

**TABELLA DI RAFFRONTO  
ISPAT-RCF.**

Nella 1ª colonna è riportato il testo dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei treni (ISPAT) 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'ISPAT;

nella 3ª colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo dell'ISPAT è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;

nella 4ª colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo dell'ISPAT 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'ISPAT, attraverso la sigla GI per indicare il Gestore Infrastruttura e la sigla IF per indicare le Imprese Ferroviarie;

nella 6ª colonna sono riportati le eventuali osservazioni e commenti.

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;"><b>CAPITOLO I DISPOSIZIONI GENERALI Art. 1</b></p> <p><b>Personale di accompagnamento dei treni</b></p> <p>1. La dizione "personale di accompagnamento" (1) individua gli agenti del treno incaricati della sicurezza e della regolarità del servizio sulla base delle competenze previste dalle pubblicazioni normative indicate nel successivo art. 2. (1) Detto personale è richiamato nei regolamenti anche con la dizione "personale di scorta".</p>	<p><b>1.6</b> 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>			<b>IF</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2. L'agente di accompagnamento al quale è assegnata la funzione di dirigenza del convoglio è denominato capotreno. Questi ha alle sue dirette dipendenze tutti gli agenti di accompagnamento di servizio sul treno.</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>	<b>M</b>		<b>IF</b>	<p>Per quanto riguarda la circolazione dei treni l'interlocutore del regolatore della circolazione (DM/DCO) ovvero l'interfaccia di quest'ultimo è sempre l'agente di condotta.</p>
<p>3. Il personale di accompagnamento deve essere in possesso delle abilitazioni stabilite dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.</p> <p>4. Il personale di accompagnamento, oltre a soddisfare gli obblighi di competenza, è tenuto ad intervenire con tempestività e diligenza ogniqualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto od evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza od alla regolarità della circolazione.</p> <p>5. Nei casi non previsti, il personale di accompagnamento, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile, alle norme che regolano i casi</p>	<p>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.</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 essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità psico-attitudinali certificate in</p>	<b>M</b>		<b>IF</b>	<p>Le abilitazioni e relative competenze professionali sono stabilite dall'ANSF.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
previsti.	conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie				
<p><b>6.</b> Per quanto riguarda il servizio circolazione treni, nelle località di servizio presenziate da dirigente movimento (DM), il personale di accompagnamento e di condotta dipendono dal DM stesso; nelle località non presenziate da DM, il personale di condotta dipende dal capotreno.</p>	<p><b>1.6</b> L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli</p> <p><b>1.8</b> La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p> <p><b>8.1</b> La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	Per gli aspetti di circolazione il personale dei treni dipende sempre (sia in linea che nelle località di servizio) dal regolatore della circolazione di giurisdizione DM(DCO).

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 2</b></p> <p><b>Pubblicazioni normative ed attrezzi</b></p> <p><b>1.</b> Il personale di accompagnamento deve conoscere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la presente Istruzione (2);</li> <li>- il Regolamento sui segnali (RS);</li> <li>- l'Istruzione per il servizio dei manovratori (ISM);</li> <li>- l'Istruzione per il servizio dei deviatori (ISD), limitatamente a quanto previsto dal programma di abilitazione;</li> <li>- le Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica (NEITE), limitatamente a quanto previsto dal programma di abilitazione.</li> </ul> <p>Il capotreno deve inoltre conoscere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la Prefazione generale all'orario di servizio (PGOS);</li> <li>- l'Istruzione sull'esercizio del freno continuo automatico (IEFCA);</li> <li>- l'Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni (IET);</li> <li>- l'Istruzione per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate ad uso del personale dei treni (IELB);</li> <li>- l'Istruzione per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni (IELB AC/AV), solo nel caso svolga servizio su tali linee;</li> <li>- le Disposizioni per il servizio con dirigente unico (DSDU), solo nel caso svolga servizio su tali linee.</li> </ul> <p>(2) Le norme relative alle linee ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci</p>	<p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>3.7</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>4.12</b> I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le DEL di cui al punto 2.20;</li> <li>- le DPC di cui al punto 3.7;</li> </ul>	<p align="center"><b>M</b></p>		<p align="center"><b>IF</b></p>	<p>Per quanto riguarda la circolazione dei treni l'interlocutore del regolatore della circolazione (DM/DCO) ovvero l'interfaccia di quest'ultimo è sempre l'agente di condotta.</p> <p>Le Disposizioni per il servizio con dirigente unico (DSDU) non sono regolamentate dal RCF (relative a linee considerate obsolete)</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>devono essere conosciute solo da chi svolge servizio su tale linee.</p> <p><b>2.</b> Il personale di accompagnamento, durante il servizio, deve essere in possesso di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bandiera da segnalamento rossa;</li> <li>- lanterna da segnalamento;</li> <li>- chiave tripla.</li> </ul> <p>Il capotreno durante il servizio deve, anche, essere in possesso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- della PGOS;</li> <li>- del Fascicolo linee (FL) e/o del Fascicolo orario (FO);</li> <li>- delle circolari e prescrizioni concernenti i documenti orario della linea che percorre;</li> <li>- di un fascicolo di moduli M. 40a;</li> <li>- di bandiera da segnalamento verde;</li> <li>- di telefono cellulare GSM - R di tipo palmare;</li> <li>- di fischiello a trillo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.</li> </ul> <p><b>4.13</b> Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali).</p> <p><b>4.28</b> Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>				
<p align="center"><b>Art. 3</b></p> <p><b>Compiti prima della partenza</b></p> <p><b>1.</b> Nelle stazioni di origine e in quelle in cui</p>	<p><b>4.7</b> Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p>			<b>IF</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>varia la composizione del treno, dove non sia in servizio il personale di verifica o, pur essendovi, non sia comunque tenuto ad intervenire in base a disposizioni locali, il personale di accompagnamento deve assicurarsi:</p> <p>a) dello stato generale delle carrozze e dei carri per rilevare eventuali anomalie o mancanze che siano rilevabili dall'esterno;</p> <p>b) che le porte delle carrozze, nonché le porte o le altre parti mobili dei carri, si trovino e siano assicurate nella posizione corrispondente al corretto assetto di marcia;</p> <p>c) che siano spenti tutti i fanali incorporati delle carrozze non utilizzati per segnalare la coda dei treni;</p> <p>d) che le carrozze e i carri in composizione al treno non portino etichette che ne vietino la circolazione.</p> <p>Le anomalie rilevate devono essere segnalate al capotreno.</p> <p>2. Nei treni senza capotreno gli accertamenti di cui sopra restano affidati al personale addetto alla formazione dei treni appositamente designato dall'Impresa Ferroviaria.</p>	<p><b>7.2</b> La verifica tecnica deve essere inoltre estesa anche al controllo delle caratteristiche della composizione e della frenatura del treno, delle segnalazioni di testa e di coda del treno e della effettuazione della prova del freno.</p> <p><b>7.3</b> La partenza di ciascun treno è subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza del treno.</p> <p><b>9.1</b> Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza e la marcia del treno avvengano in condizioni di sicurezza.</p>				
<p><b>Art. 4</b> <b>Compiti durante il viaggio</b></p> <p>1. Durante la corsa, il personale di accompagnamento, tenuto conto del posto occupato, delle condizioni di visibilità e delle mansioni da espletare deve:</p> <p>a) esercitare la sorveglianza circa il regolare andamento del servizio;</p> <p>b) rispondere prontamente agli ordini del</p>	<p><b>10.1</b> Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, incluse le funzioni a tal fine disponibili nel sistema di segnalamento utilizzato, nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle</p>			IF	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>capotreno e del personale di condotta e, rilevando eventuali segnalazioni fatte dal personale delle stazioni e della linea, regolarsi secondo quanto prescritto dal Regolamento sui segnali;</p> <p>c) segnalare sul libro di bordo i difetti, i guasti o le mancanze riscontrati alle carrozze;</p> <p>d) arrestare il treno ed informarne il capotreno qualora venga notata qualche anomalia che potrebbe compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni.</p> <p>2. Qualora il personale di accompagnamento si accorga del riscaldamento di una boccia(1), deve regolarsi come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- se il rilevamento avviene a treno fermo deve informare il capotreno che a sua volta deve avvisare il personale di condotta e, se presente, il personale addetto alla verifica, per l'adozione dei provvedimenti necessari;</li> <li>- se il rilevamento avviene durante la corsa, deve provvedere all'arresto del treno, informandone il capotreno, che avviserà il personale di condotta per l'adozione dei provvedimenti necessari.</li> </ul> <p>(1) Il riscaldamento in una boccia può manifestarsi con il calore che si rileva avvicinandosi nella parte superiore e può dar luogo ad altri fenomeni (odore, fumo, fiamme, fischio, ecc.) percepibili anche a distanza.</p>	<p>possibilità pratiche presenti al momento. Ogni oggetto di giorno od anche le sole braccia, e qualunque luce di notte, agitati violentemente, impongono l'arresto dei treni.</p> <p><b>10.2</b> Compatibilmente con la situazione in atto, deve essere evitato di arrestare i treni in corrispondenza dei viadotti o in galleria. Sulle linee con PdE l'arresto dovrà avvenire nel primo PdE utile compatibile, comandato dal sistema di segnalamento tramite l'intervento del regolatore della circolazione oppure d'iniziativa dell'agente di condotta.</p> <p><b>10.3</b> In caso di anomalie che interessino 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><b>Art. 5</b> <b>Compiti nelle stazioni di fermata</b> Nelle stazioni di fermata il personale di accompagnamento deve:</p>	<p><b>1.6</b> L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere</p>			IF	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>a) scendere prontamente dal treno e sollecitare il servizio;</p> <p>b) prestarsi, quando occorre, alle operazioni inerenti al servizio delle manovre e alla manovra dei deviatoi.</p>	<p>chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli</p>				
<p><b>Art. 6</b> <b>Compiti circa l'uso dei freni</b></p> <p>1. Il personale di accompagnamento in servizio ad un treno munito di freno continuo, quando percepisca in modo inequivocabile i fischi di allarme da parte del personale di condotta, deve subito azionare sul proprio veicolo il rubinetto di emergenza oppure una delle maniglie del freno di emergenza delle carrozze. Ogniqualevolta si scorga qualche anomalia per cui sia necessario l'arresto del treno o quando si vedano segnali di fermata, gli agenti di accompagnamento devono immediatamente azionare il rubinetto di emergenza del freno(1) oppure una delle maniglie del freno di emergenza delle carrozze e successivamente, se opportuno, serrare i freni a mano che risultano accessibili. Il rubinetto di emergenza deve essere lasciato aperto finché il treno si sia arrestato, dopodiché si deve provvedere alla sua chiusura.</p> <p>(1) Il rubinetto di emergenza si trova nei bagagliai e nei vestiboli delle carrozze che sono munite di tale dispositivo.</p> <p>2. Nel caso eccezionale di attivazione della frenatura a mano, gli agenti di</p>	<p><b>10.1</b> Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, incluse le funzioni a tal fine disponibili nel sistema di segnalamento utilizzato, nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento. Ogni oggetto di giorno od anche le sole braccia, e qualunque luce di notte, agitati violentemente, impongono l'arresto dei treni.</p> <p><b>10.2</b> Compatibilmente con la situazione in atto, deve essere evitato di arrestare i treni in corrispondenza dei viadotti o in galleria. Sulle linee con PdE l'arresto dovrà avvenire nel primo PdE utile compatibile, comandato dal sistema di segnalamento tramite l'intervento del regolatore della circolazione oppure d'iniziativa dell'agente di condotta.</p> <p><b>10.3</b> In caso di anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, fermo restando quanto previsto al punto 10.1, sulle linee appositamente attrezzate si deve inviare la chiamata di emergenza.</p>	<p><b>M</b></p>		<p><b>IF</b></p>	<p>La frenatura a mano non è più ammessa come sistema di frenatura dei treni.</p>



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>accompagnamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- non devono cambiare il freno loro assegnato dal capotreno senza sua autorizzazione;</li> <li>- devono assicurarsi, prima della partenza del treno, del regolare funzionamento del proprio freno girando fino a termine corsa l'apposita manovella, e osservando se tutti i ceppi aderiscono alle ruote. Quando il treno entra su uno dei tratti di linea in discesa, indicati nell'orario di servizio col segno convenzionale devono chiudere moderatamente il freno, stringendolo fino a termine corsa o allentandolo, a seconda che il treno corra o rallenti eccessivamente, salvo l'obbedienza ai segnali del personale di condotta;</li> <li>- durante le fermate su tratti in salita devono tenere i freni completamente aperti, salvo il caso di spezzamento o dimezzamento del treno; durante tali fermate, nel caso in cui non ricevano diverso ordine dal capotreno, devono tenersi pronti presso il proprio freno per serrarlo in caso di bisogno o di richiesta da parte del personale di condotta;</li> <li>- durante l'effettuazione di manovre nelle stazioni devono prestare servizio ai freni, secondo gli ordini impartiti da chi le dirige;</li> <li>- devono evitare di fare strisciare le ruote sulle rotaie. Quando, sulle forti discese, occorra mantenere i freni serrati si deve, per evitare lo strisciamento, allentare di frequente il freno con uno o due giri di manovella, stringendolo subito dopo fino a termine corsa;</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">             "SISTEMA DI RIFERIMENTO"              (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)           </p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- avvicinandosi il treno ad una stazione, devono accostare i ceppi dei freni alle ruote in modo da poterli far agire all'occorrenza con prontezza; il medesimo provvedimento deve essere adottato di iniziativa in caso di altre anomalie o segnalazioni che lo richiedessero;</p> <p>- in tutte le stazioni di fermata, una volta arrestatosi il treno, i freni devono essere mantenuti serrati finché non ne sia richiesto l'allentamento.</p> <p>L'agente di condotta, prima di iniziare l'avviamento del treno, deve chiedere mediante il fischio della locomotiva l'allentamento dei freni.</p>					
<p><b>Art. 7</b>  <b>Compiti dell'agente di accompagnamento incaricato della sorveglianza della coda del treno</b>  <b>1.</b> Quando il treno è scortato da più di un agente, il capotreno deve designare l'agente incaricato della sorveglianza della coda del treno. Detto agente deve:  <i>a)</i> assicurarsi, nella stazione di origine, o in quelle dove vengono aggiunti o distaccati veicoli in coda o in quelle dove si inverte la marcia del treno, dell'esistenza dei segnali di coda, nonché, nei casi prescritti(1), che i fanali di coda siano atti a funzionare regolarmente;  <i>b)</i> provvedere alla regolarizzazione dei fanali di coda, qualora venga a conoscenza che siano spenti;  <i>c)</i> provvedere, se il veicolo di coda è una carrozza dotata di fanali incorporati a luce rossa fissa:</p>	<p><b>4.11</b> La testa e la coda dei treni devono essere inequivocabilmente identificabili attraverso specifiche segnalazioni. La segnalazione di coda deve essere presente solo sull'ultimo veicolo.</p> <p><b>7.2</b> La verifica tecnica deve essere inoltre estesa anche al controllo delle caratteristiche della composizione e della frenatura del treno, delle segnalazioni di testa e di coda del treno e della effettuazione della prova del freno.</p>	<b>M</b>		<b>IF</b>	<p>Le linee ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- alla loro accensione tramite gli appositi interruttori se è prevista la segnalazione notturna;</p> <p>-al loro spegnimento nelle stazioni di cambio del senso di marcia, in caso di aggancio di altri veicoli in coda e nelle stazioni termine di corsa.</p> <p>In caso di mancanza totale di alimentazione elettrica al veicolo di coda, deve provvedere affinché venga regolarizzata la segnalazione di coda del convoglio con i fanali portatili;</p> <p>d) provvedere nel caso di fermata in linea, alla protezione della coda del treno in conformità a quanto dispone il Regolamento sui segnali e la presente Istruzione;</p> <p>e) sulle linee ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, quando sia a conoscenza del fatto che il proprio treno deve incrociarsi con altro treno, accertare che la coda del convoglio abbia liberato la traversa limite del binario che deve essere percorso dal treno incrociante e, in caso contrario, esporre il segnale di arresto ed avvertire, inoltre, il personale di stazione.</p> <p>(1) Le segnalazioni dei treni devono essere tenute accese nelle ore notturne ed anche di giorno nei tratti di linea indicati nell'orario di servizio. Tali segnalazioni verranno accese o spente secondo il prospetto riportato nella ISD.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>2. L'agente incaricato alla sorveglianza della coda del treno deve provvedere all'accertamento della regolarità della coda del proprio treno su richiesta del DM</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</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>Per quanto riguarda la circolazione dei treni l'interlocutore del regolatore della</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>nelle stazioni intermedie, dandogliene conferma secondo le modalità richieste dallo stesso DM.</p> <p>Inoltre deve comunicare per iscritto della regolarità della coda(1) nelle stazioni dove prescritto dall'orario di servizio.</p> <p>1) Stazione di ..... coda treno.....regolare.</p> <p><b>3.</b> Nei treni scortati dal solo capotreno i compiti stabiliti nei precedenti commi del presente articolo restano affidati al capotreno stesso.</p>	<p>solo sull'ultimo veicolo.</p>				<p>circolazione (DM/DCO) ovvero l'interfaccia di quest'ultimo è sempre l'agente di condotta.</p>
<p><b>Art. 8</b> <b>Compiti per lo svolgimento del servizio viaggiatori</b></p> <p><b>1.</b> Il personale di accompagnamento deve:</p> <p>a) provvedere, alla chiusura delle porte a comando automatico (elettrico o elettropneumatico) con l'adozione delle specifiche norme previste nel successivo art. 9;</p> <p>b) provvedere alla chiusura delle porte a chiusura manuale, dalla parte in cui si è svolto il servizio viaggiatori, e, sulle automotrici che ne sono provviste, agganciare anche le aste di sicurezza;</p> <p>c) sollecitare, quando necessario, il servizio viaggiatori;</p> <p>d) intervenire, qualora rilevi che i viaggiatori salgano o scendano sui treni in movimento, entrino nelle vetture o ne escano dalla parte opposta a quella da cui viene effettuato il servizio e scendano, in caso di fermata, in luoghi diversi da quello stabilito.</p> <p>Salvo i casi di provate inadempienze, il personale di accompagnamento non è responsabile, ai fini disciplinari, di eventuali</p>	<p><b>4.28</b> Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p> <p><b>4.29</b> Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il personale di accompagnamento al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento; qualora in tale processo sia coinvolto l'agente di condotta quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali</p>			<p><b>IF</b></p>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>irregolarità connesse con la chiusura delle porte.</p> <p>2. Avvicinandosi l'ora di partenza del treno, il personale di accompagnamento, assicuratosi che l'incarozzamento sia terminato e che, fino ai limiti della visuale libera nell'espletamento delle proprie mansioni, non vi siano ostacoli alla partenza, deve dare il segnale di "pronti" come prescritto dal Regolamento sui segnali</p> <p>3. Se durante la marcia del treno si rilevasse che una porta non sia correttamente chiusa, il personale di accompagnamento dovrà tempestivamente far fermare il treno presenziandone la porta fino all'arresto. È vietato ogni tentativo di chiudere la porta in corsa.</p>	<p>richieste esclusivamente a treno fermo.</p> <p><b>9.1</b> Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza e la marcia del treno avvengano in condizioni di sicurezza.</p> <p><b>16.8</b> Qualora, durante la marcia di un treno viaggiatori, siano rilevate una o più porte non correttamente chiuse, il treno deve essere subito arrestato, al fine di provvedere alla loro regolarizzazione.</p> <p>L'utilizzo delle porte di accesso dei veicoli in condizioni degradate è ammesso nel rispetto delle specifiche procedure, emanate tenuto conto delle caratteristiche del materiale rotabile e del servizio svolto, che permettano di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario, fermo restando che un treno non può effettuare il servizio viaggiatori e deve essere immediatamente inviato all'impianto di manutenzione qualora nella stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione vengano rilevate una o più porte guaste o i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.</p>				
<p align="center"><b>Art. 9</b></p> <p><b>NORME SULLE PORTE A COMANDO AUTOMATICO (ELETTRICO O ELETTROPNEUMATICO)</b></p> <p>1. I treni composti con rotabili muniti di porte a comando automatico permettono la chiusura centralizzata delle porte</p>	<p><b>3.1</b> Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione</li> </ul>	<b>M</b>		<b>IF</b>	<p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(telechiusura) e, secondo le loro caratteristiche, si suddividono nelle seguenti tipologie:</p> <p><b>a) Treni composti da rotabili con comando e controllo porte in cabina di guida</b>  Questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura o il consenso per l'apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida e per i quali si deve rilevare lo stato di chiusura delle porte in cabina di guida per mezzo di segnalazione luminosa.  I rotabili possono essere equipaggiati con un dispositivo tachimetrico di sicurezza che assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità;</p> <p><b>b) Treni composti da rotabili con consenso apertura porte in cabina di guida</b>  Questi treni sono composti da rotabili per i quali il consenso per l'apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida.  I rotabili devono essere equipaggiati con un dispositivo tachimetrico di sicurezza che assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità;</p> <p><b>c) Treni composti da rotabili con la sola telechiusura porte</b>  Questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura delle porte è possibile solo dopo lo sblocco da parte del dispositivo tachimetrico di sicurezza.</p>	<p>frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione.</li> </ul> <p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.</p> <p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p><b>3.7</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>4.29</b> Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il personale di accompagnamento al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento; qualora in tale processo sia coinvolto l'agente di condotta quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali richieste esclusivamente a treno fermo.</p> <p><b>9.1</b> Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione</p>				<p>segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p>Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il personale di accompagnamento al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Tale dispositivo assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità.</p> <p><b>2.</b> Tutti i treni che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ed espletano servizio viaggiatori, per quanto riguarda il sistema di chiusura delle porte, devono essere composti con rotabili dotati di porte a comando automatico e con telechiusura attiva sull'intero convoglio. Sono eccezionalmente ammessi treni con in composizione rotabili muniti di porte a chiusura manuale nel rispetto di quanto previsto al comma 4.</p> <p><b>3.</b> L'Impresa Ferroviaria deve programmare e comunicare al proprio personale, ad ogni variazione di orario, l'elenco dei treni di cui al comma 1 punti a), b) e c) specificando le singole tipologie ad eccezione dei treni composti da mezzi leggeri ed ETR.</p> <p>Per i treni non previsti nella predetta comunicazione o in caso vi siano differenze di composizione rispetto a quanto programmato, nelle stazioni di origine, di cambio di trazione e in quelle ove il treno cambia composizione, deve essere praticata al personale del treno apposita prescrizione riguardo alla tipologia di chiusura delle porte utilizzando le seguenti formule:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Treni di cui al comma 1, punto a): "Vostro treno composto da rotabili con comando e controllo porte in cabina di guida di cui al comma 1, punto a) dell'art.</li> </ul>	<p>deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza e la marcia del treno avvengano in condizioni di sicurezza.</p> <p><b>1.1.</b> Nelle località di servizio l'agente di condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, nell'ambito dell'autorizzazione al movimento ricevuta.</p> <p><b>16.8</b> Qualora, durante la marcia di un treno viaggiatori, siano rilevate una o più porte non correttamente chiuse, il treno deve essere subito arrestato, al fine di provvedere alla loro regolarizzazione.</p> <p>L'utilizzo delle porte di accesso dei veicoli in condizioni degradate è ammesso nel rispetto delle specifiche procedure, emanate tenuto conto delle caratteristiche del materiale rotabile e del servizio svolto, che permettano di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario, fermo restando che un treno non può effettuare il servizio viaggiatori e deve essere immediatamente inviato all'impianto di manutenzione qualora nella stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione vengano rilevate una o più porte guaste o i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.</p> <p><b>24.2</b> I veicoli in uscita dagli impianti di manutenzione non devono presentare non conformità pericolose per la sicurezza della circolazione, degli utenti, clienti, lavoratori interessati o terzi. In particolare un veicolo</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>91 ter della PGOS".</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Treni di cui al comma 1, punto b): "Vostro treno composto da rotabili con consenso apertura porte in cabina di guida di cui al comma 1, punto b) dell'art. 91 ter della PGOS".</li> <li>• Treni di cui al comma 1, punto c): "Vostro treno composto da rotabili con la sola telechiusura porte di cui al comma 1, punto c) dell'art. 91 ter della PGOS". In presenza di rotabili con porte a chiusura manuale valgono le norme di cui al comma 4.</li> </ul> <p>4. In presenza di rotabili con porte ad apertura e chiusura manuale o di rotabili con telechiusura guasta, l'apertura, la chiusura ed il controllo delle stesse è affidato al personale di accompagnamento dei treni. Nel caso di treni composti da materiale ordinario (carrozze), i rotabili con porte ad apertura e chiusura manuale devono essere ubicati in coda assoluta. L'Impresa Ferroviaria deve dare avviso con prescrizione al personale di condotta e di accompagnamento della presenza di porte a chiusura manuale in composizione al treno.</p> <p>5. Le locomotive dei treni di cui al comma 1, punti a) e b), devono essere dotate di apparecchiature idonee alla telechiusura delle porte e della condotta principale mentre quelle in servizio ai treni di cui al comma 1, punto c) devono essere provviste almeno della condotta principale.</p>	<p>adibito al servizio viaggiatori non può uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste né con i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.</p>				

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



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>I treni di cui al comma 1, punto b) quando, per guasto della locomotiva in corso di viaggio, debbano essere effettuati eccezionalmente con locomotive non atte al telecomando o mancanti di apparecchiature per il comando delle porte sono considerati assimilati ai treni di cui al comma 1, punto c). In tal caso il personale di condotta deve notificare la circostanza per iscritto al capotreno.</p> <p><b>6.</b> I rotabili con porte a comando automatico sono muniti, in prossimità delle stesse, di un dispositivo di sicurezza piombato da utilizzare per l'apertura delle porte in caso di emergenza. Tale dispositivo è corredato da una targhetta esplicativa indicante le sue funzioni.</p> <p><b>7.</b> I treni di materiale ordinario devono essere possibilmente composti con rotabili appartenenti alla stessa tipologia. Sono ammesse composizioni promiscue, purché raggruppate per tipo in modo da garantire il rispetto delle norme specifiche per ciascuna tipologia di rotabili, esclusivamente nei seguenti casi:</p> <p>a) Treni aventi in composizione carrozze rispondenti ai requisiti di cui al comma 1, punti a) e b). In questo caso l'Impresa Ferroviaria deve partecipare al personale del treno la seguente prescrizione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• "Vostro treno composto da rotabili con comando e controllo porte in cabina di guida e da rotabili con consenso apertura porte in cabina di guida di cui al comma 1, punti a) e b) dell'art. 91 ter della PGOS, per i quali necessita il comando e il consenso</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di apertura delle porte e la segnalazione dello stato di chiusura delle stesse in cabina di guida".</p> <p>In tal caso il personale di condotta, ai fini dell'apertura, chiusura e controllo dello stato delle porte, deve rispettare le norme per i treni composti da rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto a). La segnalazione dello stato di chiusura delle porte in cabina riguarda solo i rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto a).</p> <p>b) Treni aventi in composizione carrozze rispondenti ai requisiti di cui al comma 1, punti b) e c). In questo caso l'Impresa Ferroviaria deve partecipare al personale del treno la seguente prescrizione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• "Vostro treno composto da rotabili con consenso apertura porte in cabina di guida e da rotabili con la sola telechiusura porte di cui al comma 1, punti b) e c) dell'art. 91 ter della PGOS", per i quali necessita il consenso di apertura delle porte".</li> </ul> <p>In tal caso il personale di condotta, ai fini, dell' apertura, chiusura e controllo dello stato delle porte, deve rispettare le norme per i treni composti da rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto b).</p> <p><b>8.</b> L'Impresa Ferroviaria deve emanare, ad integrazione delle presenti norme, le eventuali procedure di dettaglio per la corretta utilizzazione delle porte di accesso dei rotabili nonché istruire il personale interessato.</p> <p><b>Norme relative ai treni di cui al comma 1,</b></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>punto a)</b>  <b>9.</b> L'apertura delle porte dal lato ove deve svolgersi il servizio viaggiatori, è comandata dal personale di condotta all'atto dell'arresto del treno.  <b>10.</b> La chiusura delle porte è eseguita:  a) dal capotreno che, dopo il segnale di "pronti" degli altri agenti di accompagnamento, comanda tramite uno dei dispositivi la chiusura di tutte le porte tranne quella da lui presenziata; dato quindi il "pronti" al dirigente o, se di sua competenza, l'ordine di partenza al personale di condotta, provvede alla chiusura anche di quest'ultima. Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogni volta che è stato comandato il consenso di apertura, anche se non vi è stata alcuna utilizzazione delle porte stesse;  b) dal personale di condotta, su ordine del capotreno, sui treni aventi in composizione rotabili non muniti di dispositivi di chiusura. In tal caso il capotreno può servirsi di un agente di accompagnamento per ordinare al personale di condotta la chiusura delle porte. Tali condizioni valgono anche per particolari servizi individuati dalle imprese ferroviarie.  Nei treni scortati da solo capotreno e composti da due sezioni per i quali non è possibile comandare la chiusura di tutte le porte agendo su un solo dispositivo di chiusura, il personale di condotta competente può chiudere le porte di una delle due sezioni su ordine verbale del</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-15deg);"> " SISTEMA DI RIFERIMENTO "  (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>capotreno o di altro agente di accompagnamento da lui incaricato.</p> <p><b>11.</b> I treni di cui al precedente comma 1 lettera a) devono circolare sempre secondo le norme relative a tale tipologia e non possono circolare come treni appartenenti alle altre tipologie di cui al medesimo comma nemmeno in caso di mancanza, per guasto o altra causa, della segnalazione luminosa in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte. Tali treni non sono ammessi a circolare quando, in uscita dagli impianti di manutenzione, sono mancanti della segnalazione in cabina di guida dello stato di "porte chiuse". Qualora durante il servizio venga a mancare, per guasto o altra causa, la segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte, il personale di condotta:</p> <p>a) in partenza da località di origine o intermedia del percorso, non deve avviare il treno;</p> <p>b) durante la marcia, deve arrestare subito il treno.</p> <p>In entrambi i casi il personale di condotta deve informare immediatamente il capotreno dell'anormalità verificatasi, al fine di espletare i necessari accertamenti e mettere in atto i provvedimenti stabiliti da ciascuna Impresa Ferroviaria.</p> <p>Qualora non sia possibile individuare l'anormalità e ristabilire la corretta segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte, il personale di condotta può riprendere la marcia e proseguire il servizio fino alla località di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>servizio dove possa essere riparato o sostituito il materiale guasto, a condizione che vengano messe in atto le necessarie mitigazioni dei rischi, in funzione del tipo di servizio e del materiale rotabile interessato, al fine di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario, stabilite dalle Imprese Ferroviarie interessate. Il treno può comunque circolare in tali condizioni non oltre le ore 24.00 del giorno successivo a quello in cui si è verificata l'anormalità.</p> <p><b>Norme relative ai treni di cui al comma 1, punto b)</b></p> <p><b>12.</b> Il consenso per l'apertura delle porte, dal lato ove deve svolgersi il servizio viaggiatori, è comandato dal personale di condotta all'atto dell'arresto del treno.</p> <p><b>13.</b> La chiusura delle porte è eseguita con le stesse modalità di cui al comma 10. Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogni qualvolta che l'arresto del treno sia avvenuto in una località ove sia possibile svolgere servizio viaggiatori.</p> <p>Norme relative ai treni di cui al comma 1, punto c)</p> <p><b>14.</b> L'apertura delle porte è possibile localmente dopo lo sblocco automatico delle stesse al di sotto della prefissata soglia di velocità (comma 1 punto c).</p> <p><b>15.</b> La chiusura delle porte è eseguita con le stesse modalità di cui al comma 10. Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogni qualvolta che</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'arresto del treno sia avvenuto in una località ove sia possibile svolgere servizio viaggiatori.</p> <p>Non conformità alle porte e/o al sistema di chiusura</p> <p><b>16.</b> L'Impresa Ferroviaria deve emanare le specifiche norme ed istruire il dipendente personale interessato per l'utilizzazione delle porte in condizioni degradate al fine di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario.</p> <p>Le Imprese Ferroviarie devono altresì stabilire, per ogni singola tipologia di rotabile, il numero massimo delle porte da poter mettere fuori servizio e sbloccare in posizione di chiusura in caso di guasto, al fine di poter effettuare servizio viaggiatori anche con i rotabili interessati al guasto, garantendo ne] contempo ]a possibilità della necessaria evacuazione dei viaggiatori in presenza di gravi anomalie (incendio, ecc).</p> <p><b>17.</b> Le porte non utilizzabili devono essere assicurate in posizione di chiusura, segnalate con le apposite etichette e segnalate sul libro di bordo dei rotabili stessi secondo le norme vigenti.</p> <p><b>18.</b> Durante la marcia del treno, in caso di rilievo, da parte del personale di accompagnamento, di una o più porte non correttamente chiuse, questi deve tempestivamente provvedere a far arrestare il treno al fine di provvedere alla loro regolarizzazione.</p> <p>Ogni tentativo di chiusura delle porte</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>durante la corsa del treno è vietato.</p> <p><b>19.</b> In caso di richiesta di locomotiva di soccorso deve essere assicurata l'alimentazione dei servizi pneumatici.</p>					
<p align="center"><b>CAPITOLO II</b></p> <p align="center"><b>COMPITI DEL CAPOTRENO</b></p> <p align="center"><b>Art. 10</b></p> <p><b>Compiti generali</b></p> <p>Il capotreno, oltre alle incombenze previste nel capitolo I, deve svolgere anche quelle previste nel presente capitolo inerenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-al materiale rotabile (art.11);</li> <li>-al ritiro, compilazione, custodia e consegna dei documenti del treno (art. 12);</li> <li>-alla circolazione del treno (art. 13);</li> <li>-alla scorta dei treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta (art. 14).</li> </ul>	<p><b>1.6</b> 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.</p>			<b>IF</b>	
<p align="center"><b>Art. 11</b></p> <p><b>Compiti inerenti al materiale rotabile</b></p> <p><b>1.</b> Il capotreno e il personale addetto alla formazione dei treni devono accertare, secondo le attribuzioni loro conferite dalle Pubblicazioni Normative, che il treno si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste per quanto riguarda il computo della frenatura, le caratteristiche, il carico e la circolabilità dei rotabili.</p> <p><b>2.</b> Nella stazione di origine del treno e in quelle dove varia la composizione, il capotreno deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) assicurarsi della regolare composizione del treno di materiale ordinario, anche tramite il confronto con i documenti di scorta che gli sono stati consegnati;</li> <li>b) provvedere, quando svolge la funzione</li> </ul>	<p><b>4.7</b> Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p><b>6.1</b> La cabina di guida del veicolo di testa del treno, utilizzata per la condotta dello stesso, deve essere attrezzata secondo quanto previsto al precedente punto 3.2 e in coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere.</p> <p><b>6.2</b> La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno;</li> <li>- dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;</li> <li>- dalla massa e della lunghezza del treno;</li> </ul>			<b>IF</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di formatore treno:            -al rilevamento delle caratteristiche tecniche dei rotabili;            -al computo e verifica della frenatura;            - all'emissione delle prescrizioni tecniche;            c) eseguire la prova del freno continuo nelle stazioni dove non sia in servizio il personale addetto alla verifica o, pur essendovi, non sia tenuto ad intervenire in base a disposizioni locali;            d) assicurarsi della regolarità degli agganci limitatamente ai treni merci;            e) nelle stazioni in cui i treni hanno origine e in quelle intermedie nelle quali si aggiungano veicoli, il capotreno deve procedere alla visita del materiale del proprio treno e segnalare gli eventuali guasti ed ammanchi, non indicati da etichetta, al personale addetto alla verifica.</p> <p>Solo nel caso in cui non sia possibile chiedere l'intervento del personale addetto alla verifica, il capotreno segnalerà le anomalie riscontrate sul Bollettino di Frenatura e Composizione (o sul foglio di corsa, dove è in uso) e nel libro di bordo (se esistente).</p> <p>Il controllo della posizione dei dispositivi di regolazione della frenatura (Tabella C-Quadro 1° della PGOS) compete all'agente addetto alla formazione treni o al capotreno stesso in base a quanto stabilito dall'Impresa Ferroviaria.</p> <p>Nei treni senza capotreno al compito di cui alla lettera c) provvede l'agente di condotta mentre agli altri compiti</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno;</li> <li>- dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno,</li> </ul> <p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p> <p><b>6.3</b> Eventuali unità di trazione inattive in composizione ad un treno devono essere predisposte per evitare che possano, durante la marcia del treno, interferire nella circolazione dello stesso.</p> <p><b>6.4</b> I trasporti eccezionali possono circolare solo con autorizzazione rilasciata di volta in volta e riportante le specifiche modalità di circolazione.</p> <p><b>6.5</b> I trasporti combinati codificati, pur utilizzando veicoli il cui profilo può eccedere il limite prefissato, sono ammessi a circolare a condizione che i veicoli utilizzati e le linee percorse siano conformi ai requisiti di codifica previsti.</p> <p>In caso di mancato rispetto delle condizioni di codifica il trasporto è a tutti gli effetti classificato eccezionale e pertanto deve essere autorizzato come previsto al precedente punto 6.4.</p> <p><b>6.6</b> Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti:</p> <p>a) deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta tramite un dispositivo posto in cabina di guida;</p>				



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>provvede il personale addetto alla formazione dei treni.</p>	<p>b) deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei veicoli del treno;</p> <p>c) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno;</p> <p>d) deve essere regolabile con gradualità sia in fase di frenatura che di sfrenatura;</p> <p>e) deve mantenere l'efficienza e l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature.</p> <p>Un sistema frenante rispondente ai requisiti di cui sopra è detto "freno continuo automatico".</p> <p><b>6.7</b> Il sistema frenante di un treno deve assicurarne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'arresto e le riduzioni di velocità negli spazi di frenatura disponibili (distanza di frenatura);</li> <li>- l'arresto in sicurezza di ogni sua parte in caso di spezzamento del treno, evitando sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso, tali da compromettere la circolazione del treno in sicurezza, tenuto conto: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) delle caratteristiche tecniche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;</li> <li>b) della massa e della lunghezza del treno;</li> <li>c) della velocità del treno;</li> <li>d) dei parametri e delle caratteristiche tecniche delle linee da percorrere;</li> <li>e) dei tempi di reazione dell'agente di condotta;</li> <li>f) delle unità di trazione attive non comandate dalla cabina di guida</li> </ul> </li> </ul>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>utilizzata per la condotta del treno;</p> <p>g) della posizione nel treno di veicoli provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli contigui.</p> <p><b>6.8</b> Gli eventuali dispositivi di comando del sistema frenante delle cabine di guida non utilizzate per la guida del treno, presenziate da agenti di condotta, possono essere azionati soltanto per frenature di emergenza; da tale dispositivo è in ogni caso vietata qualunque manovra di sfrenatura del treno.</p> <p><b>6.9</b> Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione, indipendente dal sistema frenante di cui al precedente punto 6.6, che permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della linea da percorre.</p> <p><b>7.3</b> La partenza di ciascun treno è subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza del treno.</p> <p><b>7.4</b> La partenza di ciascun treno è subordinata alla acquisizione dell'evidenza, sia in fase di frenatura che in fase di sfrenatura, dell'esistenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- del regolare funzionamento dei dispositivi di frenatura dei veicoli in composizione al treno muniti di tali dispositivi;</li> <li>- della regolare azione del sistema frenante lungo tutto il treno.</li> </ul> <p><b>8.1</b> Ogni agente che svolge attività</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza del treno avvenga in condizioni di sicurezza.				
<p><b>Art. 12</b>  <b>Compiti inerenti al ritiro, compilazione, custodia e consegna dei documenti del treno</b></p> <p>1. I documenti orario e i documenti di scorta del treno sono i seguenti:  A) Documenti orario:  a) scheda treno e/o scheda orario; in luogo di tali documenti sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci è utilizzato il Fascicolo Orario.  B) Documenti di scorta:  b) riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento; c) lista veicoli/foglio veicoli per treni composti di materiale ordinario; d) bollettino di frenatura e composizione (BFC); e) foglio di corsa, sulle linee dove il personale dei treni, anche per un solo tratto, interviene nel controllo degli incroci. I documenti di cui alla lettera a), sono in consegna sia al capotreno che al personale di condotta. I documenti di cui alle lettere b) , c), d), e) sono in consegna al capotreno; per i treni composti di mezzi leggeri, ETR e locomotive isolate, il documento di cui alla lettera d) è in consegna al personale di condotta. Nei treni senza capotreno i documenti orario e i documenti di scorta sono in consegna al personale di condotta.</p> <p>2. Il capotreno deve provvedere alla custodia e, ove previsto, al ritiro dei</p>	<p>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p> <p>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> <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</p>	M	I	GI IF	<p>Introdotta il principio che:  - le prescrizioni e la scheda treno devono essere consegnate almeno all'agente di condotta;  - tutti i treni che circolano sulle linee dove è prevista la scheda treno devono essere sempre in possesso di tale documento.</p> <p>Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p> <p>I GI per le attività di sicurezza sugli impianti di terra e le interfacce.</p> <p>Le IF per le attività di sicurezza sui veicoli.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>documenti di scorta e dei documenti orario, secondo quanto previsto dall'allegato 2.</p> <p>3. Nelle stazioni non presenziate da agente addetto alla formazione dei treni, il capotreno deve provvedere personalmente, nei treni composti di materiale ordinario, alla compilazione e all'aggiornamento della lista veicoli/foglio veicoli e del BFC (o, dove è in uso, del foglio di corsa, limitatamente alla parte di competenza).</p> <p>4. Il treno deve partire solo se il capotreno e il personale di condotta sono in possesso dei documenti di pertinenza relativi all'intero percorso o parte di esso; in quest'ultimo caso il treno deve avere fermata d'orario nella stazione iniziale del tratto successivo per il ritiro dei documenti di pertinenza.</p> <p>5. I treni che circolano, anche per una sola parte del percorso, su linee dove deve essere utilizzato il foglio di corsa devono essere scortati unicamente da tale documento per l'intero percorso.</p> <p>6. In ogni stazione di fermata, il capotreno deve presentare, a richiesta del dirigente movimento o dell'agente addetto alla formazione dei treni, i documenti di scorta e le prescrizioni in suo possesso.</p> <p>7. Nella stazione termine corsa del treno, il capotreno dovrà consegnare all'ufficio preposto i documenti orario e di scorta nonché le prescrizioni tecniche e di movimento, la corrispondenza e gli attrezzi</p>	<p>oppure comunicazioni verbali).</p> <p>Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p><b>4.16</b> La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni . Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p> <p><b>9.3</b> L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ricevuti. I documenti orario, di scorta e i moduli delle prescrizioni devono essere conservati per il periodo previsto a cura dell'Impresa Ferroviaria.</p> <p><b>8.</b> Le norme per la compilazione e la consegna dei documenti orario, di scorta, delle prescrizioni di movimento e tecniche, sono riportate nell'allegato 2.</p>					
<p><b>Art. 13</b>  <b>Compiti inerenti alla circolazione del treno</b>  <b>Il capotreno deve:</b>  a) adempiere ai compiti previsti dai Regolamenti, Disposizioni e Istruzioni indicati nell'articolo 2 del capitolo I della presente Istruzione;  b) assicurarsi che il treno svolga il servizio cui è destinato in base all'orario di servizio;  c) designare l'agente incaricato della sorveglianza della coda del treno; se il capotreno è l'unico agente di accompagnamento, provvedere direttamente alla sorveglianza della coda (art.7 del capitolo I della presente Istruzione);  d) informare il personale di accompagnamento delle varianti introdotte nella composizione normale del treno, nonché delle limitazioni di corsa, delle deviazioni di percorso e degli speciali itinerari che fossero stati assegnati a talune carrozze delle quali deve indicare la posizione occupata nel treno;  e) comunicare verbalmente al personale di condotta, nella stazione di origine, in quella dove si effettua il cambio della locomotiva nonché nelle stazioni in cui avviene una</p>	<p><b>1.6</b> 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><b>4.28</b> Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario,</p>	<p><b>M</b></p>		<p><b>IF</b></p>	<p>Per quanto riguarda la circolazione dei treni l'interlocutore del regolatore della circolazione (DM/DCO) ovvero l'interfaccia di quest'ultimo è sempre l'agente di condotta.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
variazione della composizione, il numero dei veicoli in composizione dei treni viaggiatori composti con materiale ordinario; f) nelle stazioni di termine corsa, indicate nell'orario di servizio, provvedere all'accertamento della regolarità della coda annotandone l'esito sui documenti di scorta; g) redigere il rapporto in caso di anomalità.	l'agente di condotta. <b>4.29</b> Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il personale di accompagnamento al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento; qualora in tale processo sia coinvolto l'agente di condotta quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali richieste esclusivamente a treno fermo.				
<p align="center"><b>Art. 14</b></p> <p><b>Posto del capotreno - Compiti inerenti alla scorta dei treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta</b></p> <p><b>1.</b> In tutti i treni viaggiatori composti con materiale ordinario il capotreno prende posto in un compartimento o vano riservato di una delle prime tre vetture di testa in servizio.            Si può derogare alla predetta norma, fissando, preventivamente l'ubicazione del posto del capotreno, quando esistono particolari condizioni di esercizio o particolari composizioni dei convogli che non permettono la riservazione nei limiti precedentemente indicati. Il capotreno prenderà posto nella cabina posteriore del mezzo di trazione, per i soli treni a trazione elettrica o diesel, quando risulti impossibile reperire un idoneo compartimento.</p> <p><b>2.</b> Nei treni merci il capotreno, quando previsto, prende posto nella cabina posteriore del mezzo di trazione ovvero nel veicolo più adatto alla frenatura, nel caso che ciò si renda necessario.</p> <p><b>3.</b> Nei treni navetta viaggianti con la</p>	<p><b>4.28</b> Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p> <p><b>4.29</b> Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il personale di accompagnamento al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento; qualora in tale processo sia coinvolto l'agente di condotta quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali richieste esclusivamente a treno fermo.</p>	<b>M</b>		<b>IF</b>	Il capotreno è obbligatorio solo con i treni che svolgono servizio viaggiatori.

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>locomotiva in coda, il capotreno prende posto nella vettura pilota.</p> <p>Nel caso di treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E 464, il capotreno prende posto nella cabina di guida anteriore senso marcia del treno al posto del secondo agente, quando vi è un agente di condotta.</p> <p>4. Nei treni di mezzi leggeri il capotreno prende posto nell'ordine:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nell'apposito scomparto;</li> <li>- nella cabina anteriore, nel senso della marcia del treno, al posto del secondo agente quando vi sia un solo agente di condotta;</li> <li>-al posto del secondo agente di condotta nella testata posteriore.</li> </ul>					
<p>5. I mezzi di trazione(1) in servizio ai treni circolanti sui binari della 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"> <li>- 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;</li> <li>- Un agente addetto alla condotta(5) nei seguenti casi:</li> </ul> <p>a) mezzi di trazione, dotati 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 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</p>	<b>M</b>		<b>IF</b>	<p>Introdotta il principio che:</p> <p>1) tutti i treni possono essere condotti da un solo agente di condotta;</p> <p>2) con i treni viaggiatori deve essere presente un capotreno.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>apparecchiatura radio telefonica 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 di controllo della marcia del treno (sottosistema di terra);</p> <p>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 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"> <li>-locomotive, automotori e locomotive da manovra effettuate fra impianti della stessa località;</li> <li>-automotori e locomotive da manovra circolanti isolati fra una stazione e quella limitrofa;</li> <li>-locomotive, automotori ed automotrici(7), isolati o meno, effettuate manovre o circolanti come tradotte fra stazione e deposito attiguo;</li> </ul>	<p>coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p> <p><b>4.29</b> Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il personale di accompagnamento al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento; qualora in tale processo sia coinvolto l'agente di condotta quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali richieste esclusivamente a treno fermo.</p>				



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>-locomotive attive o trainanti se stesse: in multiplo attacco seguenti quelle di guida, intercalate o agganciate in coda ai treni;</p> <p>-locomotive di spinta ai treni durante la loro corsa di ritorno.</p> <p>Per i casi di cui alle lettere a) e b), salvo quanto previsto all'art 3 comma 4 dell'allegato 1, deve essere presente sul treno almeno un agente in possesso dell'abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno).</p> <p>Per i casi di cui ai primi due 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 della presenza e vigilanza dell'agente di condotta, deve prendere permanentemente 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. Nel caso di tradotte spinte tale agente di scorta, appositamente istruito e certificato sulla conoscenza dei segnali incontrati, deve comunque prendere posto in testa al convoglio con l'obbligo di rispettare i segnali eventualmente incontrati e di provvedere all'arresto del convoglio mediante valvola portatile di frenatura.</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</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>condotta" o "personale di macchina".  (3) Per primo agente deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "macchinista" o "guidatore".  (4) Per secondo agente deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "aiuto macchinista".  (5) Per un agente addetto alla condotta deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "solo guidatore".  (6) I richiami alle locomotive senza alcuna specificazione sono riferiti alle locomotive di tutti i generi di trazione.  (7) I richiami alle automotrici senza alcuna specificazione sono riferiti a tutte le automotrici sia termiche che elettriche.</p>					
<p>6. 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 del segnale 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 dal macchinista prima della partenza. Con i mezzi di trazione termici tale agente deve essere istruito anche per l'arresto dei motori. Della eventuale mancata istruzione sono responsabili entrambi.</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.  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.  16.6 Qualora durante il percorso una delle apparecchiature di cui al punto 3.2 si guasti e non sia possibile ripristinarne il funzionamento:  - se ...<b>omissis</b>... di termine corsa;  - se non viene controllata la vigilanza dell'agente di condotta il treno potrà proseguire fino alla località di termine corsa, purché la sua circolazione sia protetta da un sistema di protezione. In</p>	M		IF	<p>La presenza di un secondo agente in cabina abilitato ai segnali non è più previsto.  E' prevista invece la presenza di un secondo agente che deve svolgere la funzione del vigilante solo in caso di guasto del sistema di protezione e di mancato funzionamento del dispositivo vigilante.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<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>manca anche della protezione la località di termine corsa potrà essere raggiunta non superando la velocità di 50 km/h, purché sia presente in cabina di guida un altro agente con l'obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell'agente di condotta ed intervenire, arrestando ed immobilizzando il treno, nel caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta;</p> <p>- se ...omissis... le norme del punto 16.7.</p>				
<p align="center"><b>ALLEGATO 1</b></p> <p align="center"><b>NORME DI CIRCOLAZIONE</b></p> <p align="center"><b>Art. 1.</b></p> <p><b>Linee e località di servizio</b></p> <p><b>1.</b> La circolazione ferroviaria si svolge su linee a uno o più binari. Le linee a semplice binario sono attrezzate per la circolazione dei treni nei due sensi sull'unica sede disponibile. Le linee a doppio binario sono attrezzate per la circolazione dei treni su binario di sinistra per ciascun senso di marcia. Detto binario è denominato legale. Quando eccezionalmente i treni percorrono il binario di destra, si dice che essi viaggiano su binario illegale.</p> <p><b>2.</b> Norme particolari di circolazione possono essere impartite, dalle Unità centrali o</p>	<p><b>2.1</b> 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><b>2.10</b> 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</p>	<b>M</b>		<b>GI</b>	<p>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> <p>Per quanto sopra non sono più previste norme</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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><b>3.</b> Le linee sono divise in tronchi delimitate da stazioni capotronco. Lungo le linee esistono località di servizio con diverse caratteristiche e funzioni.</p>	<p>sul binario di sinistra rispetto al senso di marcia.</p> <p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>14.1</b> 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><b>14.2</b> 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>				<p>particolari per le linee attrezzate per la circolazione dei treni in entrambi i sensi di marcia.</p> <p>Introdotta il principio che 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><b>4.</b> Diconsi stazioni le località di servizio normalmente delimitate da segnali di protezione, utilizzate per regolare la circolazione dei treni e munite di impianti</p>	<p><b>2.12</b> Nelle località di servizio vengono svolte le attività e funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario. Esse sono delimitate da segnali denominati segnali di protezione.</p>	<b>M</b>		<b>GI</b>	<p>Tutte le stazioni sono previste con il doppio segnalamento di protezione e partenza completo.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>atti ad effettuarsi le precedenza fra treni nello stesso senso e, sul semplice binario, gli incroci fra treni in senso opposto. Le stazioni non adibite al servizio pubblico sono anche denominate posti di movimento. 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"> <li>- stazioni di diramazione, nelle quali convergono due o più linee;</li> <li>- stazioni di passaggio fra il doppio e il semplice binario;</li> <li>- stazioni capotronco, che delimitano un tronco di linea ed assumono particolari funzioni per la circolazione.</li> </ul> <p>Una stessa località può essere servita da più stazioni indicate in orario come capotronco; in tal caso una di esse viene denominata capotronco principale.</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 di circolazione (di arrivo, partenza o transito dei treni) ed i binari secondari (non adibiti normalmente al movimento dei treni). Vengono denominati binari di corsa 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</p>	<p><b>2.13</b> Le località di servizio possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <i>stazioni</i>: in esse possono svolgersi incroci, precedenza, cambi di binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee (stazioni di diramazione), passaggi da una linea all'altra, e soste per lo svolgimento del servizio. Sono provviste di segnali denominati segnali di partenza. Nel caso in cui non vi si svolga il servizio viaggiatori o merci sono denominate posti di movimento;</li> <li>b) <i>bivi</i>: da essi si diramano più linee;</li> <li>c) <i>posti di comunicazione</i>: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea;</li> <li>d) <i>posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario</i>: di confluenza di linea a doppio binario in linea a semplice binario;</li> <li>e) <i>posti di blocco intermedi</i>: atti al distanziamento dei treni.</li> </ul> <p><b>2.14</b> Le località di servizio possono essere dotate di più segnali di protezione e di partenza.</p> <p><b>2.15</b> Nell'ambito delle stazioni, i binari utilizzati per l'arrivo, la partenza e il transito dei treni sono denominati <i>binari di circolazione</i>; i binari non adibiti alla circolazione dei treni sono denominati <i>binari secondari</i>. I binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione delle linee nell'ambito della stazione, utilizzati normalmente per il transito dei treni senza fermata, sono denominati <i>binari di corsa</i>. Il <i>binario di ricevimento o di stazionamento</i> è il tratto di binario di circolazione delimitato</p>				<p>Le stazioni capotronco non sono più disciplinate, in quanto aspetto organizzativo.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
regola per il transito dei treni senza fermata.	<p>da due deviatori estremi o da un deviatoio ed un paraurti sul quale il treno espleta il servizio in stazione.</p> <p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				
<p><b>7.</b> Sono denominati posti di comunicazione 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 effettuare precedenza, ma munite di comunicazioni per il passaggio da un binario all'altro. I posti di comunicazione non telecomandati, possono essere impresenziati oppure presenziati da dirigente di movimento o da agente di guardia; in quest'ultimo caso la manovra dei deviatori è inibita.</p> <p><b>8.</b> Fra due stazioni successive possono esistere posti di servizio, muniti di segnali fissi e adibiti al distanziamento dei treni, che vengono denominati posti di blocco intermedi.</p> <p><b>9.</b> Sono denominati bivi, posti di passaggio fra il doppio ed il semplice binario,</p>	<p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p><b>2.13</b> Le località di servizio possono essere:</p> <p>a) <i>stazioni</i>: in esse possono svolgersi incroci, precedenza, cambi di binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee (stazioni di diramazione), passaggi da una linea all'altra, e soste per lo svolgimento del servizio. Sono provviste di segnali denominati segnali di partenza. Nel caso in cui non vi si svolga il servizio viaggiatori o merci sono denominate posti di movimento;</p> <p>b) <i>bivi</i>: da essi si diramano più linee;</p>			<b>GI</b>	<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>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>attraversamenti, le località di servizio protette da segnali fissi, situate fuori dalle 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. Dette località di servizio, quando non siano esercitate in telecomando, sono presenziate di regola da deviatori.</p>	<p>c) <i>posti di comunicazione</i>: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea;  d) <i>posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario</i>: di confluenza di linea a doppio binario in linea a semplice binario;  e) <i>posti di blocco intermedi</i>: atti al distanziamento dei treni.</p>				
<p>10. Sulle 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), 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.</p>	<p>2.12 Nelle località di servizio vengono svolte le attività e funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario. Esse sono delimitate da segnali denominati segnali di protezione.</p> <p>2.13 Le località di servizio possono essere:</p> <p>a) <i>stazioni</i>: in esse possono svolgersi incroci, precedenza, cambi di binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee (stazioni di diramazione), passaggi da una linea all'altra, e soste per lo svolgimento del servizio. Sono provviste di segnali denominati segnali di partenza. Nel caso in cui non vi si svolga il servizio viaggiatori o merci sono denominate posti di movimento;</p> <p>b) <i>bivi</i>: da essi si diramano più linee;</p> <p>c) <i>posti di comunicazione</i>: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea;</p> <p>d) <i>posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario</i>: di confluenza di linea a doppio binario in linea a semplice binario;  <i>posti di blocco intermedi</i>: atti al distanziamento dei treni.</p>			<p><b>GI</b></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 regolamentate con gli stessi principi delle altre linee</p>
<p>11. Sono denominate fermate le località adibite al servizio pubblico che, di regola,</p>	<p>2.18 Le fermate sono impianti appositamente attrezzati per la salita e la discesa dei viaggiatori dai treni. Esse</p>	<p><b>M</b></p>		<p><b>GI</b></p>	<p>Le fermate regolamentate nel RCF non intervengono mai</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>non intervengono nel distanziamento dei treni e non sono utilizzate per effettuarvi incroci, e precedenza e manovre. Le fermate sono normalmente impresenziate. le fermate impresenziate possono essere ubicate anche nell'ambito di una stazione.</p>	<p>possono essere ubicate nelle località di servizio o in linea.</p>				<p>nel distanziamento dei treni</p>
<p>12. Sono stazioni disabilitate le stazioni temporaneamente non presenziate da dirigente movimento. Durante il periodo di disabilitazione non possono effettuarsi incroci, precedenza o manovre di treni.</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>2.12 Nelle località di servizio vengono svolte le attività e funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario. Esse sono delimitate da segnali denominati segnali di protezione.</p> <p>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><b>GI</b></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 RCF.</p>
<p>13. Sono denominate posti intermedi le stazioni disabilitate, nonché le località di servizio definite ai commi dal 6 bis al 9, salvo che non vengano presenziate da dirigente movimento. Sono denominati posti di linea i posti fissi per la custodia (1) dei passaggi a livello (esclusi quelli in consegna a stazioni abilitate) e gli altri posti fissi di vigilanza</p>	<p>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 presenziati, i posti di manovra dei deviatori in linea, i posti fissi di vigilanza dell'infrastruttura, nonché i cantieri di lavoro (nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo sui binari in esercizio).</p>			<p><b>GI</b></p>	



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stabiliti dalle Unità periferiche interessate, nonché i cantieri di lavoro (2). I posti intermedi che manovrano passaggi a livello sono assimilati ai posti di linea per quanto riguarda il servizio dei passaggi a livello stessi. Le località di servizio definite ai commi da 7 bis a 11 del presente articolo, 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 (ad esempio: Bivio/ PC) nell'orario di servizio devono essere specificatamente indicate le effettive funzioni svolte.</p> <p>(1) Si considerano custoditi i passaggi a livello il cui esercizio sia effettuato sul posto, o con manovra a distanza di barriere o semibarriere a cura del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.</p> <p>(2) Con la denominazione di <i>cantiere</i> s'intende un nucleo di lavoro operante per un 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><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				
<p><b>14.</b> 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 emanate da Unità periferiche interessate e</p>	<p><b>2.16</b> In linea possono essere presenti postazioni fisse o temporanee per lo svolgimento di attività con impatto sulla sicurezza della circolazione: i posti fissi per la custodia dei passaggi a livello presenziati, i posti di manovra dei deviatori in linea, i posti fissi di vigilanza dell'infrastruttura, nonché i</p>			<b>GI</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
riportate, all'occorrenza, nell'Orario di Servizio.	cantieri di lavoro (nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo sui binari in esercizio).				
<p><b>15.</b> Su determinati tratti di linea in galleria sono presenti punti singoli 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 PdE può essere escluso dall'esercizio</p>	<p><b>2.7</b> Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida.</p> <p><b>2.17</b> I posti di esodo (PdE), sono impianti nei quali è possibile evacuare l'infrastruttura ferroviaria in caso di emergenza.</p> <p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>8.19</b> Sulle linee provviste di PdE, tra due PdE affigui 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>			<b>GI</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Articolo 2</b> <b>Regimi di Esercizio</b></p> <p>1. La circolazione dei treni è regolata in ogni stazione da un dirigente movimento che deve essere in possesso della prescritta abilitazione e portare in servizio apposito distintivo.</p> <p>2. In particolari situazioni di impianto, determinate stazioni o determinati tratti di linea possono essere subordinati, agli effetti della circolazione treni, ad altre stazioni o posti di comando centralizzato. In tali casi, di norma, è omesso il presenziamento sul posto. Le specifiche norme d'esercizio sono contenute nelle Disposizioni per l'esercizio in telecomando e nelle Istruzioni per l'esercizio in telecomando.</p> <p>3. Su determinate linee a traffico intenso, nella regolazione della circolazione treni interviene un <i>dirigente centrale</i> per coordinare l'operato dei dirigenti locali delle stazioni, in base ad apposite Disposizioni per il servizio con dirigente centrale.</p> <p>4. 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>5. L'Unità centrale competente può inoltre disporre, per linee a scarso traffico, l'adozione di altre specifiche norme atte a disciplinare la circolazione dei treni in</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 psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</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>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell'"Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>			<p align="center"><b>GI</b></p>	<p>Non sono più disciplinati le specifiche modalità di gestione delle linee e degli impianti, ritenuti aspetti organizzativi di competenza del GI.</p> <p>La presenza del dirigente centrale come coordinatore dei DM è un aspetto organizzativo.</p> <p>Le linee con il blocco telefonico, con il blocco elettrico manuale ed a Dirigenza Unica, non sono disciplinate dal RCF perché ritenute obsolete (cioè non rispondenti al principio di cui al punto 4.2 del RCF medesimo).</p> <p>Non sono ammesse deroghe al RCF.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
deroga alle norme comuni.	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>6. La circolazione dei treni deve essere protetta da uno dei seguenti sistemi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sistema di controllo della marcia dei treni, di distanziamento e di segnalamento in cabina di guida (ERTMS/ETCS L2);</li> <li>- sistema di controllo della marcia dei treni (SCMT);</li> <li>- sistema di supporto della condotta dei treni(SSC).</li> </ul> <p>A tal fine le linee devono essere attrezzate con uno dei sottosistemi di terra di tali sistemi; i treni devono essere attrezzati con i</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"> <li>- dispositivo di comando del sistema frenante;</li> <li>- dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla</li> </ul>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b> <b>IF</b>	<p>Sui GI ricadono le competenze riguardanti le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</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>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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>7. Determinate linee sono munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (ERTMS/ETCSL2). Con questi sistemi la circolazione dei treni è regolata mediante la concessione di "Autorizzazioni al Movimento" definite nel Regolamento sui segnali. Tale concessione è vincolata in modo che ciascuna sezione di blocco non possa essere impegnata che da un treno per volta. Sui tratti di linea ove sono presenti i PdE la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è vincolata dal Sistema in modo tale che fra due PdE gestiti dal Sistema possa esserci solo un treno per volta.</p> <p>Per l'esercizio di tali sistemi devono essere osservate le specifiche norme contenute nelle IET e nelle IELB AC/AV.</p> <p>8. 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</p>	<p>sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni;</li> <li>- sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo;</li> <li>- sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta;</li> <li>- dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno;</li> <li>- dispositivo per le segnalazioni acustiche;</li> <li>- fanali per la segnalazione di testa dei treni.</li> </ul> <p>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>8.19 Sulle linee provviste di PdE, tra due PdE attigui non può circolare più di un treno alla</p>				<p>Non è più prevista la circolazione dei treni senza sistemi di protezione, salvo guasti durante il servizio.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sottosistema di terra, specificamente individuati da apposite direttive 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>c) i treni formati da rotabili d'epoca;</p> <p>d) i treni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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,</li> <li>- 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</li> </ul>	<p>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><b>9.3</b> L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>Fermo restando il divieto di circolazione 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> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- nei casi di cui alla lettera <i>b)</i> non dovranno superare la velocità di 60 km/h.</li> </ul> <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</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>elencate anche tutte le località di servizio dove deve essere rispettata la limitazione di velocità di 60 km/h.</p> <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 4, comma 14). 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</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 ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
ammettono velocità superiore a 30 km/h					
<p><b>9.</b> La circolazione dei treni può essere regolata:</p> <p>a) col regime del blocco telefonico;</p> <p>b) con il regime del blocco elettrico (manuale, automatico o conta-assi);</p> <p>c) col regime del blocco radio.</p> <p><b>10.</b> Sulle linee esercitate con il regime del <i>blocco telefonico</i> ciascuna stazione può licenziare un treno solo dopo aver chiesto ed ottenuto per il treno stesso, mediante appositi dispacci, la via libera dalla successiva stazione abilitata.</p> <p>Sulle linee a doppio binario esercitate con tale regime possono essere eccezionalmente previsti, previa autorizzazione dell'Unità centrale competente e ai soli fini del distanziamento dei treni, posti intermedi di blocco telefonico, protetti da segnale e non presenziati da dirigente movimento.</p> <p><b>11.</b> Le linee esercitate col regime del <i>blocco elettrico</i> sono suddivise in tratti (sezioni di blocco), delimitati da segnali fissi vincolati fra loro in modo che non possono disporsi a via libera per la partenza od il passaggio di un treno, se il treno precedentemente partito o transitato nella stessa direzione non abbia liberato la sezione. Sulle linee a semplice binario, la disposizione a via libera di un segnale di blocco è anche subordinata alla condizione che nessun treno si trovi a viaggiare in senso opposto fra detto segnale e la stazione successiva.</p>	<p><b>4.2</b> Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p><b>8.16</b> 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><b>8.17</b> 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><b>8.18</b> Un'autorizzazione al movimento deve includere almeno un'intera sezione di blocco o un intero itinerario e non può includere parti di essi.</p>	<b>M</b>		<b>GI</b>	<p>Le linee con il blocco telefonico, con il blocco elettrico manuale ed a Dirigenza Unica, non sono disciplinate dal RCF perché ritenute 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>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>12. Le linee esercitate con il regime del blocco radio sono privi 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 distanziamento dei treni per mezzo di informazioni trasmesse via radio a bordo dei treni appositamente attrezzati.</p> <p>Le norme particolari per l'esercizio con tale sistema sono riportate nell'Istruzione con sistema di blocco radio.</p>					
<p><b>Art. 3</b></p> <p><b>Treni - Definizione e classificazione - Treni senza capotreno</b></p> <p>1. Agli effetti della circolazione sulla linea costituisce treno qualsiasi mezzo di trazione(1), con o senza veicoli, che debba 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. 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 manovra.</p> <p>(1) Esclusi i movimenti di rotabili in regime di</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>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</p>	<p><b>M</b></p>		<p><b>GI</b> <b>IF</b></p>	<p>Sui GI ricadono le competenze riguardanti le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p> <p>Sulle IF ricadono le competenze sulle attività di sicurezza relative ai veicoli.</p> <p>I documenti non di sicurezza che accompagnano i treni 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</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>interruzione del binario</p> <p><b>2.</b> I treni si classificano in ordinari, straordinari e supplementari:</p> <p><i>a)</i> Sono <i>ordinari</i> i treni indicati come tali nell'orario di servizio.</p> <p>Sono denominati <i>periodici</i> i treni ordinari che circolano per uno o alcuni giorni, per determinati periodi oppure per l'intera validità dell'orario ma hanno prescritta la soppressione per più di due giorni della settimana, per la maggioranza delle settimane dell'orario.</p> <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 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>I treni periodici che vengono effettuati in giorni diversi da quelli stabiliti dall'orario di servizio devono essere considerati treni straordinari;</p> <p><i>b)</i> 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.</p> <p>I treni straordinari possono essere messi in circolazione dalle stazioni per ordine superiore oppure di iniziativa per sopraggiunte necessità.</p> <p>Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, i treni</p>	<p>senso di marcia prestabilito.</p> <p><b>4.10</b> Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione.</p> <p><b>4.16</b> La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni. Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p> <p><b>9.3</b> L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				<p>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 ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>straordinari possono essere resi ordinari periodici secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.</p> <p>L'orario dei treni straordinari non previsti in orario è diramato a parte secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.</p> <p>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>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", "ter", ecc. se trattasi di supplementare a seguito. 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. È ammesso un solo treno supplementare in precedenza ad un determinato treno ordinario o straordinario.</p> <p>L'anticipo massimo consentito lungo il percorso dei treni supplementari in precedenza, o, sulle linee di cui all'art. 16/4 del presente allegato, l'anticipo massimo</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>consentito in partenza dalle stazioni ove il treno effettua servizio viaggiatori, deve essere notificato al personale di condotta e al capotreno (1).</p> <p>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.</p> <p>Dello scambio dei materiali debbono essere avvisati i treni(2) a cura della stazione che ne prende l'iniziativa.</p> <p>(1) "Viaggiate con anticipo massimo di minuti ..... su tutto il percorso" oppure per le linee di cui all' art. 16/4 del presente allegato, "Partite con anticipo massimo di minuti ..... dalle stazioni dove si effettua servizio viaggiatori".</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".  – PER I TRENI SUPPLEMENTARI IN PRECEDENZA:  Al treno inviato per primo : "Da ..... a ..... viaggiate come treno ..... <i>ante</i>", aggiungendo la prescrizione di cui dalla nota (1) ( oppure : non ammesso alcun anticipo).  Al treno inviato per secondo: "Da ..... viaggiate come treno ..... normale".</p> <p><b>3.</b> Salvo casi particolari specificati nell'orario di servizio, i treni si distinguono in pari e dispari secondo il numero con cui sono contrassegnati. La numerazione dei treni è riportata nella PGOS.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p><b>4.</b> Possono viaggiare senza capotreno:  - le locomotive isolate;  - i treni merci;  - i treni di materiale viaggiatori vuoto.  In detti treni le attribuzioni del capotreno,</p>	<p><b>1.6</b> L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI-IF</b>	<p>Fissato il principio che il capotreno è necessario solo con i treni che svolgono servizio viaggiatori.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 accompagnamento diversi dal capotreno, deve esserne dato avviso al personale di condotta(3).</p> <p>Nel caso particolare in cui nei treni di cui sopra sia presente il capotreno, si dovrà darne avviso(4) al personale di condotta ed ai dirigenti movimento delle stazioni del percorso.</p> <p>Il capotreno deve essere comunque previsto per la scorta dei treni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- con servizio viaggiatori;</li> <li>- non serviti da freno continuo automatico;</li> <li>- circolanti su linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, ivi comprese le linee a dirigenza unica (5).</li> </ul> <p>(3) N. 1 (o più, se ricorrono esigenze particolari) agente/i di scorta.</p> <p>(4) Treno ..... scortato da capotreno</p> <p>(5) 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>conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p><b>4.28</b> Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p> <p><b>4.29</b> Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il personale di accompagnamento al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento; qualora in tale processo sia coinvolto l'agente di condotta quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali richieste esclusivamente a treno fermo.</p>				<p>Le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono disciplinate dal nuovo RCF. Quelle esistenti dovranno essere gestite dal GI con proprie DE da emanare in coerenza con le attuali norme ( vecchio RCT, ecc).</p> <p>Tutti i treni devono avere il freno continuo agente su tutto il treno.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 4</b></p> <p><b>Treni straordinari ad orario libero</b></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, previo accordi telefonici, mettere in circolazione uno straordinario ad orario libero (OL).</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 OL vengano numerati giornalmente da determinate stazioni capotronco in ordine progressivo, con numero pari o dispari a seconda del loro senso di marcia (es: OL 1, OL 2, ecc.).</p> <p>3. Per la circolazione dei treni OL 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>I contesti di esercizio non regolamentati dal nuovo RCF, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee con il blocco telefonico ecc., sono considerati obsoleti.</p> <p>La periodicità e la classificazione in ordinari, straordinari e supplementare dei treni non vengono regolamentati in quanto, nell'ambito del nuovo RCF, sono considerati aspetti non legati alla sicurezza della circolazione e quindi non di competenza di ANSF.</p>
<p align="center"><b>Art. 5</b></p> <p><b>Soppressione, fusione, sostituzione e rieffettuazione di treni</b></p> <p>1. In caso di mancanza di materiale, di cessata occorrenza, di forte ritardo o di altra anomalia, 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</p>					<p>I contesti di esercizio non regolamentati dal nuovo RCF, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee con il blocco telefonico ecc., sono considerati obsoleti.</p> <p>La soppressione,</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>competente.</p> <p>2. 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>3. Su determinati tratti fra due stazioni di servizio, serviti da più linee affiancate a doppio binario ed esercitate col blocco elettrico, può essere ammesso, in deroga alle norme comuni, in base a disposizioni particolari emanate 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>Alle condizioni stabilite di volta in volta dall'Unità centrale competente tale provvedimento può essere adottato anche su determinati tratti di linea tra due stazioni serviti da linee a doppio e semplice binario oppure da più linee a semplice binario.</p> <p>4. Su determinati tratti fra due località di servizio, serviti da più linee affiancate a doppio binario, di cui una esercitata col blocco radio e le altre col blocco elettrico, può essere ammesso, in deroga alle norme comuni e in base a disposizioni particolari emanate dalle Unità periferiche interessate, che i treni impostati sulla linea esercitata col blocco radio vengano all'occorrenza istradati su altra linea esercitata col blocco elettrico senza che si faccia luogo ad operazioni di soppressione ed effettuazione</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>rieffettuazione, fusione e sostituzione dei treni non vengono regolamentati in quanto, nell'ambito del nuovo RCF, sono considerati aspetti non legati alla sicurezza della circolazione e quindi non di competenza di ANSF.</p>



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
e non viceversa.					
<p align="center"><b>Art. 6</b></p> <p align="center"><b>Mezzi d'opera e tradotte</b></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 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"> <li>- 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;</li> <li>- devono essere messe in atto misure di sicurezza atte ad evitare che i mezzi d'opera oltrepassino indebitamente il</li> </ul>	<p><b>22.1</b> 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><b>22.2</b> I mezzi d'opera che non rientrano tra quelli di cui al precedente punto 21.1 possono circolare e sostare sull'infrastruttura in coerenza con i criteri di cui ai precedenti punti 4.32 e 4.33.</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>I mezzi d'opera che possono circolare come treni devono essere attrezzati come i rotabili utilizzati per l'effettuazione dei treni.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
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.					
4. Le tratte sono soggette alle medesime norme che regolano la circolazione dei treni. Possono, altresì, 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.	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.	M	I	GI	Le tratte devono circolare come circolano i treni. Non sono ammesse deroghe a tale principio.
<b>Art. 7</b> <b>Dispacci - Prescrizioni</b> 1. Nella presente Istruzione con il termine <i>dispaccio</i> si intende sempre una comunicazione firmata, registrata per iscritto e trasmessa secondo le modalità riportate nelle Istruzioni di servizio. Sono denominati <i>dispacci di movimento</i> i dispacci che devono essere scambiati per la circolazione dei treni. 2. Sono <i>prescrizioni di movimento</i> tutti gli ordini e disposizioni di servizio inerenti l'utilizzo dell'infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni. Sono <i>prescrizioni tecniche</i> tutti gli ordini e disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche, il carico e la circolabilità del materiale rotabile. 3. Le prescrizioni di cui al comma 2 del presente articolo che non risultano sull'orario di servizio devono essere	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. 4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri: - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; - devono permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la	M	I	GI IF	Le IF solo per ciò che riguarda le prescrizioni tecniche.  Introdotta la possibilità di utilizzare strumenti informatici per notificare le prescrizioni

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comunicate al personale interessato:</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 (allegato 2 della presente Istruzione), con dispaccio o 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 modulo di prescrizione, se trattasi di prescrizioni tecniche.</p> <p>Ordini verbali riguardanti la circolazione dei treni sono ammessi per casi specifici contemplati dalle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni. Spetta al dirigente movimento della stazione di origine del treno impartire al personale del treno stesso le prescrizioni di movimento che lo riguardano fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove è programmato il cambio del riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento.</p>	<p>tracciabilità della notifica.</p> <p><b>4.14</b> 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><b>4.12</b> I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati al treno attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le DEL di cui al punto 2.20;</li> <li>- le DPC di cui al punto 3.7;</li> <li>- le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2</li> </ul> <p><b>4.13</b> Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p>				
<p><b>4.</b> Spetta al personale addetto alla formazione dei treni o al capotreno, a seconda delle disposizioni stabilite per ogni singolo impianto dall'Impresa di appartenenza, compilare il bollettino di</p>	<p><b>9.3</b> L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b> <b>IF</b>	<p>Le IF solo per ciò che riguarda le prescrizioni tecniche.</p> <p>Per quanto riguarda la</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>frenatura e composizione o il foglio di corsa sulle linee dove è in uso ed impartire al treno le occorrenti prescrizioni tecniche fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove si cambia il bollettino di frenatura e composizione o il foglio di corsa. Spetta agli stessi agenti provvedere, durante il percorso, alla notifica delle prescrizioni tecniche nel caso di variazioni dei dati riguardanti il materiale rotabile.</p> <p>5. Quando il treno ha in testa più locomotive, le prescrizioni devono essere date al personale di condotta della prima locomotiva di testa, il quale deve comunicarle al personale di condotta delle altre locomotive. Quando il treno ha una locomotiva (attiva o trainante se stessa) in coda o intercalata, le prescrizioni devono essere date anche al personale di condotta di questa locomotiva. Se il treno ha in coda due locomotive, le prescrizioni devono essere date al personale di condotta 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>6. Per la consegna delle prescrizioni devono essere osservate le norme riportate nell'allegato 2 della presente Istruzione</p>	<p>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>circolazione dei treni l'interlocutore del regolatore della circolazione (DM/DCO) ovvero l'interfaccia di quest'ultimo è sempre l'agente di condotta, di conseguenza le prescrizioni possono essere notificate al solo agente di condotta..</p>

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>Art. 8</b> <b>Itinerari</b></p> <p><b>1.</b> Per <i>binario di ricevimento o di stazionamento</i> 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><b>2.</b> <i>L'itinerario di arrivo</i> di un treno si intende delimitato come segue:  <i>a)</i> arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza - l'itinerario si estende dal segnale di 1a categoria di protezione fino al segnale di partenza(1);  <i>b)</i> arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari - l'itinerario si estende dal segnale di 1a categoria di protezione fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata. Quando il segnale di protezione è di 2ª categoria 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 nel comma, al successivo segnale di partenza comune ad altro binario o fascio di binari.</p> <p><b>3.</b> Nelle stazioni munite di segnalamento</p>	<p><b>2.15</b> Nell'ambito delle stazioni, i binari utilizzati per l'arrivo, la partenza e il transito dei treni sono denominati <i>binari di circolazione</i>; i binari non adibiti alla circolazione dei treni sono denominati <i>binari secondari</i>. I binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione delle linee nell'ambito della stazione, utilizzati normalmente per il transito dei treni senza fermata, sono denominati <i>binari di corsa</i>. Il <i>binario di ricevimento o di stazionamento</i> è il tratto di binario di circolazione delimitato da due deviatori estremi o da un deviatoio ed un paraurti sul quale il treno espleta il servizio in stazione.</p> <p><b>8.6</b> I tratti di binario percorsi dai treni all'interno delle località di servizio sono denominati itinerari.</p> <p><b>8.7</b> Ciascun itinerario deve essere univocamente denominato.</p> <p><b>8.8</b> Ogni itinerario ha inizio da un segnale di terra in corrispondenza del quale può iniziare un'autorizzazione al movimento e termina al successivo segnale di terra in corrispondenza del quale può terminare un'autorizzazione al movimento o in corrispondenza dell'inizio della piena linea 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 deviatoio, paraurti di binario tronco).</p>	<p align="center"><b>M</b></p>		<p align="center"><b>GI</b></p>	<p>I segnali di 2° categoria non sono più disciplinati in quanto obsoleti.</p> <p>La specifica denominazione degli itinerari è ritenuto un aspetto organizzativo di competenza del GI che dovrà portare a conoscenza anche agli 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 ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>plurimo di protezione, gli <i>itinerari di arrivo</i> sono denominati e s'intendono delimitati come segue:</p> <p><i>a) Itinerario di arrivo esterno</i> Si estende dal segnale di protezione esterno fino al successivo segnale di protezione interno.</p> <p><i>b) Itinerario di arrivo intermedio</i> Si estende tra due segnali di protezione interni consecutivi.</p> <p><i>c) Itinerario di arrivo interno</i> Si intende delimitato come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al primo (o unico) segnale di partenza successivo(1);</li> <li>- arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o di stazionamento), fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.</li> </ul> <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 nel comma, al successivo segnale di partenza comune ad altro</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>binario o fascio di binari.</p> <p><b>4.</b> Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, gli itinerari di arrivo si estendono come nei commi 2 e 3 del presente articolo, ma sono delimitati dai segnali fissi previsti su tali linee e definiti nel Regolamento sui segnali.</p>					
<p><b>5.</b> I deviatori dell'itinerario di arrivo devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito.</p> <p>Per l'arrivo del treno <i>sul binario passante</i> si devono inoltre disporre opportunamente, secondo le specifiche norme contenute nell'Istruzione per il servizio dei deviatori, i deviatori compresi in una zona di sicurezza detta <i>zona di uscita</i>, oltre il termine degli itinerari definiti ai commi 2, 3 e 4 del presente articolo. Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, tali norme devono essere adottate anche per i deviatori compresi nella zona di uscita, oltre il termine degli itinerari di partenza interni ed intermedi (comma 7 lettere <i>a</i>) e <i>b</i>) del presente articolo).</p>	<p><b>4.19</b> Immediatamente dopo il termine di ogni autorizzazione al movimento deve essere assicurato un tratto di binario, denominato zona di uscita, mantenuto libero e con gli enti eventualmente presenti disposti come se dovessero essere percorsi dal treno stesso, di lunghezza comunque mai inferiore a 50 metri nelle località di servizio e 20 metri in linea, stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea, dei treni ammessi a circolare sulla linea medesima e del sistema di protezione.</p> <p><b>8.2</b> Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p><b>8.3</b> Tutti i deviatori di linea e delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di dispositivi di sicurezza che assicurano gli elementi mobili.</p> <p><b>8.4</b> Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il sistema di segnalamento che concede l'autorizzazione al movimento ad un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le</p>	<b>M</b>		<b>GI</b>	<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 ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>seguenti condizioni:  per far concedere l'autorizzazione al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta;  per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.</p> <p><b>8.5</b> Tutti i deviatori interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.</p> <p><b>8.10</b> La predisposizione di un itinerario di un treno richiede:</p> <p>a) la regolare disposizione e assicurazione dei deviatori e degli altri enti di sicurezza interessati in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario prestabilito;  b) la libertà da veicoli dell'itinerario;  c) l'impedimento o la sospensione delle manovre che potrebbero comunque interessare l'itinerario stesso.</p>				
<p><b>6.</b> <i>L'itinerario di partenza</i> di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento, fino alla piena linea. I deviatori dell'itinerario di partenza devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno stesso sulla linea verso la quale è diretto. Alla norma suddetta si fa eccezione per le stazioni, indicate in orario, munite di deviatori tallonabili a ritorno elastico, nelle quali il deviatoio di uscita viene dai treni</p>	<p><b>8.6</b> I tratti di binario percorsi dai treni all'interno delle località di servizio sono denominati itinerari.</p> <p><b>8.7</b> Ciascun itinerario deve essere univocamente denominato.</p> <p><b>8.8</b> Ogni itinerario ha inizio da un segnale di terra in corrispondenza del quale può iniziare un'autorizzazione al movimento e termina al successivo segnale di terra in corrispondenza del quale può terminare un'autorizzazione al movimento o in</p>			<b>GI</b>	<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>



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>impegnato di calcio in falsa posizione.</p> <p><b>7.</b> Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, gli <i>itinerari di partenza</i> sono denominati e si intendono delimitati come segue:</p> <p><i>a) 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><i>b) Itinerario di partenza intermedio</i> Si estende da un segnale di partenza interno successivo al primo fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.</p> <p><i>c) Itinerario di partenza esterno</i> Si estende dal segnale di partenza esterno fino alla piena linea.</p> <p><b>8.</b> Il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea è così individuato:</p> <p><i>a)</i> sulle linee a semplice binario, sulle linee a doppio binario banalizzate e sulle linee non banalizzate, nelle stazioni munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto;</p> <p><i>b)</i> sulle linee a doppio binario non banalizzate, nelle stazioni non munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dall'allineamento con il segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto e dallo stesso segnale se l'inoltro del treno avviene sul binario illegale.</p> <p>Per individuare il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, quando il segnalamento di</p>	<p>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 deviatoio, paraurti di binario tronco).</p> <p><b>8.9</b> L'inizio della piena linea deve essere inequivocabilmente individuabile dall'agente di condotta.</p> <p><b>8.10</b> La predisposizione di un itinerario di un treno richiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. la regolare disposizione e assicurazione dei deviatori e degli altri enti di sicurezza interessati in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario prestabilito;</li> <li>b. la libertà da veicoli dell'itinerario;</li> <li>c. l'impedimento o la sospensione delle manovre che potrebbero comunque interessare l'itinerario stesso.</li> </ul>				<p>Gli itinerari delle linee AC/AV sono disciplinati secondo i medesimi principi di quelli delle altre linee.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 <i>a)</i> e <i>b)</i>.</p> <p>I suddetti criteri valgono anche per le località di servizio diverse dalle stazioni (bivi, posti di comunicazione, ecc.).</p> <p><b>9.</b> Nelle Stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, gli itinerari di partenza si estendono come nei commi 6 e 7 del presente articolo, ma sono delimitati dai segnali fissi 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 deve farsi riferimento al segnale imperativo di protezione per gli arrivi in senso opposto. Quando il segnalamento di protezione in senso opposto è plurimo si deve far riferimento invece al segnale imperativo di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere segnalato sul terreno</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dall'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza, definita nel Regolamento sui segnali.</p> <p>I suddetti criteri valgono anche per i bivi e per i posti di comunicazione.</p> <p><b>10.</b> L'<i>itinerario di transito</i> di un treno senza fermata comprende i corrispondenti itinerari di arrivo e di partenza.</p>					
<p><b>Art. 9</b> <b>Partenza dei treni</b></p> <p><b>1.</b> La partenza dei treni può essere ordinata dal dirigente movimento 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>Il licenziamento dei treni può essere affidato al capotreno nelle seguenti 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"> <li>- 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;</li> <li>- il segnale di partenza si disponga a via libera, e, se esso è comune a più binari, anche l'eventuale segnale sussidiario di</li> </ul>	<p><b>9.1</b> Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza del treno avvenga in condizioni di sicurezza.</p> <p><b>9.4</b> L'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento.</p> <p><b>9.5</b> 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>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<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>Il capotreno non ordina più la partenza dei treni.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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;</p> <p>- la manovra del segnale di partenza sia fatta direttamente dal dirigente movimento, oppure sia vincolata a distinto consenso elettrico od a specifico ordine registrato del dirigente medesimo;</p> <p>- 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> <p>c) in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a semplice binario, purché, in aggiunta alle condizioni di cui alla lettera b), esista il blocco elettrico.</p> <p>I binari delle stazioni presenziate da dirigente movimento, 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 disposto a via impedita nelle stazioni presenziate dal dirigente movimento, 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 disposto</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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"> <li>- sia stato attivato il segnale di avanzamento o di avvio;</li> <li>- sia stata praticata al treno, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, anche quella relativa alla specifica autorizzazione per il licenziamento da parte del capotreno(1).</li> </ul> <p>La suddetta procedura non è consentita nei casi di cui al comma 3 del presente articolo._</p> <p>Le norme del presente comma si applicano anche ai treni senza capotreno, in tal caso la partenza avverrà di iniziativa del personale di condotta dopo che egli abbia ricevuto il pronti del personale di scorta eventualmente esistente.</p>					
<p>2. Quando si debba provvedere alla partenza di un treno con il segnale di partenza a via impedita per guasto od altra causa, il dirigente movimento o l'agente preposto nelle località non presenziate da dirigente, completati gli obblighi di competenza, deve dare al treno 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 col regime del blocco telefonico, sul modulo deve essere indicato anche il numero del</p>	<p><b>11.2</b> Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite la concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p><b>11.3</b> Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>relativo dispaccio di via libera. La prescrizione di cui sopra non occorre quando, per la partenza del treno, il dirigente possa avvalersi del segnale di avanzamento o del segnale di avvio; quest'ultimo deve essere utilizzato solo quando esiste la via libera di blocco elettrico.</p>	<p>dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p>				
<p><b>3.</b> Il dirigente movimento deve intervenire direttamente per licenziare il treno, previa consegna di apposita prescrizione (1), nei seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- treni con marcia privilegiata;</li> <li>- treni con trasporti eccedenti il profilo limite con divieto d'incrocio in linea;</li> <li>- treni circolanti su tratto esercitato a binario unico di linea a doppio binario (art.19 del presente allegato);</li> <li>- 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;</li> <li>- ogni qualvolta sia necessario per situazioni contingenti.</li> </ul> <p>(1) "A ..... vostro treno licenziato dal dirigente".</p> <p><b>4.</b> Qualora il dirigente movimento 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 provvedere direttamente al licenziamento previa intese verbali con il capotreno ed il personale di condotta.</p> <p><b>5.</b> In caso di segnale di partenza distinto per binario, quando esistano le condizioni di cui</p>	<p><b>9.5</b> Qualora l'autorizzazione al movimento non sia indirizzata dal sistema di segnalamento univocamente al treno a cui si riferisce, la partenza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione.</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>La partenza dei treni avviene di iniziativa dell'agente di condotta, salvo alcuni casi per i quali deve intervenire il regolatore della circolazione. Il capotreno non ordina più la partenza dei treni.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>al comma 1 del presente articolo 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 l'indicatore basso o il segnale basso di partenza forniscono l'aspetto specifico previsto dal Regolamento sui segnali.</p> <p>Il dirigente movimento deve intervenire per il licenziamento dei treni senza capotreno, qualora il personale di condotta, stando sulla locomotiva(1) non sia in condizione di accertare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in caso di segnale distinto per binario, l'aspetto di tale segnale o l'accensione del relativo indicatore alto di partenza;</li> <li>- 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.</li> </ul> <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><b>6.</b> 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 condotta per uno dei motivi seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) per nebbia od altro impedimento;</li> <li>b) perché la locomotiva si trova oltre il segnale di partenza; ed il personale</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 personale di condotta la disposizione a via libera del segnale.</p> <p>Nel caso <i>a)</i> il personale di condotta, 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 <i>b)</i> il personale di condotta deve considerare senz'altro a via impedita l'eventuale avviso accoppiato al segnale di partenza(1) 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><b>7.</b> 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 6 del presente articolo 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 movimento o capotreno) al personale di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-15deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>condotta, 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 condotta 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> Se il treno deve essere licenziato dal capotreno, questi, prima del licenziamento del treno, deve confermare verbalmente al personale di condotta che il segnale basso o l'indicatore basso di partenza 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> Se il treno deve essere licenziato dal dirigente, questi, prima del licenziamento, deve confermare verbalmente al personale di condotta 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 condotta che il segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto lampeggiante.</p> <p>In tali casi, il personale di condotta è tenuto ad accertare, dopo avviato, l'effettivo</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir. / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>aspetto del segnale di partenza;  <i>d) la locomotiva si trova oltre il segnale di partenza:</i>  - se il treno deve essere licenziato dal dirigente movimento, questi, prima del licenziamento, deve confermare verbalmente al personale di condotta la disposizione a via libera del segnale;  - se il treno deve essere licenziato dal capotreno, questi, prima del licenziamento, deve confermare verbalmente al personale di condotta che il segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto lampeggiante(1). Il personale di condotta 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.  (1) Il segnale basso o l'indicatore basso di partenza assume l'aspetto lampeggiante solo quando il segnale di partenza è a via libera.  (2) L'esistenza di segnale di avviso accoppiato va desunta dall'apposito segno convenzionale esposto nell'orario di servizio.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> " SISTEMA DI RIFERIMENTO"  (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p><b>8.</b> Il personale di condotta della locomotiva di testa partendo da una stazione deve assicurarsi del regolare inoltrare 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.) l'agente di condotta deve arrestare prontamente il treno qualora lo stesso venga indebitamente inoltrato su un binario</p>	<p><b>8.6</b> L'agente di condotta di un treno in partenza deve assicurarsi del regolare inoltrare del treno in base all'indicazione del sistema di segnalamento.  <b>9.11</b> L'agente di condotta deve arrestare 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>			<b>IF</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
di linea diverso da quello che deve essere percorso. 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><b>9.</b> 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. All'occorrenza il dirigente movimento può intervenire direttamente per il licenziamento del treno, previa consegna di apposita prescrizione al personale di condotta (1) e con avviso verbale al capotreno.</p> <p>(1) "A .....vostro treno licenziato dal dirigente".</p>	<p><b>9.1</b> Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza del treno avvenga in condizioni di sicurezza.</p> <p><b>9.4</b> L'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento.</p>		<b>I</b>	<b>GI</b>	
<p><b>Art. 10</b> <b>Percorso dei treni</b></p> <p><b>1.</b> La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea deve, di regola, essere quella assegnatagli dall'orario di servizio. In ogni caso non devono essere superati i limiti stabiliti dalla Prefazione generale all'orario di servizio.</p>	<p><b>4.16</b> La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni . Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p>	<b>M</b>		<b>IF</b>	La velocità massima ammessa per ciascun deve essere sempre preventivamente notificata ai treni dal sistema di segnalamento o attraverso il supporto cartaceo o informatico (scheda treno). Non sono più ammesse deroghe al suddetto principio.
<p><b>2.</b> Qualora il segnale di partenza di una località di servizio si disponga improvvisamente a via impedita e l'arresto del treno avvenga oltre tale segnale, per la</p>	<p><b>10.5</b> Qualora, in seguito ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della corsa deve essere autorizzata dal</p>		<b>I</b>	<b>GI</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ripresa della corsa il dirigente movimento o l'agente di guardia dovrà consegnare apposita prescrizione (1).</p> <p>Nel caso in cui l'arresto del treno avvenisse a distanza notevole dal segnale talché l'intervento del dirigente movimento o dell'agente di guardia riuscisse difficile, il capotreno deve mettersi in comunicazione telefonica con la località di servizio ed in base ai dispacci ricevuti fare con il Mod. M.40a le relative prescrizioni al personale di condotta.</p> <p>(1) Per la prescrizione deve essere utilizzato l'apposito modulo.</p>	<p>regolatore della circolazione di giurisdizione previa adozione di tutti i necessari controlli e provvedimenti atti ad assicurare il proseguimento del treno in condizioni di sicurezza e notifica all'agente di condotta delle modalità per la ripresa ed il proseguimento della corsa.</p>				
<p><b>3.</b> Il personale di condotta di un treno che debba d'iniziativa osservare la <i>marcia a vista</i> o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve procedere in modo da poter fermare prontamente il treno stesso nel tratto di 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 deviatoi incontrati. Tale controllo, quando richiesto, deve essere espressamente ordinato con prescrizione o con l'aspetto specifico dei segnali.</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><b>4.</b> Di norma nell'ambito delle stazioni la marcia a vista può essere prescritta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sul binario di ricevimento (art. 8/1 del</li> </ul>	<p><b>4.17</b> 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 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>		<b>I</b>	<b>GI</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>presente allegato);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in arrivo (itinerario di arrivo di cui all'art. 8/2 e 3 del presente allegato);</li> <li>- in uscita (itinerario di partenza di cui all'art. 8/6 e 7 del presente allegato);</li> <li>- nella stazione (itinerario di transito di cui all'art. 8/10 del presente allegato).</li> </ul>					
<p>5. Il personale di condotta che debba di iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un PL o che 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 PL stesso, non superando la velocità di 4 km/h nell'impegnarlo con la testa del convoglio. Nella prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un PL deve essere sempre indicata la progressiva chilometrica del PL stesso o il numero del segnale permissivo a protezione del o dei PL. L'ordine di marcia a vista in corrispondenza di un PL, impartito con specifica prescrizione, deve essere rispettato in ogni caso, indipendentemente dalla presenza o meno dei mezzi di protezione in posizione di chiusura, dall'aspetto del segnale che lo protegge e dall'eventuale codice a bordo.</p>	<p><b>4.23</b> I PL devono essere impegnati dai treni con i dispositivi di inibizione del transito lato strada attivi.</p> <p><b>4.24</b> I PL devono essere inoltre sussidiati da dispositivi che consentono di verificare la libertà dell'attraversamento, nelle seguenti situazioni di esercizio:</p> <p>attraversamento con barriere a notevole distanza tra loro, intenso traffico pesante o tracciato stradale difficile e tortuoso; intralci, per incrocio o altro, al regolare deflusso stradale.</p> <p><b>11.1</b> In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) in mancanza....<b>omissis</b>.... nella corretta posizione i deviatori;</li> <li>b) 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;</li> <li>c) in mancanza ....<b>omissis</b>.... singolare protetto.</li> </ul> <p><b>15.1</b> Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<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 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,</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	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.				volume e velocità del traffico stradale, ecc., purchè coerenti col principio suddetto.
<p align="center"><b>Art. 11</b></p> <p align="center"><b>Arrivo e fermata dei treni - Ricevimento su binario ingombro</b></p> <p>1. Un treno non deve giungere, 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 dall'Unità centrale competente.</p> <p>2. 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 Prefazione generale all'orario di servizio, solo quando siano richieste da viaggiatori in arrivo od in partenza.</p>	<p><b>4.9</b> Ciascun treno deve avere un percorso individuato. Le linee appartenenti a tale percorso sono denominate linee di impostazione programmata del treno. L'insieme delle linee di impostazione di un treno può comprendere anche più tratti di linea alternativi compresi fra due località di servizio. Il movimento di un treno sul percorso individuato può avvenire solo nel senso di marcia prestabilito.</p> <p><b>9.8</b> Nelle località di servizio l'agente di condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, nell'ambito dell'autorizzazione al movimento ricevuta.</p>			<b>IF</b>	
<p>3. Quando un treno debba percorrere un binario deviato e la velocità con la quale devono essere impegnati i deviatori non risulti già imposta dalle indicazioni dei segnali fissi o dall'orario di servizio, se ne deve dare avviso al personale di condotta</p>	<p><b>4.12</b> I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le DEL di cui al punto 2.20;</li> <li>- le DPC di cui al punto 3.7;</li> <li>- le indicazioni del sistema di</li> </ul>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	Per quanto riguarda la circolazione dei treni l'interlocutore del regolatore della circolazione (DM/DCO) ovvero l'interfaccia di

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ed al capotreno. In mancanza di tale avviso il treno deve essere ricevuto previa fermata al segnale di protezione.</p>	<p>segnalamiento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.</p> <p><b>4.13</b> Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p>				<p>quest'ultimo è sempre l'agente di condotta, conseguentemente le prescrizioni possono essere consegnate al solo agente di condotta.</p>
<p><b>4.</b> Il personale di condotta 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. Il personale di condotta 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 candelieri e, sulle linee esercitate con il 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</p>	<p><b>4.18</b> Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al movimento" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p>	<p><b>M</b></p>		<p><b>IF</b></p>	<p>Le stazioni non munite di doppio segnalamento di protezione e partenza completo non sono regolamentate, perché obsolete.</p> <p>Le linee con il controllo degli incroci da parte del personale dei treni non sono regolamentate perché obsolete</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
ausiliaria di limite di velocità attiva. In tale evenienza, dovrà essere rispettata la velocità indicata dalla segnalazione ausiliaria; 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. Le disposizioni del presente comma vanno osservate anche nelle fermate protette da segnali					
5. 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.			I	GI	
6. Il personale di condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario di arrivo (art. 8/2 e 3 del presente allegato), salvo specifica prescrizione nei casi espressamente indicati dall'Unità centrale competente. Il personale di condotta, se ricevuto su binari muniti di tabelle di orientamento secondo quanto previsto dal Regolamento sui segnali, deve rispettarne, per quanto possibile, le relative indicazioni.	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.			IF	Non sono più previste deroghe di superamento del termine dell'itinerario di arrivo.
7. Sulle linee ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci (art. 15/5 del presente allegato) il personale di condotta dei treni aventi fermata nelle stazioni di incrocio deve considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita		M	I	GI	Le linee con il controllo degli incroci devono essere regolamentate dal GI con proprie D.E., da emanare in coerenza con le norme



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
(comma 10 del presente articolo).					vigenti (vecchio RCT, ecc), rispetto le quali il GI medesimo deve emanare le relative procedure di interfaccia.
<p>8. 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>9. 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 partenza a via libera laddove esista e ordinando tempestivamente al personale di condotta, 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 style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>			<b>IF</b>	<p>La fermata dei treni per esigenze di servizio commerciale non è di competenza dell'ANSF.</p> <p>Per le linee AC/AV vale quanto previsto per le altre linee.</p>
<p>10. 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. 8 commi 2 a), 3 a), 3 b) e 3 c) primo alinea o all'art. 8 commi 2 b) e 3 c) secondo alinea del presente allegato, salvo la presenza di un PL nella zona di</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</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<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</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>uscita di una stazione con segnale di partenza comune a più binari. In questo caso il PL 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 11 del presente articolo, i treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono essere avvisati con prescrizione di movimento scritta a mezzo degli appositi moduli o con 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 a mezzo degli appositi moduli o con dispaccio. In tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale di arresto deve essere posto in</p>	<p>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><b>4.5</b> Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera c):</p> <p>c.1. ogni movimento di treno deve avvenire su un tratto di via libero, concesso in uso esclusivo al treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri veicoli;</p> <p>c.2. la velocità massima ammessa per ogni treno, in ogni punto della linea, deve essere tale che il treno stesso, mediante il sistema di frenatura, possa arrestarsi entro lo spazio residuo del tratto di via concesso in uso esclusivo di cui alla precedente lettera c.1..</p> <p><b>4.12</b> I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le DEL di cui al punto 2.20;</li> <li>- le DPC di cui al punto 3.7;</li> <li>- le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.</li> </ul> <p><b>4.13</b> Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i</p>				<p>quanto previsto per le altre linee.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento e 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)".  (2) "A ..... sarete ricevuti su itinerario con ingombro prima del binario di ricevimento".  <b>11.</b> I treni possono essere ricevuti con il segnale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma non occorre:  a) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio rispetto al paraurti del binario tronco;  b) nel caso d'incrocio notificato di cui al comma 7 del presente articolo per ingombro all'uscita;  c) quando il treno venga ricevuto con 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.  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</p>	<p>vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali).  Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p><b>4.18</b> Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al movimento" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p><b>11.3</b> Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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><b>12.</b> 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. 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><b>Art. 12</b> <b>Rallentamenti</b></p> <p><b>1.</b> 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 mod. M.3.</p> <p><b>2.</b> Non occorrono comunicazioni ai treni per i rallentamenti di carattere permanente, che siano indicati nell'orario di servizio.</p> <p><b>3.</b> Per l'identificazione del tratto di linea su cui è istituito un rallentamento, devono prendersi a riferimento stazioni, posti di movimento, bivi, posti di comunicazione, posti di passaggio tra il doppio ed il</p>	<p><b>13.1.</b> Il regolatore della circolazione, in presenza di anomalie che determinino criticità alla circolazione ferroviaria, dovrà attivare le procedure per l'adozione dei provvedimenti volti al ripristino delle condizioni normali di circolazione.</p> <p><b>13.2.</b> Qualora durante la marcia del treno l'agente di condotta rilevi anomalie 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><b>13.3.</b> Le restrizioni temporanee di velocità</p>	<p>I</p>	<p>GI</p>		

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>semplice binario.</p> <p><b>4.</b> Devono considerarsi interessanti anche una località di servizio i rallentamenti compresi, in tutto od in parte, fra i segnali di protezione che delimitano la località stessa.</p> <p><b>5.</b> 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><b>6.</b> Sui tratti di linee affiancate, dove è ammesso che i treni impostati su una linea</p>	<p>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><b>13.4.</b> 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><b>13.5.</b> I rallentamenti devono essere protetti dai sistemi di protezione della marcia dei treni.</p> <p><b>13.6.</b> Qualora per esigenze improvvise sia necessario attivare un rallentamento prima della sua protezione da parte del sistema di protezione. il rallentamento deve iniziare dalla posizione in cui si trova il treno al momento della comunicazione e deve terminare in un punto facilmente e inequivocabilmente individuabile sul terreno.</p> <p><b>13.7.</b> Se un segnale di terra atto alla concessione della autorizzazione al movimento manca o fornisce indicazioni imperfette o incomplete si deve considerare come se esso non stia fornendo autorizzazione al movimento e per la prosecuzione del treno dovranno essere</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>vengano all'occorrenza istradati sull'altra con le modalità di cui all' art. 5/3 del presente allegato, 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><b>7.</b> 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. Possono essere limitate ai soli treni effettivamente interessati (perché circolanti sul binario legale o perché circolanti sul binario illegale), le prescrizioni di rallentamento praticate direttamente dalla stazione attigua al tratto soggetto a rallentamento.</p> <p><b>8.</b> Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, i rallentamenti sono gestiti completamente dal sistema e non vengono notificati al personale dei treni.</p> <p>Le norme per la gestione dei rallentamenti (programmati ed improvvisi) sulle linee attrezzate con il sistema ERTMS/ETCS L2, nonché per quelli esistenti in ingresso ed in uscita da tali linee, sono riportate nella</p>	<p>applicare le norme di cui al punto 10.9.</p>				

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
Istruzione per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni e nelle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni.					
<p align="center"><b>Art. 13</b></p> <p><b>Manovre e stazionamento dei rotabili</b></p> <p>1. È denominato <i>manovra</i> qualsiasi spostamento di mezzi di trazione o di veicoli che si svolge, normalmente, nell'ambito di una località di servizio, eccezione 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.</p> <p>2. Le manovre devono eseguirsi con l'osservanza delle norme contenute nella Istruzione per il servizio dei manovratori.</p>	<p><b>3.10</b> Una manovra è un convoglio che si muove solo all'interno di una stazione con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'agente di condotta, secondo le norme di cui al successivo punto 19.</p>				
<p>3. I rotabili in stazionamento devono essere opportunamente immobilizzati in modo da evitare indebiti spostamenti in ambedue i sensi, secondo le specifiche modalità previste dalla Istruzione per il servizio dei manovratori.</p>	<p><b>20.1</b> Un veicolo o un gruppo di veicoli si dice posto in stazionamento quando è immobilizzato, cioè gli è impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato, attraverso il sistema di immobilizzazione di cui al precedente punto 6.9. Le modalità di utilizzo di tale sistema devono assicurare l'immobilizzazione dei veicoli, anche in relazione al loro carico ed alle altre eventuali situazioni particolari, come la pendenza del binario e le condizioni climatiche avverse.</p> <p><b>20.2</b> I binari sui quali avviene lo stazionamento dei veicoli devono essere resi indipendenti dai binari di circolazione al fine di impedire ai veicoli in stazionamento medesimi di ingombrare, in caso di un loro</p>		<b>I</b>	<b>IF GI</b>	I GI solo per quanto riguarda il punto 20.2 del RCF.

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>eventuale indebito spostamento, i binari di circolazione stessi. In mancanza di tale indipendenza dovranno essere messi in atto provvedimenti alternativi.</p> <p><b>20.3</b> Un veicolo o gruppo di veicoli può essere posto in stazionamento temporaneo mediante l'impiego del sistema frenante di cui al precedente punto 6.6. In tale evenienza il periodo di stazionamento deve essere compatibile con i tempi di immobilizzazione garantiti dal sistema frenante stesso.</p> <p><b>20.4</b> Le unità di trazione in stazionamento devono essere inoltre condizionate in modo da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto ad eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.</p>				
<p><b>Art. 14</b> <b>Precedenze</b></p> <p><b>1.</b> In una stazione ha luogo una <i>precedenza "normale"</i> quando per disposizione di orario un treno deve esservi trattenuto per lasciare proseguire un altro treno nello stesso senso. Le precedenze normali vengono indicate nei fascicoli orario delle linee a semplice binario dove il personale dei treni 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 <i>precedenza "anormale"</i>.</p> <p><b>2.</b> Nel caso non sia possibile comunicare ad una stazione la successione, oppure una</p>					<p>Le precedenze e gli incroci tra treni e più in generale la successione dei treni non vengono regolamentati in quanto, nell'ambito del nuovo RCF, sono considerati aspetti non legati alla sicurezza della circolazione e quindi non di competenza dell'ANSF. I contesti di esercizio non regolamentati dal nuovo RCF, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo</p>



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 movimento 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.</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 con dispaccio per il proseguimento.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 15</b> <b>Incroci</b></p> <p><b>1.</b> Sulle linee esercitate a semplice binario i treni circolanti in senso opposto s'incrociano in stazioni prefissate. L'incrocio tra due treni può essere "<i>normale</i>" (indicato in orario o di fatto) oppure "<i>anormale</i>" (in seguito a spostamento). La stazione in cui l'incrocio viene fissato è denominata <i>sede d'incrocio</i>. Gli incroci vengono indicati nei fascicoli orario delle linee a semplice binario dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.</p> <p><b>2.</b> Indipendentemente dagli incroci indicati in orario, una stazione deve ritenersi sede normale di "<i>incrocio di fatto</i>" quando, per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi 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>				<p>degli incroci, le linee con il blocco telefonico ecc., sono considerati obsoleti.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 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 ai commi successivi del presente articolo.</p> <p>5. Sulle linee a semplice binario, non comprese tra quelle di cui al comma 4 del presente articolo ed indicate nell'orario di servizio, il personale di condotta e il capotreno dei treni interessati devono intervenire nel controllo degli incroci. Tutti gli incroci normali devono essere riportati sui fogli di corsa dei treni interessati in base alle indicazioni risultanti dagli orari di servizio. Gli incroci con treni non ordinari, con i treni periodici di cui al comma 13 del presente articolo, gli incroci anormali, nonché gli incroci di fatto di cui al comma 2 del</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>presente articolo, oltre ad essere indicati sul foglio di corsa, devono essere notificati ai treni stessi con prescrizione.</p> <p><b>6.</b> Sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, i treni devono fermare nelle stazioni sede d'incrocio. Si fa eccezione, per il treno che arriva per ultimo, nei casi sottoindicati:</p> <p><i>a)</i> 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><i>b)</i> nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza quando il dirigente, dopo aver eseguito gli accertamenti di cui al punto <i>a)</i> disponga i segnali per il transito. La disposizione a via libera del segnale di protezione con avviso accoppiato e del segnale di partenza indica al personale di condotta, 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 movimento ordinerà tempestivamente al personale di condotta, con la paletta di comando, la ripresa della corsa.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-15deg);">             "SISTEMA DI RIFERIMENTO"              (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)           </p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>In tali casi il personale di condotta 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><b>7.</b> Non occorre sopprimere la fermata anormale che derivi esclusivamente da un'indicazione d'incrocio quando quest'ultimo venga a mancare, la soppressione di fermata essendo implicita nell'ordine di spostamento o nell'avviso di annullamento dell'incrocio per soppressione di treni.</p> <p><b>8.</b> Nelle stazioni d'incrocio, sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il personale di condotta del treno avente fermata deve considerare <i>il binario di ricevimento ingombro all'uscita</i> (art.11/10 del presente allegato) salva la deroga di cui al comma 11 del presente articolo. Inoltre prima della partenza il personale di condotta e il capotreno sono tenuti a 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. In mancanza di un sicuro accertamento diretto, il capotreno deve chiedere al dirigente movimento se tali treni sono tutti giunti, enunciandoli singolarmente. Il capotreno o il dirigente deve poi darne comunicazione verbale al personale di condotta.</p> <p>In ogni caso, il capotreno deve farsi</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comunicare dal dirigente movimento 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 personale di condotta 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><b>9.</b> Quando l'incrocio di due treni venga spostato in una stazione di passaggio dal semplice al doppio binario, il dirigente movimento 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>(1) " Incrociate sul doppio binario treno .....".</p> <p><b>10.</b> 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. In conseguenza devono essere sempre indicati sul foglio di corsa dei treni interessati gli incroci normali di orario cadenti in dette stazioni limite. Degli incroci di fatto e di quelli derivanti da spostamenti,</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 ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>i treni suddetti devono essere avvisati o fatti avvisare a cura della stazione limite.</p> <p><b>11.</b> In deroga alle norme di cui al comma 8 del presente articolo, nelle stazioni limite il personale di condotta di treni aventi fermata non è tenuto, salvo esplicita prescrizione, a considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita.</p> <p><b>12.</b> 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.</p> <p>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).</p> <p>(1) " Incrocio col treno ..... già avvenuto in precedente stazione".</p> <p><b>13.</b> 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><b>14.</b> 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 esso.</p> <p><b>15.</b> Sulle linee a semplice binario, la stazione che riceve l'annuncio dell'effettuazione del</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treno OL, 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 personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, i treni OL e quelli interessati devono esserne avvisati con le modalità previste per gli incroci anormali.</p> <p><b>16.</b> 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.</p> <p><b>17.</b> 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) "Viaggiate con anticipo massimo di minuti .....da .....a ..... ecc." ed eventualmente: "Soppressa fermata a ..... Fermate a ....."".</p>					
<p><b>Art. 16</b> <b>Anticipo nella corsa dei treni</b></p> <p><b>1.</b> In relazione alle esigenze di servizio, è ammesso che i treni viaggino in anticipo sul proprio orario.</p> <p><b>2.</b> 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. 3/2c) del presente allegato e di quanto stabilito dal comma 3 del presente articolo.</p> <p><b>3.</b> Determinati treni viaggiatori possono partire da alcune stazioni in anticipo sul proprio orario.</p>					<p>I contesti di esercizio non regolamentati dal nuovo RCF, come le linee a semplice binario dove il personale interviene nel controllo degli incroci, le linee con il blocco telefonico ecc., sono considerati obsoleti.</p> <p>L'anticipo nella corsa dei treni non viene regolamentato in quanto, nell'ambito del nuovo RCF, è</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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>4. 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 all'art. 11/9 del presente allegato è implicito l'ordine al personale di condotta dell'eventuale anticipo di corsa in partenza, che va attuato tutte le volte che risulti possibile. Se il treno non è licenziato dal dirigente movimento, il personale del treno deve attuare il massimo possibile anticipo di corsa consentito dalla disposizione a via libera dei segnali, salva l'osservanza della norma di cui al comma 2 del presente articolo.</p> <p>5. 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 style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>considerato aspetto non legato alla sicurezza della circolazione e quindi non di competenza di ANSF.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Art. 17</b> <b>Locomotive di rinforzo in coda</b></p> <p>1. Le locomotive di spinta devono viaggiare</p>		<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b> <b>IF</b>	<p>Le locomotive circolanti isolate sono considerate treni anche se trainano</p>



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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>2. L'agente addetto alla formazione dei treni che aggiunge la locomotiva di spinta deve avvisare il dirigente movimento, il personale di condotta di testa e il capotreno.</p> <p>3. L'avviso non occorre per i treni indicati nell'orario di servizio normalmente spinti con locomotiva sganciabile, viaggiante da stazione a stazione.</p> <p>4. Qualora uno dei treni anzidetti dovesse partire senza spinta, l'agente addetto alla formazione treni deve darne avviso al personale di condotta, al capotreno e al dirigente movimento.</p> <p>5. 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>6. Sulle linee esercitate col blocco automatico o conta-assi non è ammesso che la locomotiva di spinta abbandoni il</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir. /2012)</p>				<p>o spingono particolari veicoli.</p> <p>Quelle di rinforzo devono essere sempre collegate con il freno continuo, di conseguenza non sono più ammesse le locomotive di spinta con maglia sganciabile in corsa.</p> <p>Sui GI ricadono le competenze riguardanti le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p> <p>Sulle IF ricadono le competenze sulle attività di sicurezza relative ai veicoli.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treno in linea oltre la prima sezione di blocco attigua alla stazione in cui la locomotiva stessa deve rientrare.</p> <p><b>7.</b> 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><b>8.</b> 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><b>9.</b> Le disposizioni del presente articolo non si applicano per le spinte date ai fini dell'avviamento dei treni nell'ambito di una stazione.</p> <p><b>10.</b> Qualora la locomotiva di coda in seguito a spezzamento degli organi d'attacco si distaccasse dal treno il personale di condotta deve fermare la locomotiva e richiamare l'attenzione del personale di accompagnamento col segnale d'allarme e riaccostarsi al convoglio solo dopo il suo arresto.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p style="text-align: center;"><b>Art. 18</b> <b>Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario</b></p> <p><b>1.</b> 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><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p><b>4.32</b> L'utilizzo dei binari dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività</p>			<b>GI</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>b) per disposizione prevista da apposito programma (interruzioni programmate non inserite nell'orario di servizio);  c) per cause accidentali (interruzioni accidentali);  d) per necessità di movimento (interruzioni di servizio per motivi diversi da quelli del punto precedente);  e) per necessità tecniche (interruzioni di servizio per determinate esigenze, non programmate).</p> <p>Le interruzioni a) e b) 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 e) sono sempre delimitate da ore, che vengono stabilite con la concessione delle interruzioni stesse.</p> <p>2. Ogni qualvolta la circolazione sia interrotta su un binario, le stazioni e, se presenti, 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 dall'Unità centrale competente.  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>a) sul tratto di binario interessato deve essere inibito, tramite i sistemi di segnalamento e protezione, l'inoltro dei treni e delle manovre;</p> <p>b) la eventuale circolazione o sosta di veicoli sul tratto di binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o delle manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito deve essere inibito l'inoltro dei treni e delle manovre anche sui binari adiacenti;</p> <p>c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che gli eventuali veicoli in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato;</p> <p>d) la eventuale circolazione dei veicoli e la loro sosta sul tratto di binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti.</p> <p><b>4.33</b> La ripresa della circolazione dei treni o delle manovre sul tratto di 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</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
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. Sulle linee a doppio binario nel caso di circolazione a binario unico devono essere osservate le norme di cui all'art.19 del presente allegato.	o altri ostacoli e del ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.				
<p align="center"><b>Art. 19</b></p> <p align="center"><b>Circolazione a binario unico su linea a doppio binario</b></p> <p>1. La circolazione a binario unico su linea a doppio (circolazione nei due sensi su un solo binario) viene disposta dai dirigenti per necessità di movimento o per fatto accidentale (art. 18 del presente allegato).</p> <p>2. 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. 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>3. 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</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> <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>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	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.

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fermata in precedenza del primo deviatoio delle stazioni interessate;</li> <li>- marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h in arrivo e fermata nelle stazioni interessate.</li> </ul> <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". Le anzidette prescrizioni devono essere date d'iniziativa e a cura delle singole stazioni del tratto esercitato a binario unico.</p> <p>4. In casi eccezionali, per determinati singoli cantieri di lavoro operanti in particolari situazioni l'Unità centrale competente può autorizzare le Unità periferiche interessate ad abolire la marcia a vista di cui al comma 3 lettera e) del presente articolo.</p> <p>5. Quando siano state realizzate tutte le occorrenti condizioni di sicurezza, i dirigenti delle singole stazioni interessate del tratto interrotto intervengono tempestivamente per evitare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ai treni in arrivo dal binario illegale, la fermata in precedenza del primo deviatoio della propria stazione;</li> </ul>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- ai treni circolanti su itinerario legale, la fermata nella propria stazione.</p> <p><b>6.</b> Le stazioni che immettono i treni sul binario illegale devono provvedere perché siano praticate le seguenti prescrizioni:</p> <p><i>a)</i> ai treni che devono percorrere stazioni disabilite 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;</p> <p><i>b)</i> 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;</p> <p><i>c)</i> ai treni che devono incontrare bivi in linea presenziati da dirigente movimento, fermata prima di impegnare gli scambi dei bivi stessi.</p> <p><b>7.</b> Il dirigente movimento che presenza 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><b>8.</b> Disposizioni in deroga alle norme del presente articolo possono essere impartite dall'Unità centrale competente per determinate linee che siano attrezzate con impianti di segnalamento e di blocco elettrico oppure con blocco radio sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 e prive di segnali fissi luminosi, per la circolazione nei due sensi su uno stesso binario.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;"><b>Art. 20</b></p> <p><b>Disabilitazione ed impresenziamento delle stazioni – Fermate</b></p> <p>1. Le stazioni possono essere disabilite dal servizio movimento. La disabilitazione può essere disposta con programma oppure accidentale. Durante la disabilitazione le stazioni possono essere impegnate dai treni con o senza fermata, ma non vi si possono effettuare incroci, precedenze o manovre.</p> <p>2. Durante la disabilitazione le stazioni sono presenziate da un agente di guardia, le cui mansioni sono stabilite dalla ISD. 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>3. Sulle linee con blocco elettrico, nelle disabilitazioni programmate la presenza dell'agente di guardia non è necessaria ai fini della circolazione dei treni quando i segnali siano muniti delle apposite lettere luminose previste dal Regolamento sui segnali.</p> <p>4. 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>Nel programma riguardante la disabilitazione deve essere specificato se l'avviso deve essere dato a tutti i treni oppure vi devono essere elencati solo i treni ordinari interessati, secondo i criteri di cui al</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>La disabilitazione e l'impresenziamento delle stazioni e la sospensione del servizio sulle linee è un aspetto organizzativo del GI non di competenza dell'ANSF.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comma 6 del presente articolo.</p> <p>5. 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 movimento.</p> <p>6. 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>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</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-15deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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>(1) " Stazione di .....disabilitata dalle ore ..... alle ore .....".</p> <p>(2) "Stazione di ..... disabilitata ed impresenziata" ed eventualmente : "dalle ore ..... alle ore .....".</p> <p><b>7.</b> Il dirigente movimento che prolunghi il periodo di abilitazione oltre l'ora prescritta o che riabiliti sul posto o a distanza una stazione disabilitata in periodo non 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><b>8.</b> 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.</p> <p>Nelle stazioni disabilite e presenziate da un agente di guardia il treno fermo al</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 personale di condotta 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 personale di condotta, stabilisca i provvedimenti da prendersi.</p> <p>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.</p> <p><b>9.</b> 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 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 sempreché durante la temporanea riabilitazione i segnali di</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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. Dette norme debbono essere predisposte sulla base dei criteri stabiliti dall'Unità centrale competente.</p> <p><b>10.</b> Il dirigente centrale ha facoltà di assumere in speciali condizioni di circolazione, oppure sulle linee munite di blocco elettrico in caso di guasto al medesimo, la dirigenza del movimento <i>"ai soli effetti del distanziamento dei treni"</i> di tutte o di alcune delle stazioni disabilitate, sempreché nelle medesime si trovi un agente autorizzato ad accertare se i treni sono completi ed a trasmettere i dispacci di partenza. In tal caso il dirigente centrale dovrà prescrivere a tutti i treni la fermata nelle stazioni disabilitate di cui egli ha assunto la dirigenza e scambiare i regolari dispacci di movimento con i capitreno, con l'agente che presenzia la stazione e con i dirigenti delle stazioni vicine abilitate.</p> <p>Il capotreno al quale sia stato ordinato di fermarsi in una stazione disabilitata, dovrà, appena fermatosi il treno, accertarsi che questo sia completo e recarsi al telefono</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>per avvisare con dispaccio il dirigente centrale che il treno è arrivato usando la formula: <i>"Treno ..... giunto a ....."</i>. Non potendo comunicare con il dirigente centrale il capotreno non dovrà riprendere la marcia ma attendere il ripristino delle comunicazioni.</p>					
<p><b>11.</b> Le norme sulle fermate (art. 1/11 del presente allegato), 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. Sulle linee attrezzate con il blocco elettrico, le fermate munite di segnali fissi possono funzionare anche come posto di blocco intermedio. 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. 8 ISD. Nelle fermate presenziate munite di segnali fissi, questi sono normalmente disposti a via impedita e devono essere, all'occorrenza, manovrati a via libera dall'agente di guardia. I suddetti segnali possono essere mantenuti, normalmente, a via libera quando esistono le condizioni previste dall'ISD. Qualora per speciali esigenze è stata abilitata temporaneamente al movimento una fermata presenziata da agente di guardia, i treni interessati devono</p>	<p><b>2.18</b> 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>	<b>M</b>		<b>GI</b>	<p>Le fermate regolamentate nel RCF non intervengono mai nel distanziamento dei treni.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>essere avvisati a cura del dirigente movimento della località che si è 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><b>Art. 21</b>  <b>Guasto del blocco elettrico, del blocco radio e delle telecomunicazioni</b>  <b>1.</b> 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.  <b>2.</b> Sulle linee esercitate con il blocco elettrico automatico, venendone a mancare il funzionamento, i treni vengono distanziati con marcia a vista o con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione.  <b>3.</b> Sulle linee esercitate con il blocco radio, munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, i treni vengono distanziati con marcia a vista o previo accertamento della libertà della tratta.  <b>4.</b> In caso di guasto del blocco elettrico devono essere osservate, per le linee a dirigenza locale le norme di cui ai commi 5 e 6 del presente articolo ed agli articoli 22 e</p>	<p><b>11.1</b> In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:  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;  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;  c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la</p>	<p><b>M</b></p>	<p><b>I</b></p>	<p><b>GI</b></p>	<p>Il regime del blocco elettrico manuale non è regolamentato dal RCF perché ritenuto obsoleto.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>23 del presente allegato, e per le linee in telecomando le norme previste dalle IET ad uso del personale dei treni.</p> <p>In caso di guasto al blocco radio devono essere osservate le norme previste dalle IET ad uso del personale dei treni.</p> <p>5. 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"> <li>- con il mod. M.40 D.L. (B.A.) sulle linee esercitate con il sistema del blocco elettrico automatico;</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>La notifica della circolazione con il regime del blocco telefonico a mezzo dei predetti moduli impone al personale di condotta l'obbligo di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rispettare le prescrizioni in esso contenute per regolare la marcia del treno sul tratto interessato;</li> <li>- rispettare ugualmente tutti i segnali incontrati eccetto quelli di blocco 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.</li> </ul> <p>Resta inteso che i treni non potranno mai</p>	<p>circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p><b>11.2</b> Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite la concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p><b>11.3</b> Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p> <p><b>11.4</b> L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatori, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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.</p> <p>In caso di singoli impianti in telecomando, quando l'avviso di cui sopra viene notificato dal dirigente movimento della località di servizio "posto comando" ad un treno inviato verso la località di servizio "posto satellite", tale avviso deve essere completato con il numero del treno che ha impegnato precedentemente la tratta ed il numero del dispaccio di giunto che il dirigente movimento 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 partecipate le necessarie prescrizioni utilizzando i moduli previsti per il sistema esistente su ciascun tratto.</p> <p>6. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico manuale (B.E.M.) o contaassi (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</p>	<p>delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatori.</p> <p><b>11.5</b> Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo;</li> <li>- deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</li> </ul> <p><b>11.6</b> Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnali dei posti di blocco intermedi (P.B.I.) che non proteggano punti singolari 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 singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) non muniti di lettera "A" luminosa e dei segnali di protezione propria dei PL con barriere di cui all'art. 53 1a) – 1b) del Regolamento sui Segnali;</p> <p>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). In associazione alle predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali interessati.</p> <p>7. 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 ed il personale delle Imprese Ferroviarie deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare per quanto possibile la continuità della circolazione dei treni.</p> <p>Sulle linee esercitate con blocco elettrico, in caso di guasto alle telecomunicazioni, i treni possono continuare ad essere inoltrati con tale regime fino a quando non sia necessario regolare la circolazione con il</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-15deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>blocco telefonico; in tale evenienza la circolazione deve essere arrestata. Sulle linee non attrezzate con il blocco elettrico la circolazione dei treni deve essere arrestata, salvo quanto previsto sulle linee a dirigenza unica.</p>					
<p align="center"><b>Art. 22</b></p> <p align="center"><b>Movimenti di treni con segnali di partenza disposti a via impedita da una stazione disabilitata o da un PBI</b></p> <p>1. 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 presenziato da agente di guardia, devono essere applicate le seguenti 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. L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta: - il mod. M. 40 DL (B.m/B.ca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di posto di blocco intermedio), la prescrizione n° 6 e, occorrendo, la prescrizione n° 16. 2°.Non è stato istituito il blocco telefonico ed il blocco elettrico non è utilizzabile. L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta: - il mod. M.40 DL (B.m/B.ca/B.tel),</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</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>I principi di sicurezza sono applicabili a tutte le linee regolamentate dal nuovo RCF.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di posto di blocco intermedio), le prescrizioni n° 7 e n° 9 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.</p> <p>3°.È stato istituito il blocco telefonico.</p> <p>L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il mod. M. 40 DL (B.m/B.ca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di posto di blocco intermedio), la prescrizione n° 8 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.</li> </ul> <p>Il personale di condotta ricevendo il modulo M 40 DL in una stazione disabilitata o fermata, avvalendosi all'occorrenza dell'agente di guardia, deve informare il capotreno dell'avvenuto 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il mod. M.40 DL (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 6 e, occorrendo, la prescrizione n° 19.</li> </ul> <p>2°. La sezione di blocco automatico a valle del segnale di partenza risulta occupata.</p> <p>L'agente di guardia deve consegnare al</p>	<p>circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p><b>11.2</b> Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite la concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p><b>11.3</b> Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p> <p><b>11.4</b> L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei 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</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treno:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il mod. M.40 DL (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 8 e, occorrendo, la prescrizione n° 19.</li> </ul> <p>3°. È stato istituito il blocco telefonico m.40 DL (BA) fra stazione precedente e successiva.</p> <p>L'agente di guardia deve consegnare al treno:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il mod. M.40 DL (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 13 e, occorrendo, la prescrizione n° 19.</li> </ul> <p><i>c) Linee non esercitate con blocco elettrico</i></p> <p>L'agente di guardia deve consegnare al treno:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il mod. M.40 DL (B.m/B.ca/B.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 posto di blocco intermedio).</li> </ul> <p>2. Le procedure previste al comma 1 lettera b) del presente articolo devono essere osservate anche per i posti intermedi (art. 1/13 del presente allegato) 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 style="text-align: center;"><b>Art. 23</b></p>	<p>delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatori.</p> <p><b>11.5</b> Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo;</li> <li>- deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</li> </ul> <p><b>11.6</b> Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>Movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita e lettere luminose ("P", "D" o "A") spente - Superamento di segnali disposti a via impedita aventi la sola funzione di protezione di zone soggette a caduta massi</b></p> <p>Per il proseguimento dei treni con segnali a via impedita e lettere luminose spente devono essere osservate le procedure di seguito specificate.</p> <p><i>_a) Linee con blocco elettrico automatico</i></p> <p><b>1.</b> 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> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Superate il segnale di protezione di ..... disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante.</li> <li>- Stazione di ..... disabilitata ed impresenziata.</li> </ul> <p><i>Segnale di partenza</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Partite da ..... con segnale disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante.</li> <li>- Stazione di ..... disabilitata ed impresenziata.</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-15deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2. Un treno fermo ad un segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via 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 PBA n° ..... 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.</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</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 prescrizioni:</p> <p><i>Segnale di protezione</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Superate il segnale di protezione di ..... disposto a via impedita.</li> <li>- Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di arrivo.</li> <li>- 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.</li> <li>- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL km ..... (quelli protetti dal segnale).</li> <li>- Stazione di ..... disabilitata ed impresenziata.</li> </ul> <p><i>Segnale di partenza</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Partite da ..... con segnale disposto a via impedita.</li> <li>- Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza.</li> <li>- 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.</li> <li>- Tratto da .....a .....libero da treni (aggiungendo la dizione: "come da M.40 DL in vostro possesso" nel caso il treno</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>circoli in regime di blocco telefonico).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL Km ..... (quelli protetti dal segnale e se occorrente).</li> <li>- Stazione ..... disabilitata ed impresenziata.</li> </ul> <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"> <li>- 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._</li> </ul> <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 le seguenti prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Partite dal PBI n° ..... con segnale disposto a via impedita.</li> <li>- Tratto da PBI n° .....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).</li> <li>- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL Km ..... (quelli protetti dal segnale e se occorrente).</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">       "SISTEMA DI RIFERIMENTO"        (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)     </p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- PBI n°.....impresenziato (solo nel caso di linea con blocco 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><b>6.</b> 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 commi 4 e 5 del presente articolo, anche quelle riportate nell'Orario di Servizio.</p> <p><b>7.</b> 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;</p> <p>quest'ultimo, prima di trasmettere il dispaccio di conferma al DM, deve consegnarne copia al personale di condotta ritirandone la firma.</p> <p>In tal caso il predetto dirigente, dopo la liberazione artificiale della sezione di blocco, ottenuta la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa</p>					

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



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>lettera "A", per il proseguimento del treno deve comunque praticare la seguente prescrizione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Partite da .....(stazione o PBI) rispettando le indicazioni del segnale.</li> </ul> <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"> <li>- Partite da .....(stazione o PBI) con segnale disposto a via impedita.</li> <li>- Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di partenza (da praticare solo se trattasi di stazione).</li> <li>- 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 (da praticare solo se trattasi di stazione).</li> <li>- Tratto da .....(posto impresenziato) a ..... (posto corrispondente limitrofo) libero da treni.</li> <li>- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL km ..... (quelli protetti dal segnale e se occorrente).</li> <li>- Stazione di ..... disabilitata ed impresenziata (da non praticare se trattasi di PBI).</li> </ul> <p>Se il segnale protegge anche raccordi in linea, in aggiunta alle suddette prescrizioni deve essere praticata anche la seguente prescrizione:</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<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>(1) "Treno.....del.....confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta".</p> <p><b>8.</b> Nel caso di arresto di un treno ad un segnale disposto a via impedita avente la sola funzione di protezione 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.</p>					
<p><b>Art. 24</b> <b>Marcia privilegiata</b></p> <p><b>1.</b> Allo scopo di meglio garantire il rispetto dell'orario per un determinato treno, può essere disposto che esso viaggi con marcia privilegiata. 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 d'incrocio e di precedenza e le priorità di itinerari, il treno stesso deve essere considerato di maggiore importanza di tutti gli altri treni. L'Unità centrale competente e/o le Unità periferiche interessate potranno emanare,</p>					Non di competenza dell'ANSF

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>all'occorrenza, speciali disposizioni a carattere organizzativo riguardanti i treni viaggianti con a bordo Alte Personalità.</p> <p>(1) "Vostro treno viaggia con marcia privilegiata da .... A .....".</p>					
<p><b>Art. 25</b> <b>Ritardi ed anormalità nella corsa dei treni</b></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 (art. 11/8 del presente allegato). In caso di ritardi la velocità di corsa dei treni può essere aumentata rispetto a quella assegnata all'orario, senza superare i limiti stabiliti dalla Prefazione Generale all'orario di servizio o imposti da speciali condizioni in cui avviene la corsa.</p>	<p><b>4.16</b> La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni . Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p>			<b>IF</b>	
<p>2. L'agente di condotta che non possa mantenere la velocità d'orario, deve avvisarne il dirigente della prima stazione che raggiunge. Occorrendo alleggerire il treno o sussidiarlo con la locomotiva di riserva, il dirigente deve esigerne la richiesta scritta dal personale di condotta.</p>	<p><b>10.6</b> 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 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>		<b>I</b>	<b>IF</b> <b>GI</b>	<p>I GI per ciò che riguarda le procedure di interfaccia.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>3. 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 dei viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile tale arresto deve avvenire in corrispondenza di un posto di linea o di blocco. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 dove sono presenti PdE, il personale di condotta deve, se possibile arrestare il treno in corrispondenza di tali PdE.</p> <p>4. Verificandosi durante il viaggio avarie provocate da urto o strappo, il capotreno deve sempre avvisarne il personale di condotta. Il capotreno o, in mancanza, il personale di condotta deve farne annotazione sul BFC o sul foglio di corsa dove è in uso.</p> <p>5. Se durante il viaggio si incendiasse un veicolo, il treno dovrà essere fermato in punto opportuno non appena possibile.</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>10.2 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> <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>			<p><b>IF</b></p>	
<p>6. Quando il personale di macchina o quello di scorta noti qualche anomalia 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 delle anomalie. Se questa non è eliminabile, o se trattasi di attentati</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</p>		<p><b>I</b></p>	<p><b>IF</b> <b>GI</b></p>	<p>I GI per ciò che riguarda le procedure di interfaccia.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 il DM di una delle stazioni limitrofe (o il DCO), fornendo tutti gli elementi utili. Se l'anormalità è tale da essere di 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> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il personale di condotta dovrà esporre il segnale di arresto a dalla cabina di guida ai treni marcianti in senso opposto come prescritto dall'art. 21/3 del Regolamento sui Segnali, fermare il treno alla distanza di circa 1200 metri dall'ostacolo, esporre un segnale d'arresto sul binario ingombro (bandiera o fanale) e, per le linee attrezzate con il blocco automatico, applicare il dispositivo di shuntaggio sul binario suddetto;</li> </ul> <p>b) l'anormalità interessa entrambi i binari per cui l'arresto del treno è determinato direttamente o indirettamente dall'anormalità stessa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un agente di condotta immediatamente dopo l'arresto del treno dovrà portarsi il più rapidamente possibile a distanza non inferiore a 1200 metri con la torcia a fiamma rossa accesa e provvedere quindi alla protezione come sopra. Sulle linee attrezzate con il blocco automatico dovrà altresì provvedersi, subito</li> </ul>	<p>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>				

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 dall'agente di scorta, se presenti.</p>					
<p><b>7.</b> Il personale di condotta che riscontri in un determinato tratto di linea anomalità nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti ecc.) di origine imprecisata ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anomalità al binario, deve arrestare il treno nella prima località di servizio per notificare con mod. M 40a l'anormalità all'agente che presenza l'impianto (o al DCO). Lo stesso personale, inoltre, dovrà concordare con il dirigente movimento (o DCO), 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 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. La prescrizione della</p>	<p><b>13.2</b> Qualora durante la marcia del treno l'agente di condotta rilevi anomalità 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>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b> <b>IF</b>	<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> <p>Sulle IF ricade la responsabilità di segnalare l'anormalità da parte dell'agente di condotta.</p> <p>Sui GI ricade la responsabilità dei provvedimenti da adottare.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati(1).</p> <p>(1) Non superate velocità di.....km/h da.....(località di servizio o cippo chilometrico) a.....(località di servizio o cippo chilometrico).</p>					
<p><b>8.</b> 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 inoltramento del treno verso il tratto in soggezione.</p> <p>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. La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati(1).</p> <p>(1) Non superate velocità di.....km/h da.....(località di servizio o cippo chilometrico) a.....(località di servizio o cippo chilometrico).</p>	<p><b>10.1</b> Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, incluse le funzioni a tal fine disponibili nel sistema di segnalamento utilizzato, nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento. Ogni oggetto di giorno od anche le sole braccia, e qualunque luce di notte, agitati violentemente, impongono l'arresto dei treni.</p> <p><b>10.3</b> In caso di anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, fermo restando quanto previsto al punto 10.1, sulle linee appositamente attrezzate si deve inviare la chiamata di emergenza.</p>		<b>I</b>	<b>GI</b>	
<p><b>9.</b> Ogni qualvolta si verifica o venga segnalata la indebita presenza di persone lungo la linea, ai treni interessati deve essere praticata la prescrizione di riduzione di velocità a 30 km/h e di emissione di ripetuti fischi, nel percorrere il tratto interessato, e altresì comunicato il motivo della soggezione.</p> <p>In tal caso il tratto in soggezione può essere delimitato da località di servizio o cippi chilometrici; qualora la stessa sede</p>	<p><b>10.8</b> 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 circolazione dei treni in sicurezza e l'incolumità di persone ed animali.</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>Non è più prevista la cautela consistente la riduzione di velocità a 30 km/h e l'emissione delle segnalazioni acustiche.</p> <p>Il GI dovrà valutare caso per caso le cautele da prendere.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio(1).</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 in merito alla loro permanenza.</p> <p>Qualora il personale di condotta comunichi di non aver rilevato la presenza di persone, il dirigente movimento potrà disporre per la cessazione della prescrizione.</p> <p>(1) 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><b>10.</b> Un treno partito da una stazione può eccezionalmente retrocedervi in seguito ad autorizzazione di quest'ultima. Il dirigente movimento prima di ordinare la retrocessione deve attenersi alle eventuali 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</p>	<p><b>10.10</b> 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 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</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b> <b>IF</b>	<p>Sui GI ricadono le competenze riguardanti le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p> <p>Sulle IF ricadono le competenze sulle attività di sicurezza relative ai veicoli.</p> <p>La retrocessione è ammessa solo se la</p>



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>posti non avvisati.</p> <p><b>11.</b> 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 Prefazione generale all'orario di servizio 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. L'agente di condotta di questa locomotiva, previsti 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 personale di condotta della locomotiva di coda ed eventualmente dei freni a mano manovrati dal personale del treno.</p> <p><b>12.</b> 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 personale di condotta di quest'ultima durante la retrocessione si atterrà alle norme di cui al comma 11 del presente articolo non superando la velocità di 30 km/h</p>	<p>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>condotta del treno avviene dalla cabina di guida di testa nel senso del movimento del treno in retrocessione e la condotta del freno si estende su tutto il convoglio. In mancanza delle condizioni suddette la retrocessione è ammessa secondo quanto previsto ai punti 4.32 e 4.33 del RCF.</p>
<p><b>13.</b> Fermo restando il divieto di cui al comma 12 del presente articolo sono</p>	<p><b>1.3</b> Nei casi non previsti dalle norme ognuno, nei limiti delle proprie attribuzioni,</p>		I	GI IF	<p>Sui GI ricadono le competenze riguardanti</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea, previo accordo fra personale di condotta 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. 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><b>14.</b> In caso di imminente pericolo la retrocessione di un treno può essere effettuata anche in deroga alle disposizioni di cui ai precedenti commi 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 metri ed ivi mantenuta finché permane l'impegno della sezione di blocco, salvo autorizzazione in contrario da parte del guarda blocco interessato.</p>	<p>deve agire con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti.</p>				<p>le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p> <p>Sulle IF ricadono le competenze sulle attività di sicurezza relative ai veicoli.</p>
<p><b>15.</b> È 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>		<b>M</b>			<p>Procedure non più regolamentate. Quindi vietate.</p>

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>16.</b> 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 PGOS.</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 stazioni limitrofe (1). Nei treni senza capotreno i compiti previsti per detto agente sono devoluti al personale di condotta che si varrà della collaborazione del personale di accompagnamento se presente.</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 condotta.</p> <p>La locomotiva che viene inviata a prendere la seconda parte del treno</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dimezzato dovrà, prima di accostarsi al treno, fermarsi al segnale di arresto di cui sopra.</p> <p>(1) Attendete qui ritorno locomotiva. Non muovetevi salvo ordine contrario di una delle stazioni limitrofe.</p>					
<p><b>17.</b> 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><b>18.</b> 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 stesso non sia veduto dal personale di condotta e di scorta della prima parte. Analogamente deve comportarsi ogni agente della seconda parte del treno.</p>	<p><b>6.6</b> Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti:</p> <p>a) deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta tramite un dispositivo posto in cabina di guida;</p> <p>b) deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei veicoli del treno;</p> <p>c) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno;</p> <p>d) deve essere regolabile con gradualità sia in fase di frenatura che di sfrenatura;</p> <p>e) deve mantenere l'efficienza e l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature.</p> <p>Un sistema frenante rispondente ai requisiti di cui sopra è detto "freno continuo automatico"</p>	<b>M</b>			<p>Procedura non più necessaria in quanto il sistema frenante deve garantire l'arresto di ogni parte del treno.</p>
<p><b>19.</b> 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 sui segnali per gli ostacoli in linea.</p> <p><b>20.</b> Quando possano prendersi accordi col personale della prima parte del treno e le condizioni degli organi di attacco lo permettano, salvo il divieto di retrocessione</p>	<p><b>6.2</b> La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <p>dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno;</p> <p>dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;</p> <p>dalla massa e della lunghezza del treno;</p> <p>dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno;</p> <p>dalle modalità di aggancio dei veicoli del</p>		<b>I</b>	<b>GI</b> <b>IF</b>	<p>Sui GI ricadono le competenze riguardanti le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p> <p>Sulle IF ricadono le competenze sulle attività di sicurezza relative ai veicoli.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>previsto dal comma 12 del presente articolo, 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 guasti.</p> <p>21. 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>treno, 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>22. 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>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>10.2 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 ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p><b>10.3</b> 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><b>23.</b> Quando la corsa di un treno in galleria divenga lenta e stentata, e la respirazione risulti penosa per efficiente ventilazione, il personale di condotta e di accompagnamento deve adottare gli opportuni provvedimenti cautelativi consentiti dalle circostanze, ivi compreso all'occorrenza quello del dimezzamento del convoglio. L'agente di condotta 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><b>24.</b> Il personale in servizio ad un treno che in galleria abbia riscontrato cattive condizioni di respirabilità deve fermare nella prima stazione ed avvisarne il dirigente. Questi ne avvertirà la stazione posta al di là della galleria.</p> <p>In mancanza di disposizioni specifiche, onde non aggravare lo stato di inquinamento nella galleria, i dirigenti, in accordo con il referente dell'Impresa Ferroviaria, dovranno evitare temporaneamente l'inoltro di treni a vapore o diesel la cui massa si avvicini alla prestazione massima della locomotiva</p>	<p><b>10.2</b> Compatibilmente con la situazione in atto, deve essere evitato di arrestare i treni in corrispondenza dei viadotti o in galleria. Sulle linee con PdE l'arresto dovrà avvenire nel primo PdE utile compatibile, comandato dal sistema di segnalamento tramite l'intervento del regolatore della circolazione oppure d'iniziativa dell'agente di condotta.</p>		<b>I</b>	<b>GI IF</b>	<p>Sui GI ricadono le competenze riguardanti le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p> <p>Sulle IF ricadono le competenze sulle attività di sicurezza relative ai veicoli.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
oppure ridurre opportunamente la massa stessa. 25. 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 benestare degli agenti dei Lavori.					
26. In linea, se per cause sopravvenute il capotreno non potesse conservare la dirigenza del treno, questa dovrà essere assunta dall'agente della squadra di grado più elevato in possesso dell'apposita abilitazione; in mancanza di agenti abilitati, la dirigenza dovrà essere assunta fino alla prima stazione abilitata dall'agente di condotta.		M	I	GI IF	La presenza del capotreno è finalizzata al solo servizio viaggiatori di competenza delle IF.
27. Qualora per qualsiasi causa anche ignota si rinvenissero 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.					Non di competenza dell'Agenzia, in quanto non rilevante ai fini della sicurezza della circolazione.
<b>Art. 26</b> <b>Fermate anormali in linea - Soccorso ai treni</b> 1. Nei casi previsti dai Regolamenti o dalle Istruzioni di servizio, il capotreno e l'agente incaricato della sorveglianza della coda, dovranno provvedere, con le modalità stabilite dai Regolamenti stessi, alla protezione del treno fermatosi in linea. Pertanto, in tali casi, il capotreno ordinerà	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			IF	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>all'agente predetto di recarsi a proteggere la coda. L'agente incaricato della sorveglianza della coda anche se non riceverà l'ordine di cui sopra deve chiedere istruzioni al capotreno circa la necessità o meno di proteggere un treno. Quando il capotreno sia l'unico agente di scorta al treno, o comunque non possa avvalersi dell'opera di altri agenti, dovrà provvedere personalmente per la protezione del treno. 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 PGOS.</p> <p>Se la fermata è anormale, il capotreno dovrà interessarsi per accertarne la causa.</p> <p><b>2.</b> Quando un treno si ferma in linea, il personale di accompagnamento non deve, di regola, permettere ai viaggiatori di scendere dalle carrozze, né di aprire le porte. Quando fosse necessario, per non far causare inconvenienti, devono essere fatti transitare con precauzione i treni che stessero per passare sul binario attiguo a quello in cui si trova il treno fermo e dal quale fossero discesi i viaggiatori.</p>	<p>attività di sicurezza assegnategli.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>			
<p><b>3.</b> Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di soccorso, il personale di condotta deve darne immediato preavviso verbale al dirigente movimento della stazione ove si è fermato</p>	<p><b>18.1</b> 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</p>		<p><b>I</b></p>	<p><b>GI</b></p>	



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>o, se è in linea, verso la quale è diretto, fornendo tutte le informazioni necessarie. Sulle linee esercitate in telecomando il preavviso verbale deve essere fatto al DCO. Il DM o il DCO che riceve tale comunicazione deve darne tempestivo avviso verbale al Referente accreditato dell'Unità periferica interessata.</p> <p>Il personale di condotta che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se le avarie permangono, deve richiedere, con comunicazione registrata, la locomotiva di soccorso entro un periodo di tempo stabilito; in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso.</p> <p>La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati(1), deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal personale di condotta, previa intesa con il capotreno, direttamente al dirigente movimento della stazione ove il treno si è fermato, oppure al dirigente movimento 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 per la trasmissione della richiesta di soccorso e delle altre notizie necessarie potrà avvalersi all'occorrenza del capotreno.</p> <p>Il personale di condotta di un treno, fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere per l'esposizione in punto</p>	<p>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.</p> <p><b>18.2</b> 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.</p> <p><b>18.3</b> Dopo la congiunzione i due convogli uniti devono circolare come un unico treno nel rispetto delle norme di cui al presente regolamento.</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 si avvarrà del capotreno.</p> <p>(1) <i>Treno ... (numero) tonn. (massa del treno) ... . fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto quando possibile) (oppure: per svio, investimento, ecc.) 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><b>4.</b> 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 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><b>5.</b> Il DM della stazione che inoltra il mezzo di soccorso sul tratto ingombro deve impartire al personale di condotta, per iscritto, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere.</p> <p>Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nell'avvicinarsi al punto ingombro</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ed arrestarsi al segnale di cui al comma 3 del presente articolo, prima di accostarsi al treno.</p> <p><b>6.</b> Il soccorso ad un treno fermatosi in linea può essere effettuato anche con un treno circolante a seguito, secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.</p>					
<p><b>Art. 27</b>  <b>Obblighi specifici del personale dei treni in caso di anomalie rilevanti o incidenti di esercizio</b></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; Dirigente Centrale; Dirigente Centrale Operativo, Dirigente Unico.</p> <p>Il personale dei treni deve fornire tutti i possibili elementi utili ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la qualifica e le funzioni di chi chiama;</li> <li>- 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;</li> <li>- la descrizione sintetica dei fatti accaduti, dei passeggeri coinvolti e della entità dei danni;</li> <li>- gli eventuali treni interessati dall'inconveniente;</li> <li>- ogni altra notizia ritenuta utile.</li> </ul>	<p><b>1.3</b> Nei casi non previsti dalle norme ognuno, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve agire con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti.</p> <p><b>1.4</b> Tutti coloro che svolgono compiti connessi con la sicurezza dell'esercizio ferroviario, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme, sono tenuti ad intervenire ogniqualvolta rilevino, nell'espletamento delle proprie mansioni, un fatto o evento che possa compromettere la sicurezza della circolazione.</p> <p><b>10.1</b> Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anomalìa che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, incluse le funzioni a tal fine disponibili nel sistema di segnalamento utilizzato, nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento. Ogni oggetto di giorno od anche le sole braccia, e qualunque luce di notte, agitati violentemente, impongono l'arresto dei treni.</p> <p><b>10.6.</b> Ogni anomalìa alla circolazione di un</p>		<b>I</b>	<b>GI</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Qualora l'anormalità segnalata interessa la circolazione del proprio treno (es. rinvenimento di un cadavere sulla sede ferroviaria), la ripresa della corsa deve essere ordinata dal DM o dal DCO.</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 Ferroviaria Nazionale.</p>	<p>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 align="center"><b>ALLEGATO 2</b></p> <p align="center"><b>DOCUMENTI DEL TRENO MODULI DI PRESCRIZIONE</b></p> <p><b>A) DOCUMENTI ORARIO</b></p> <p align="center"><b>Art.1</b></p> <p><b>SCHEDA TRENO – SCHEDA ORARIO</b></p> <p><b>1. Generalità</b></p> <p>La Scheda Treno (vedi facsimile al punto 6.3) è il documento orario che scorta i treni circolanti sulle linee dove è ammesso l'anticipo di corsa dei treni con il rispetto delle sole indicazioni dei segnali e il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci (art. 2 PGOS).</p> <p>La Scheda Orario è un documento commerciale che indica la successione delle località di servizio (riportate con 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</p>	<p><b>4.1</b> La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p><b>4.12</b> I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le DEL di cui al punto 2.20;</li> <li>- le DPC di cui al punto 3.7;</li> <li>- le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla</li> </ul>	<b>M</b>		<b>IF</b>	<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>La scheda Orario non è regolamentata dal RCF (ritenuta documento non di sicurezza quindi non di competenza dell'ANSF)</p> <p>E' competenza del GI portare a conoscenza delle IF le caratteristiche della linea necessarie per la elaborazione del</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stata inibita temporaneamente la stampa della Scheda Treno per motivi tecnici relativi all'infrastruttura (vedi facsimile al punto 6.3). 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.</p> <p>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 sia 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>sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.</p> <p><b>4.16</b> La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni . Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p>				<p>predetto documento.</p> <p>E' competenza delle IF produrre la Scheda Treno.</p>
<p><b>2. Consegna della Scheda Treno</b></p> <p>La Scheda Treno deve essere consegnata, nella stazione 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 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</p>	<p><b>4.16</b> La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni . Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p> <p><b>9.3</b> L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli</p>	<p><b>M</b></p>		<p><b>IF</b></p>	<p>Introdotta il principio che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tutti i treni che circolano sulle linee dove è prevista la scheda treno devono essere in possesso di tale documento;</li> <li>- tale documento può essere di tipo informatico e può essere consegnato solo all'agente di condotta.</li> </ul> <p>La funzione di scheda</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 di trazione attivi, la Scheda Treno deve essere consegnata, oltre che al personale di condotta di testa del treno, anche al personale di condotta che presenza tali mezzi, fatta eccezione per il personale di condotta delle locomotive impiegate per la spinta con maglia sganciabile. Ai treni supplementari deve essere consegnata la scheda del treno normale.</p> <p>Salvo quanto previsto nel successivo punto 3, 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 utilizzata agli altri documenti del treno per la consegna alla propria Impresa Ferroviaria, quando la località di termine del servizio coincida con quella del termine Scheda Treno. Il capotreno in arrivo nella stazione di destinazione del treno o di termine della Scheda Treno deve riconsegnare tale documento alla propria</p>	<p>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>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 ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Impresa Ferroviaria</p> <p><b>3. Treni circolanti senza Scheda Treno</b></p> <p>La circolazione dei treni senza Scheda Treno è ammessa in caso di:</p> <p>a) locomotive di spinta con maglia sganciabile in corsa;</p> <p>b) treni OL, treni di mezzi d'opera per manutenzione infrastruttura;</p> <p>c) variazione della stazione di origine o termine corsa del treno, limitatamente al tratto variato;</p> <p>d) circolazione sulle linee affiancate;</p> <p>e) circolazione su tratti di linea soggetti a modifiche infrastrutturali, limitatamente ai tempi tecnici di attivazione.</p> <p>Quando per situazioni particolari di esercizio non risulti possibile consegnare nei casi previsti la Scheda Treno per tutto o parte del percorso, deve essere consegnata ai treni stessi in un unico documento la Scheda Orario per il percorso non servito da Scheda Treno. Nel caso eccezionale in cui ai treni non possano essere consegnate né la Scheda Treno né la Scheda Orario, l'Impresa Ferroviaria dovrà avvisare tempestivamente per iscritto il DM della stazione di origine. Il DM di tale stazione dovrà provvedere alla stampa della Scheda Treno programmata/Scheda Orario per il tratto richiesto e concordato con l'Impresa Ferroviaria.</p> <p>Nel caso in cui il DM della stazione di origine interessata non possa stampare né la Scheda Treno né la Scheda Orario dovrà consegnare ai treni il Quadro Orario</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>nonché praticare le eventuali riduzioni di velocità previste dall'art. 62 lettera g) della PGOS (prescrizioni di carattere antinfortunistico), fino alla stazione dove è programmato il cambio del riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento, dovrà avvisare il DM della stazione fino al quale ha provveduto alla consegna del Quadro Orario.</p> <p>Nel caso il personale di condotta non sia in possesso neanche delle Sigle Complementari, dovrà fare ricorso alle norme tecniche di esercizio in uso sulle linee dove è ancora previsto l'impiego del Fascicolo Orario (art. 62 PGOS) e rileverà dal Bollettino di Frenatura e Composizione o dalle prescrizioni in suo possesso i dati tecnici necessari per regolare la marcia del treno.</p>					
<p><b>4. Prescrizioni</b></p> <p>Ai treni, per sopraggiunte necessità di esercizio, oltre alle prescrizioni previste dalla normativa vigente, devono essere sempre notificate a mezzo M. 40:</p> <p><b>a cura di RFI:</b></p> <p>a) le variazioni in diminuzione delle velocità di fiancata con la seguente prescrizione: <i>"Rispetto variazione di velocità massima ammessa dalla linea non superate ..... Km/h da .....a ....."</i>. (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 - Scheda Orario;</p> <p>c) nel caso in cui le Sigle Complementari</p>	<p><b>4.12</b> I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le DEL di cui al punto 2.20;</li> <li>- le DPC di cui al punto 3.7;</li> <li>- le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.</li> </ul> <p><b>4.13</b> Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI IF</b>	<p>Le prescrizioni devono essere consegnate almeno all'agente di condotta.</p> <p>I GI 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</p>



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>non siano utilizzabili per tutto o parte del percorso, a seguito di variazioni riguardanti l'infrastruttura, deve essere praticata la seguente prescrizione:  <i>"Nel tratto da ..... a ..... non utilizzate Sigle Complementari in vostro possesso";</i>  <b>a cura delle Imprese Ferroviarie:</b>  d) l'aggiunta di mezzi di trazione attivi non programmati o inattivi non in consegna al guidatore della locomotiva di testa, ecc.</p>	<p>cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali).  Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.  <b>4.14</b> Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti all'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, al carico e alla circolabilità dei veicoli e alle caratteristiche di composizione e frenatura del treno sono prescrizioni tecniche.  <b>9.3</b> L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				<p>treno.</p>
<p><b>5. Variazioni sulla Scheda Treno</b>  Non è consentito apportare modifiche manuali alla Scheda Treno; eventuali variazioni dovranno essere comunicate sempre con prescrizione.  Non è ammessa la produzione in fotocopia della Scheda Treno.</p>	<p><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.  <b>4.15</b> Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:  – devono essere inequivocabilmente</p>	<p><b>M</b></p>		<p><b>IF</b></p>	<p>In caso di necessità la scheda treno deve essere sempre sostituita o modificata a cura dell'IF.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>identificati l'agente trasmittente e quello ricevente;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente;</li> <li>- deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta;</li> <li>- deve essere garantita la tracciabilità della notifica.</li> </ul>				
<p><b>6. Caratteristiche e norme per l'impiego della Scheda Treno – Scheda Orario</b></p> <p><b>6.1 Caratteristiche della Scheda Treno</b></p> <p><b>6. 1.1 Descrizione e dati tecnici della Scheda Treno (vedi facsimile punto 6.3)</b></p> <p>La Scheda Treno è un documento orario ad uso del personale dei treni. 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 e la velocità massima ammessa dalle norme tecniche di 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'ultimo sia completamente rappresentato da Scheda Orario.</p> <p>Ai treni, pertanto, possono essere consegnate Schede Treno complete, Schede Treno con inserite all'interno sezioni di Scheda Orario o Schede Treno contenenti, per l'intero percorso,</p>	<p><b>4.1</b> La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</li> <li>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</li> <li>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</li> </ul> <p><b>4.12</b> I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le DEL di cui al punto 2.20;</li> <li>- le DPC di cui al punto 3.7;</li> <li>- le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.</li> </ul> <p><b>4.16</b> La velocità massima ammessa per ogni</p>			<b>IF</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>esclusivamente sezioni di Scheda Orario. La Scheda Treno deve essere consegnata a tutti i treni circolanti sulle linee dove questa è in uso. La Scheda Treno è suddivisa in due parti, di cui la prima denominata "intestazione" e la seconda "colonne".</p> <p><b>6.1.1.1 Intestazione ( fac-simile)</b> Nell'intestazione di ciascuna scheda sono contenute le informazioni relative:</p> <p>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 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 (3); 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; k) alla lunghezza del treno (campo attualmente non utilizzato).</p> <p>(1) Es:1/3 indica che trattasi del primo foglio dei tre di cui la scheda è composta.</p>	<p>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>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<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.</p> <p>(3) Es: ES* - IC - EN - IR - ecc..</p> <p><b>6.1.1.2 Sigla di composizione (fac-simile)</b> Tutti i treni programmati sono caratterizzati da una sigla di composizione che, per ciascun treno, sintetizza le seguenti caratteristiche tecniche (di seguito definite con la dizione "dati treno"):</p> <p>a) tipo di servizio commerciale svolto, identificabile dalle lettere in alto a sinistra: VS treni Viaggiatori Specializzati di mezzi leggeri ed ETR; V treni Viaggiatori di materiale ordinario; M treni Merci e treni di locomotive isolate; T Tradotte; PT Postali;</p> <p>b) 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); M120 A</p> <p>c) rango di velocità a cui può accedere il materiale rimorchiato (escluse le eventuali locomotive comunque in composizione) identificabile dalla lettera seguente il numero di cui al punto b); M120 A</p> <p>d) tipo di frenatura (viaggiatori o merci), identificata rispettivamente dalla lettera P o G posta sotto le lettere di cui al punto a) solo nelle sigle per treni merci (1);</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 ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>M120 A P 90%</p> <p>e) percentuale di massa frenata minima prevista, riportata al disotto del numero di cui al punto b);</p> <p>(1) I treni la cui sigla non prevede l'indicazione del tipo di frenatura sono da intendersi serviti da freno tipo P (viaggiatori).</p> <p>M120 A P 90%</p> <p>La sigla di composizione è inoltre integrata dalle indicazioni, riportate in apposite caselle denominate "integrazioni alla sigla", 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</p> <p>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) Es:1/3 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.</p> <p>(3) Es: ES* - IC - EN - IR - ecc..</p> <p><b>6.1.2 Colonne</b></p> <p>Il corpo della Scheda Treno (vedi facsimile punto 6.3) è composto da 11 colonne non numerate, dove sono riportate le seguenti informazioni (fig.1).</p> <p>Fig.1 Colonne</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(1) I treni la cui sigla non prevede l'indicazione del tipo di frenatura sono da intendersi serviti da freno tipo P (viaggiatori).</p> <p><b>Colonna 1 (Grado di frenatura)</b>  In questa colonna sono riportati all'inizio di ogni tratta interessata i gradi di frenatura principali.</p> <p><b>Colonna 2 (Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio - binario Legale o di Sinistra)</b>  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 Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio e Velocità di marcia identificate rispettivamente dalle scritte "<i>Vel. max</i>" e "<i>Vel. Marc.</i>".</p> <p>Nella colonna Vel. max 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.</p> <p>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</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>consentiti dai seguenti parametri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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);</li> <li>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);</li> <li>- rango, velocità massima e circolabilità dei mezzi di trazione indicati nella Scheda Treno;</li> <li>- rango e velocità massima ammessa dai veicoli in composizione;</li> <li>- frenatura del treno (tipo e percentuale indicati nella sigla) in relazione al grado di frenatura di ogni tratto di linea;</li> <li>- 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);</li> <li>- 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 linea, secondo quanto previsto dall'art.3/3 della PGOS;</li> <li>- rallentamenti fissi compresi in orario eventualmente presenti sul tratto di linea.</li> </ul> <p>I valori di Velocità massima ammessa dalle</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 ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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"> <li>ai mezzi di trazione attivi diversi da quelli indicati nella "integrazione alla sigla";</li> <li>- ai mezzi di trazione inattivi in composizione al treno;</li> <li>- 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.);</li> <li>- 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);</li> <li>- alle limitazioni particolari di velocità relative alla circolabilità dei rotabili riportate nel FL;</li> <li>- ai rallentamenti (esclusi quelli riportati in orario);</li> <li>- a prescrizioni occasionali relative alla velocità massima della linea o del materiale rotabile;</li> <li>- a prescrizioni di carattere antinfortunistico.</li> </ul> <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>					

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



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>La colonna 3 ha come intestazione la scritta "Prog. Km"; 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.</p> <p>Nelle località in cui la linea assume due progressive chilometriche diverse (doppia progressiva chilometrica) le stesse sono riportate entrambe, con interposta una linea.</p> <p><b>Colonna 4</b> (Caratteristiche della linea) La colonna 4 non ha intestazione, vi è riportata graficamente la struttura della linea con i simboli previsti dall'art. 3 comma 10 della PGOS.</p> <p><b>Colonna 5</b> (Località) La colonna 5 ha come intestazione la scritta "Località", 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 dall'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><b>Colonna 6</b> (Orario)</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>La colonna 6 ha come intestazione la scritta "Orario" e vi è indicato, in corrispondenza delle località di servizio, l'orario del treno rispettivamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– a sinistra l'orario di arrivo per i treni che hanno fermata d'orario;</li> <li>– al centro l'orario di transito per i treni che non hanno fermata d'orario;</li> <li>– a destra l'orario di partenza per i treni che hanno fermata d'orario.</li> </ul> <p>Per indicare il mezzo minuto, dopo l'orario, è inserito il simbolo: "1/2".</p> <p>In corrispondenza delle località di servizio interessate è riportata al centro, la simbologia prevista dall'art. 3 comma 10 della PGOS.</p> <p><b>Colonna 7</b> (Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio binario di destra o illegale) La colonna 7, nel caso di linee a doppio binario, ha come intestazione la scritta "Binario D /ILL Vel.Max".</p> <p>In detta colonna vi 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 style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir /2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>Colonna 8</b> (Sistemi di blocco e attrezzaggio della linea - binario legale o di sinistra)  La colonna 8 ha come intestazione la scritta "SX" (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 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 FL della linea effettivamente percorsa nell'ambito di detta località.</p> <p><b>Colonna 9</b> (Simbologia)  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</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>indicatori di direzione sia il segnalamento a candelieri, sulla Scheda Treno è riportata la sola informazione relativa all'indicatore di direzione.</p> <p><b>Colonna 10</b> (Sistemi di blocco e attrezzaggio della linea - binario illegale o di destra)            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 presenza del SCMT, in analogia a quanto riportato nella colonna 8. Sul binario illegale è riportata la presenza o meno del SCMT.</p> <p><b>Colonna 11</b> (Simbolo controllo stampa Scheda Treno)            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 "Località" di ciascun foglio. Ciascun segmento della linea spezzata ha l'altezza di una riga della Scheda Treno, come nell'esempio riportato nel facsimile punto 6.3, e ne garantisce l'integrità.</p> <p><b>6.1.3 Scheda Treno multipla</b>            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 "Scheda Treno multipla"; nell'intestazione di tale scheda sono riportate le informazioni contenute nella fig.</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>3. Fig. 3 "Intestazione" di Scheda Treno multipla Nella scheda multipla sono previste delle "sottointestazioni" poste in precedenza alle colonne di ciascun treno dove sono riportate le informazioni contenute nella fig. 4. Fig. 4 "sottointestazioni" <b>6.1.4</b> Treni i cui dati variano durante il percorso 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 delle "sottointestazione dati" dove sono riportate le informazioni indicate nella figura 5. Ogni sottointestazione dati è riportata in precedenza delle stazioni nelle quali i dati anzidetti variano, interrompendo le colonne. Fig. 5 sottointestazione dati <b>6.1.5</b> Note, validità e controllo della stampa Scheda Treno 6.1.5.1 Note della Scheda Treno In calce ad ogni foglio della Scheda Treno sono riportate: – le prescrizioni relative alle riduzioni di velocità cautelative per ragioni antinfortunistiche previste su determinate linee in alcune fasce orarie di ciascun giorno; – le note relative alle fermate periodiche, facoltative, di servizio e da sopprimere in alcuni giorni, possono essere numerate con</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 ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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>6.1.5.2 Validità della Scheda Treno 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).....” Inoltre a piè di pagina sono riportate alcune informazioni relative ai dati di stampa.</p> <p>6.1.5.3 Controllo della stampa della Scheda Treno Allo scopo di evidenziare eventuali anomalie di stampa della Scheda Treno, sul margine destro di ogni foglio è stato inserito un apposito simbolo geometrico che, quando risulta stampato nella forma rappresentata nel facsimile punto 6.3, assicura la presenza di tutte le righe di stampa previste sul documento.</p> <p><b>6.1.6</b> Particolari indicazioni e segni convenzionali previsti nella Scheda Treno e nelle Sigle Complementari L'art. 3 della PGOS prevede le indicazioni ed i segni convenzionali utilizzati nella Scheda Treno. Di seguito si descrivono alcune particolarità: 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,</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 ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 segno convenzionale (▲) 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 nella colonna "Vel Max" e "Vel Marc.", possono seguire o precedere altre variazioni di velocità a distanze inferiori a quella di frenatura, trattandosi di rallentamento permanente notificato in Orario 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 segno convenzionale (▲) 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 distanze inferiori a quelle di frenatura, trattandosi di rallentamento permanente notificato in</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Orario e segnalato come previsto dal Regolamento sui Segnali. Nella colonna "Località" delle Sigle Complementari, relative alla circolazione sul binario illegale o di destra, in corrispondenza dei PL protetti da proprio segnale viene sinistra.</p>					
<p><b>6.2. Norme per l'impiego della scheda treno</b> 6.2.1 Verifica della congruenza dei dati treno alla consegna della Scheda Treno Il guidatore, ogniqualvolta 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 quelli indicati nella Scheda Treno, ritenendoli "congruenti" quando, per i treni di materiale ordinario: 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; 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); 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; d) il rango ammesso dai veicoli in composizione al treno rilevato dal BFC e/o</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. 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. 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. 4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi</p>			IF	



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 sistema a nove codici è da ritenere comprensivo di quello a 4 codici con o senza Dispositivo Automatico Frenatura (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 6.2.1 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</p>	<p>connessi con la sicurezza della circolazione.</p>				

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>o tratti di linee da percorrere secondo quanto indicato nell'Orario di Servizio.</p> <p>Le verifiche relative al materiale rotabile di cui al punto 6.2.1 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.</p>					
<p><b>6.2.2 Impiego della Scheda Treno</b></p> <p><b>6.2.2.1</b> Impiego della Scheda Treno con i dati treno congruenti secondo il punto 6.2.1</p> <p>Quando i dati treno sono congruenti il guidatore utilizzerà la Scheda Treno per:</p> <p>a) attingere le velocità (Velocità di marcia o Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio) come stabilito al punto 6.2.2.8;</p> <p>b) attingere le informazioni relative a determinate caratteristiche del percorso utili alla marcia del treno (norme particolari, ecc);</p> <p>c) effettuare il servizio commerciale previsto (rispetto dell'orario, fermate previste, ecc.).</p> <p>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>	<p><b>4.16</b> La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni . Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p> <p><b>9.7</b> 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</p>			IF	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>ricevute.</p> <p><b>9.8</b> Nelle località di servizio l'agente di condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, nell'ambito dell'autorizzazione al movimento ricevuta.</p>				
<p><b>6.2.2.2</b> Impiego della Scheda Treno con i dati treno di cui ai punti 6.2.1 sub a) e sub c) non congruenti</p> <p><b>6.2.2.2.1</b> Variazione in diminuzione della velocità massima ammessa dai mezzi di trazione (Locomotive, mezzi leggeri ed ETR) 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><b>6.2.2.2.2</b> Variazione della velocità massima del materiale rimorchiato in diminuzione 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>	<p><i>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</i></p>	<b>M</b>		<b>IF</b>	<p>Non è più ammesso l'utilizzo della scheda treno con i dati non congruenti.</p>
<p>6.2.2.3 Impiego della Scheda Treno con i dati treno di cui al punto 6.2.1 sub b), sub d), sub e), sub f) e sub g) non congruenti e adozione delle "Sigle Complementari"</p> <p>Qualora i dati treno di cui al punto 6.2.1 sub b), sub d), sub e), sub f) e sub g) non siano congruenti con quelli programmati sulla Scheda Treno, il guidatore deve ricorrere all'impiego delle "Sigle Complementari"</p>	<p><b>4.16</b> La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni . Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo</p>			<b>IF</b>	<p>Le sigle complementari hanno le medesime funzioni della scheda treno, pertanto sono soggette alle medesime norme d'impiego.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>come di seguito stabilito.</p> <p>6.2.2.4 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</p> <p>a) Circolazione sulle linee affiancate o su tratti di linea non riportati nella Scheda Treno.</p> <p>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 6.2.2.3.2, 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>b) Variazione della stazione di origine corsa o di quella termine Scheda Treno.</p> <p>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 6.2.2.3.2, 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.</p> <p>Quando, con i treni per i quali è programmato l'impiego della Ripetizione Segnali, si manifesti l'impossibilità di</p>	<p>supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p> <p><b>9.7</b> 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><b>9.8</b> Nelle località di servizio l'agente di condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, nell'ambito dell'autorizzazione al movimento ricevuta.</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>impiegare tale apparecchiatura (guasto a bordo, guasto al blocco o assenza), il guidatore individuerà a norma del punto 6.2.2.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.</p> <p>6.2.2.5 Impiego delle Sigle Complementari con treni per i quali non è prevista la consegna della Scheda Treno</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 indicata nella colonna simbologia della Scheda Treno in suo possesso (lettera S), deve utilizzare la Sigla Complementare (*80A/G60) in luogo della Scheda Treno.</p> <p>Qualora i dati treno non siano congruenti con quelli della sigla (*80A/G60), il guidatore individuerà a norma del punto 6.2.2.3.2, 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</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 6.2.2.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.</p> <p><i>b) Treni ad Orario Libero (OL)</i></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 occorre nel caso di treni composti da soli mezzi di trazione, da mezzi leggeri od ETR.</p> <p>Il guidatore individuerà a norma del punto 6.2.2.3.2 tramite la tabella di accesso alle Sigle Complementari la nuova sigla e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.</p> <p>6.2.2.6 Impiego delle Sigle Complementari</p> <p>Per i tratti serviti da Scheda Orario il guidatore individuerà a norma del punto 6.2.2.3.2 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 FL rileverà le</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>eventuali norme particolari relative alle località di servizio e/o tratti di linea.</p> <p>6.2.2.7 Impiego delle Sigle Complementari per guasto al freno</p> <p>6.2.2.7.1 Guasto al freno continuo</p> <p>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 FL, 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>6.2.2.7.2 Guasto alla frenatura elettrica di determinati mezzi leggeri</p> <p>Su determinati mezzi leggeri (art. 86 bis della PGOS) se, per guasto o esclusione di 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"> <li>- (*90A/G75%) purché il freno continuo sia efficiente su tutto il treno;</li> <li>- (*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%. 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</li> </ul>		<b>M</b>		<b>IF</b>	Procedura non più ammessa.

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
limitazioni.					
<p>6.2.2.7.3 Treni composti di Ale 601 con relativi rimorchi ed ETR 240-250-300 equipaggiati con DAF</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 6.2.2.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere. 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 delle velocità per il tratto di linea da percorrere, tenendo conto della RSC solo se quest'ultima è correttamente utilizzabile.</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>6.2.2.8 Velocità di corsa del treno. Limitazioni della velocità massima. Prescrizioni</p> <p>6.2.2.8.1 Velocità di corsa da attingere sui documenti orario</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, attingendo alla colonna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- "velocità di marcia" della Scheda Treno quando la corsa del treno avviene in orario;</li> <li>- "velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio" della Scheda Treno quando questa è maggiore della velocità</li> </ul>	<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 ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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.);</p> <p>- <i>“velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio”</i> 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> <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 dalla IPCL, avvalendosi della documentazione in suo possesso (FL, prescrizioni, ecc.).</p> <p>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 style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p><b>6.2.2.8.2</b> Limitazioni della velocità massima Il guidatore nel regolare la velocità di corsa (punto 6.2.2.8.1) deve anche rispettare d'iniziativa le eventuali limitazioni della velocità massima dovute:</p> <p>– alla velocità massima ammessa dai mezzi di trazione presenti nel treno e non programmati sulla Scheda Treno (punto 6.2.2.2.1);</p>		<b>M</b>		<b>IF</b>	Procedura non più ammessa.

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> <li>- alla velocità massima ammessa dai mezzi di trazione se inferiore a quella ammessa dalla sigla complementare utilizzata;</li> <li>- all'ubicazione dei mezzi di trazione in composizione al treno o a particolari condizioni di esercizio (Art. 65 della PGOS);</li> <li>- a particolari condizioni di impiego dei mezzi di trazione rilevabili dai libri di bordo;</li> <li>- alle Norme Particolari di Condotta di ciascun mezzo di trazione;</li> <li>- a ragioni antinfortunistiche, riportate in FL e/o in calce alla Scheda Treno o comunque notificata al treno;</li> <li>- ad ogni altra causa impreveduta</li> </ul>					
<p><b>6.2.2.8.3</b> Prescrizioni ai treni sprovvisti di documenti orario  Come detto al precedente punto 3 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 6.2.2.8.1.</p>		<b>M</b>		<b>IF</b>	<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>
<p><b>6.2.2.9</b> Cambio del personale  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</p>					

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>modalità previste per lo scambio (diretto o indiretto) dei moduli di prescrizione (art. 14 del presente allegato). Nel caso di consegne dirette deve essere dato avviso scritto dal personale di condotta a quello subentrante dell'eventuale ricorso all'uso delle Sigle Complementari.</p>					
<p><b>6.2.2.10 Norme Transitorie</b>  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 "Vel Max".</p>				IF	
<p><b>6.3 Facsimile Scheda Treno con Scheda Orario inserita</b> all'interno di un unico Documento .....</p>				IF	
<p><b>Art. 2</b>  <b>STAMPA DELLA SCHEDA TRENO DA PARTE DELLE IMPRESE FERROVIARIE</b>  Le Imprese Ferroviarie (IF) provvedono alla stampa e alla distribuzione ai treni della Scheda Treno, sulla base delle procedure seguenti.  La Scheda Treno deve inderogabilmente essere prodotta effettuando la stampa con anticipo massimo di 2 giorni (compreso quello di stampa) rispetto al giorno di circolazione del treno.  <b>1. Competenze dell'agente addetto alla formazione treni</b>  L'agente addetto alla formazione treni dell'IF interessata provvede:  - alla stampa della Scheda Treno/Scheda Orario;  - al controllo della validità della Scheda Treno/Scheda Orario, della correttezza del</p>				IF	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>numero treno e della quantità dei fogli prodotti rispetto al percorso richiesto;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- al controllo di congruità fra il percorso indicato sulla Scheda Treno/Scheda Orario e il tratto di linea indicato dalla propria IF; in ogni caso il termine del percorso deve coincidere con una località in cui il treno ha fermata d'orario;</li> <li>- alla consegna della Scheda Treno/Scheda Orario.</li> </ul> <p><b>2. Competenze e responsabilità delle Imprese Ferroviarie</b></p> <p>Le IF che provvedono alla stampa della Scheda Treno devono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- assicurare un presidio direzionale per la definizione dell'accesso al sistema delle proprie strutture operative e per le necessarie attività di controllo, pianificazione e supervisione. Tale presidio deve relazionarsi con la corrispondente struttura direzionale dei sistemi informativi di RFI, per ogni eventuale anomalia e per ogni necessità di sviluppo o manutenzione evolutiva del sistema Scheda Treno;</li> <li>- assicurare la presenza dei terminali nei propri impianti e/o dei collegamenti telematici necessari con il sistema Scheda Treno;</li> <li>- provvedere alla formazione del proprio personale addetto alla stampa e alla distribuzione delle Schede Treno, nonché alla distribuzione dei relativi manuali operativi;</li> <li>- definire i processi di stampa e distribuzione della scheda treno nelle stazioni individuate, nonché le norme di dettaglio e</li> </ul>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>le procedure di emergenza;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- controllare le funzionalità delle apparecchiature, segnalare i guasti, registrare le anomalie e provvedere alle chiamate di intervento tecnico per le riparazioni, secondo le specifiche istruzioni del presidio direzionale di competenza;</li> <li>- fare riferimento all'help-desk di RFI o delegato in caso di anomalie o in altri casi di indisponibilità del sistema Scheda Treno non dipendenti da guasti dell'hardware locale.</li> </ul>					
<p style="text-align: center;"><b>Art. 3</b></p> <p style="text-align: center;"><b>RISTAMPA DELLA SCHEDA TRENO DA PARTE DELLE IMPRESE FERROVIARIE</b></p> <p>Per la ristampa della Scheda Treno da parte delle Imprese Ferroviarie (IF) devono essere adottate le procedure seguenti.</p> <p><b>1. Casi in cui è necessario provvedere alla ristampa della Scheda Treno</b></p> <p>Nei treni scortati da Scheda Treno e da Bollettino di frenatura e Composizione (BFC), il personale addetto alla formazione treni deve eseguire le verifiche prescritte; qualora almeno uno dei dati reali riguardanti: velocità e rango dei veicoli, percentuale di massa frenata, tipo di freno (1), riportati nel BFC, sia inferiore a quanto indicato nella intestazione della Scheda Treno, ovvero qualora il mezzo di trazione sia diverso, l'agente addetto alla formazione treni deve provvedere, salvo casi di motivata impossibilità, alla ristampa della Scheda Treno stessa.</p> <p>Il formatore può provvedere alla ristampa della Scheda Treno, anche nel caso in cui i</p>				IF	

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dati reali del treno siano migliorativi rispetto a quelli programmati.</p> <p>La ristampa della Scheda Treno, con i dati aggiornati, può avvenire oltre che nelle stazioni di origine di corsa del treno o in quelle dove è previsto il cambio della Scheda Treno, anche in altre stazioni.</p> <p>Per la ristampa della Scheda Treno devono essere adottate le procedure previste nel manuale operativo.</p> <p>La Scheda Treno deve essere ristampata solo per le tratte indicate nella Scheda Treno programmata.</p> <p>In caso di ristampa, la Scheda Treno sostituita deve essere annullata (riportando la dicitura "annullata" con timbro o manualmente) e firmata dell'agente che ha provveduto alla ristampa e conservata agli atti da parte dell'Impresa Ferroviaria.</p> <p>Nel caso eccezionale di più stampe di Scheda Treno con dati variati, deve essere consegnata al treno solo l'ultima Scheda Treno prodotta, che pertanto dovrà essere quella con i dati ultimi corretti.</p> <p>È vietato consegnare al treno contemporaneamente la Scheda Treno programmata e quella ristampata.</p> <p>Le Imprese Ferroviarie possono stampare direttamente la Scheda Treno con i dati reali senza provvedere alla stampa della Scheda Treno programmata.</p> <p>(1) Il freno tipo merci è da ritenere inferiore al freno tipo viaggiatori.</p> <p><b>2. Competenze delle Imprese Ferroviarie</b></p> <p>Le IF che provvedono alla ristampa della Scheda Treno devono:</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- ristampare la Scheda Treno nei casi previsti;</p> <p>- controllare che le tratte indicate nella Scheda Treno ristampata siano congruenti con quelle indicate nella Scheda Treno programmata;</p> <p>- controllare la validità della Scheda Treno, la correttezza del numero treno e la quantità dei fogli prodotti rispetto al percorso richiesto.</p>					
<p><b>B) DOCUMENTI DI SCORTA E MODULI DI PRESCRIZIONE AI TRENI</b></p> <p><b>Art. 4</b></p> <p>DOCUMENTI DI SCORTA</p> <p>I documenti di scorta del treno sono i seguenti:</p> <p>a) riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento;</p> <p>b) lista veicoli/foglio veicoli per treni composti di materiale ordinario;</p> <p>c) bollettino di frenatura e composizione (BFC);</p> <p>d) foglio di corsa, sulle linee dove il personale dei treni, anche per un solo tratto, interviene nel controllo degli incroci.</p> <p>I moduli di prescrizione ai treni sono: M1 – M3 – M4 – M40 DL – M40 – M40a.</p> <p>Nei treni senza capotreno tutti i documenti di scorta e i moduli di prescrizione, sono in consegna al personale di condotta.</p>					
<p><b>Art. 5</b></p> <p><b>RIEPILOGO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO</b></p> <p><b>1. Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento</b></p> <p>Il riepilogo dei moduli di prescrizione di</p>	<p><b>4.12</b> I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le DEL di cui al punto 2.20;</li> <li>- le DPC di cui al punto 3.7;</li> <li>- le indicazioni del sistema di</li> </ul>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>Introdotta i principi che le prescrizioni di movimento possono essere notificate al solo agente di condotta e che le stesse possono</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>movimento è un documento che deve scortare ogni treno e nel quale sono riepilogati dal dirigente 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. Le prescrizioni notificate dopo la consegna del riepilogo o durante il percorso devono essere annotate sul documento dal capotreno.</p> <p>Può essere riferito all'intero percorso del treno o solo ad una sua parte. Deve essere sempre compilato e consegnato.</p> <p>Il documento deve essere consegnato al capotreno dalla stazione di origine e da ogni stazione dove è programmato il cambio delle prescrizioni.</p> <p>La stazione che consegna il riepilogo deve sempre praticare al treno la seguente prescrizione:</p> <p><i>“Consegnato al treno riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento valido fino a.....”.</i></p> <p>Il treno deve partire solo se il capotreno è in possesso del riepilogo relativo al tratto interessato e della prescrizione di cui al capoverso precedente; in ogni caso nella stazione che delimita tale tratto il treno deve avere fermata d'orario o prescritta.</p> <p>Le norme particolari per l'emissione del riepilogo delle prescrizioni di movimento devono essere riportate nell'orario di servizio.</p> <p><b>2. Riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento</b></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><b>4.13</b> Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali).</p> <p>Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p><b>4.14</b> Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti all'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, al carico e alla circolabilità dei veicoli e alle caratteristiche di composizione e frenatura del treno sono prescrizioni tecniche.</p> <p><b>9.3</b> L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto</p>				<p>essere notificate con supporti informatici.</p>



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Per l'utilizzo del riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento valgono le stesse norme di cui al precedente comma 1 con le particolarità di seguito riportate. Il riepilogo multiplo 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. 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 caso i riepiloghi 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:          _"Consegnato al treno riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento</p>	<p>l'accesso alla cabina di guida.</p>				

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>valido fino a.....(1) con treno.....".  (1) Indicare la località di arrivo dell'ultimo treno riportato sul riepilogo.  Fac simile del riepilogo delle prescrizioni di movimento  .....  Fac simile del riepilogo delle prescrizioni di movimento  Dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci .....  <i>Retro dei riepiloghi delle prescrizioni di movimento a) e b)</i>  <b>GUIDA PER LA COMPILAZIONE</b>  Il presente riepilogo deve scortare ogni treno; è composto da tre copie:  - 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.  La copia per la stazione deve essere firmata dal dirigente movimento (DM), dall'agente addetto alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione o, in assenza di tale agente dal capotreno.  Nei casi in cui vengono utilizzati 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.  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>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•__la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione;</li> <li>•__ il numero del treno;</li> <li>•__ la data di partenza del treno.</li> </ul> <p>Nel riquadro "Moduli consegnati" il DM della stazione che emette il riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•__ indicare il nominativo della località;</li> <li>•__ indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti;</li> <li>•__ apporre la propria firma.</li> </ul> <p>Nel riquadro "Moduli versati" il 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"> <li>•__ indicare il nominativo delle località di servizio;</li> <li>•__ indicare la quantità e il numero d'ordine dei vari tipi di moduli consegnati;</li> <li>•__ apporre la propria firma nella colonna riservata all'agente consegnante.</li> </ul> <p>Nel caso contemporaneo di cambio del personale di condotta e di</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>accompagnamento, 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.</p> <p>Nel caso di cambio del solo personale di accompagnamento 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 utilizzato all'occorrenza per la consegna al treno di documenti, oggetti ed apparecchiature inerenti il movimento.</p> <p><i>c) Facsimile del riepilogo multiplo delle prescrizioni di movimento.....</i></p> <p><i>d) Facsimile del riepilogo multiplo delle prescrizioni di movimento da utilizzarsi sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.....</i></p> <p><i>Retro dei riepiloghi multipli delle prescrizioni di movimento c) e d)</i></p> <p><b>GUIDA PER LA COMPILAZIONE</b></p> <p>Il presente riepilogo deve scortare ogni treno; è composto da tre copie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- una copia per la stazione (matrice);</li> <li>- una copia per il capotreno;</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- una copia per l'agente addetto alla formazione dei treni preposto al ritiro dello stesso.</p> <p>La copia per la stazione deve essere firmata dal dirigente movimento (DM), 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 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.</p> <p>Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che consegna il riepilogo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la data di validità del riepilogo;</li> <li>• il numero di ogni treno per il quale viene rilasciato il riepilogo;</li> <li>• la stazione di origine e di termine corsa di ogni treno.</li> </ul> <p>I treni per i quali è rilasciato il riepilogo sono suddivisi per gruppo di treni pari e per gruppo di treni dispari.</p> <p>Nel riquadro "Moduli consegnati" il DM della stazione che emette il riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• indicare il nominativo della località;</li> <li>• indicare il numero del primo treno al quale vengono consegnati i moduli di prescrizione;</li> </ul>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti;</li> <li>• apporre la propria firma.</li> </ul> <p>Nel riquadro "Moduli versati" 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> <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"> <li>• indicare il nominativo della località di servizio;</li> <li>• indicare la quantità e il numero d'ordine dei vari tipi di moduli consegnati;</li> <li>• apporre la propria firma nella colonna riservata all'agente consegnante.</li> </ul> <p>Nel caso contemporaneo di cambio del personale di condotta e di accompagnamento, 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</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>firmare come agente ricevente. Nel caso di cambio del solo personale di accompagnamento 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 utilizzato all'occorrenza per la consegna al treno di documenti, oggetti ed apparecchiature inerenti il movimento.</p>					
<p><b>Art. 9</b>  <b>NORME PARTICOLARI PER L'EMISSIONE DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO RIGUARDANTI TRENI SCORTATI DA RIEPILOGO MULTIPLO</b>  <b>1. Moduli di prescrizioni riferiti distintamente ad ognuno dei treni figuranti nel riepilogo (prescrizioni singole)</b>  I moduli di prescrizione di movimento devono essere compilati in maniera distinta per ciascuno dei treni figuranti nel riepilogo e consegnati, tutti insieme, al primo dei treni compresi nel riepilogo da parte della stazione iniziale.  <b>2. Moduli di prescrizioni multiple riferiti distintamente ai gruppi dei treni pari e dispari figuranti nel riepilogo multiplo</b>  Di norma, i moduli devono essere compilati in maniera distinta per gruppo di treni pari e per gruppo di treni dispari, indicando nei</p>	<p><b>4.12</b> I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le DEL di cui al punto 2.20;</li> <li>- le DPC di cui al punto 3.7;</li> <li>- le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.</li> </ul> <p><b>4.13</b> Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali).</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<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> <p>Le linee dove il personale interviene nel controllo degli incroci non sono regolamentati, conseguentemente non sono regolamentati i moduli M1 e M4.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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>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><b>3. Unico modulo di prescrizioni multiple riferito a tutti i treni pari e dispari figuranti in uno stesso riepilogo multiplo</b></p> <p>In casi particolari stabiliti dalle Unità periferiche interessate, può essere compilato un unico modulo di prescrizione 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. Il modulo suddetto deve essere consegnato al primo dei treni (pari o dispari) compresi nel riepilogo multiplo. Le</p>	<p>Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p><b>4.14</b> Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti all'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, al carico e alla circolabilità dei veicoli e alle caratteristiche di composizione e frenatura del treno sono prescrizioni tecniche.</p> <p><b>4.15</b> Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente;</li> <li>- deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente;</li> <li>- deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta;</li> <li>- deve essere garantita la tracciabilità della notifica.</li> </ul> <p><b>9.3</b> L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>prescrizioni valide solo per alcuni treni devono essere opportunamente evidenziate, praticando in calce ai moduli stessi apposita annotazione.</p> <p><b>4. Prescrizioni accidentali</b> Verificandosi la necessità di notificare prescrizioni di carattere accidentale devono essere osservate le procedure di seguito specificate.</p> <p><b>Caso comma 1</b> 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><b>Casi commi 2 e 3</b> La notifica delle prescrizioni accidentali potrà 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 ovviamente inteso che nel caso b) del comma 2 e nel caso del comma 3 la prescrizione ai treni in senso inverso potrà essere praticata solo previo specifico incarico.</p> <p>La procedura delle prescrizioni multiple non è consentita per le prescrizioni di marcia a vista e di avviso di incrocio e precedenza, che dovranno, pertanto, essere notificate sempre treno per treno.</p> <p>Modulo M3 Grande pag. 148</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
Modulo M3 Grande pag. 149 Modulo M3 Grande pag. 150					
<p align="center"><b>Art. 10</b></p> <p><b>RITIRO DEL RIEPILOGO E DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO NELLA STAZIONE ORIGINE DI CORSA O DOVE É PROGRAMMATO IL CAMBIO DEL RIEPILOGO</b></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 movimento 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 movimento.</p> <p>Nel caso di ritiro del riepilogo da parte dell'agente addetto alla formazione treni egli dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- firmare il riepilogo ed i moduli di prescrizioni di movimento da consegnare; 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 movimento;</li> <li>- barrare nella matrice dei moduli di prescrizione gli spazi riservati alle firme del macchinista e del capotreno.</li> </ul> <p>La firma dell'agente addetto alla formazione treni conferma implicitamente la tempestiva consegna del riepilogo e dei moduli di prescrizione al personale del treno.</p> <p>Nel caso di ritiro da parte del capotreno</p>	<p><b>9.3</b> L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<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 ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>egli deve firmare il riepilogo ed i moduli; inoltre, lo stesso deve barrare lo spazio riservato alla firma del personale di condotta nelle matrici dei moduli di prescrizione. La firma del capotreno apposta sulla copia che resta alla stazione conferma implicitamente la successiva consegna dei moduli al personale di condotta. Qualora dovessero sorgere difficoltà nella consegna dei moduli al treno da parte dell'agente addetto alla formazione treni o da parte del capotreno, tale agente dovrà avvisare tempestivamente il dirigente movimento. 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 movimento. Tuttavia per particolari situazioni da definire in sede locale, il ritiro può essere effettuato dall'agente addetto alla formazione treni o dal capotreno.</p> <p>Nelle restanti situazioni, la consegna dei moduli delle prescrizioni di movimento deve avvenire direttamente a cura del dirigente movimento.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir. /2012)</p>				
<p style="text-align: center;"><b>Art. 12</b></p> <p><b>BOLLETTINO DI FRENATURA E COMPOSIZIONE CARATTERISTICHE E NORME PER L'USO</b></p> <p><b>1. Generalità</b></p> <p>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:</p>	<p><b>4.12</b> I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le DEL di cui al punto 2.20;</li> <li>- le DPC di cui al punto 3.7;</li> <li>- le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di</li> </ul>			<b>IF</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- BFC/1, per treni composti di materiale ordinario (sia merci che viaggiatori) che circolano con lista veicoli/foglio veicoli separata, per locomotive isolate ed ETR (vedi facsimile BFC/1);</p> <p>- BFC/2, per treni viaggiatori composti di materiale ordinario con lista veicoli/foglio veicoli integrata nel documento, per mezzi leggeri, ETR e locomotive isolate (vedi facsimile BFC/2).</p> <p>Sulle linee dove è ammesso l'impiego della Scheda Treno, 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, su linee dove deve essere utilizzato il foglio di corsa devono essere scortati unicamente da tale documento per l'intero percorso.</p>	<p>guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.</p> <p><b>4.13</b> Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali).</p> <p>Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p><b>4.14</b> Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti all'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, al carico e alla circolabilità dei veicoli e alle caratteristiche di composizione e frenatura del treno sono prescrizioni tecniche.</p> <p><b>4.15</b> Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente;</li> <li>- deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente;</li> <li>- deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta;</li> <li>- deve essere garantita la tracciabilità della notifica.</li> </ul>				
<p><b>2. Compilazione del BFC</b> Il BFC deve essere compilato per tutti i treni</p>	<p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere</p>			<b>IF</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>e li accompagna per l'intero percorso dalla stazione di origine a quella di destinazione. 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"> <li>- dall'addetto alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione;</li> <li>- dal capotreno;</li> <li>- 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).</li> </ul> <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 riportate nell'apposito quadro "Constatazioni e verifiche al materiale -Annotazioni" del BFC,</p>	<p>svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p><b>3.8</b> Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere, secondo le norme di cui al presente Regolamento.</p> <p><b>4.8</b> La circolazione dei treni deve essere programmata nel senso di marcia per il quale il binario è attrezzato.</p> <p><b>4.9</b> Ciascun treno deve avere un percorso individuato. Le linee appartenenti a tale percorso sono denominate linee di impostazione programmata del treno. L'insieme delle linee di impostazione di un treno può comprendere anche più tratti di linea alternativi compresi fra due località di servizio. Il movimento di un treno sul percorso individuato può avvenire solo nel senso di marcia prestabilito.</p> <p><b>4.10</b> Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione.</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>mentre le segnalazioni da apportare nel quadro V del foglio di corsa devono essere riportate su apposito M.40a da allegare al riepilogo delle prescrizioni di movimento.</p> <p><b>2. Compilazione del BFC</b></p> <p>Il BFC deve essere compilato per tutti i treni e li accompagna per l'intero percorso dalla stazione di origine a quella di destinazione. 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"> <li>- dall'addetto alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione;</li> <li>- dal capotreno;</li> <li>- 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).</li> </ul> <p><b>3. Dati inseriti nel BFC/1</b></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. Il personale incaricato procederà alla compilazione secondo le istruzioni riportate sul retro del BFC/1 (vedi facsimile); queste ultime possono essere consegnate a parte</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>nel caso di produzione informatizzata del BFC/1. 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"> <li>- Nel quadro [15] deve essere riportata la sigla di composizione corrispondente ai dati reali di composizione del treno;</li> <li>- 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 telechiusura e/o controllo centralizzato delle porte e/o delle sospensioni pneumatiche, ecc.);</li> <li>- Nel quadro [18] sarà registrata la località di emissione, nonché la quantità delle prescrizioni tecniche emesse/versate e dei TV 40.</li> </ul> <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]. L'agente cui spetta effettuare le variazioni di cui sopra deve emettere anche le necessarie prescrizioni tecniche.</p> <p><b>4. Dati inseriti nel BFC/2</b></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Il BFC/2 comprende al suo interno una sezione nella quale devono essere riportati i dati richiesti per la lista veicoli. 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. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- nel quadro [10] deve essere riportata la sigla di composizione corrispondente ai dati reali di composizione del treno;</li> <li>- 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 telechiusura e/o controllo centralizzato delle porte e/o delle sospensioni pneumatiche, ecc.);</li> <li>- nel quadro [13] sarà registrata la località di emissione, nonché la quantità delle</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in caso di variazione di uno dei dati componenti la sigla di composizione, deve essere compilato un altro quadro [10];</li> <li>- la colonna "Annotazioni" del quadro [5] deve essere utilizzata per eventuale annotazioni, anche in corso di viaggio, relative al materiale rimorchiato.</li> </ul> <p>L'agente cui spetta effettuare le variazioni di cui sopra deve emettere anche le necessarie prescrizioni tecniche.</p>					
<p><b>5. Consegna e custodia del BFC</b></p> <p>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.</p> <p>Nei treni senza capotreno, nei treni di mezzi leggeri, ETR e 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, ETR, mezzi leggeri, 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 con quelli reali</p>	<p><b>9.3</b> L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>	<b>M</b>		<b>IF</b>	<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>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
riportati sul BFC; qualora ciò non risulti 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.					
<b>6. Consegna del BFC nel caso di cambio del personale</b> Per la consegna del BFC nel caso di cambio del personale, devono essere osservate le procedure previste nell'art.14 del presente allegato. <b>7. Facsimile BFC/1 – BFC/2.</b>	<b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.			<b>IF</b>	
<b>Art. 13</b> <b>NORME PARTICOLARI PER L'EMISSIONE DEI MODULI DI PRESCRIZIONI TECNICHE RIGUARDANTI TRENI SCORTATI DA BOLLETTINO DI FRENATURA E COMPOSIZIONE O FOGLIO DI CORSA MULTIPLO</b> Nei moduli di prescrizioni tecniche emessi dalla stazione che compila il bollettino di frenatura e composizione (BFC) o il foglio di corsa multiplo (FdC) devono essere indicati tutti i treni previsti dal BFC o dal FdC. Nei moduli emessi durante il percorso, per eventuali prescrizioni tecniche devono essere indicati, oltre al treno interessato, anche tutti i rimanenti treni indicati nel BFC o nel FdC. In tale evenienza, per i soli treni scortati da FdC, nella stazione di origine della relazione successiva deve essere ricompilato il quadro VII e praticate al treno tutte le prescrizioni tecniche. Le prescrizioni precedentemente emesse devono essere ritirate apponendo annotazione sul foglio di	<b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.			<b>IF</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
corsa e non devono essere più utilizzate.					
<p align="center"><b>Art. 14</b></p> <p><b>CONSEGNA DEI DOCUMENTI DI SCORTA E DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO E TECNICHE NEL CASO DI CAMBIO DEL PERSONALE DEI TRENI</b></p> <p>Nel caso di cambio del personale dei treni per la consegna dei documenti di scorta e dei moduli di prescrizione devono essere osservate le procedure di seguito specificate:</p> <p>a) <b>cambio contemporaneo del personale di condotta e del capotreno senza dirette consegne</b></p> <p>Il capotreno deve annotare nell'apposito quadro (Constatazioni e verifiche al materiale – annotazioni) del bollettino di frenatura e composizione (BFC), o sul quadro V del foglio di corsa, la stazione interessata e l'ora di arrivo reale del treno.</p> <p>Il capotreno dovrà, inoltre, consegnare all'agente addetto alla formazione treni o, se questo non è presente, al dirigente movimento il BFC (o foglio di corsa), il riepilogo delle prescrizioni di movimento, nonché tutti i moduli di prescrizione di movimento e tecniche (comprese quelle del personale di condotta), dei quali, i predetti agenti, hanno l'obbligo di verificare la quantità rispetto al BFC (o foglio di corsa) e al riepilogo delle prescrizioni di movimento. Il capotreno montante ritirerà dall'agente addetto alla formazione treni o dal dirigente movimento</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 del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>			<p align="center"><b>IF</b> <b>GI</b></p>	<p>I GI per ciò che riguarda le procedure di interfaccia.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>le prescrizioni ed i documenti e, dopo averne verificato il quantitativo rispetto a quanto indicato sul 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><b>b) cambio del solo capotreno senza dirette consegne</b></p> <p>Il capotreno smontante provvederà a consegnare il BFC (o foglio di corsa), il riepilogo delle prescrizioni di movimento e tutti i moduli di prescrizione (sia di movimento che tecniche) al personale di condotta; quest'ultimo, dopo aver controllato con quelli in suo possesso il numero d'ordine di ciascun modulo e le stazioni emittenti con quanto indicato nel BFC (o foglio di corsa) e nel riepilogo delle prescrizioni di movimento, consegnerà i moduli stessi al capotreno subentrante, ritirandone firma sul riepilogo, se trattasi di prescrizioni di movimento, o sull'apposito quadro del BFC (o foglio di corsa), se trattasi di prescrizioni tecniche.</p> <p><b>c) cambio del solo personale di condotta senza dirette consegne</b></p> <p>Il personale di condotta smontante provvederà a consegnare tutti i moduli di prescrizione (sia di movimento che tecniche) al capotreno; quest'ultimo, dopo 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 di moduli di prescrizione se trattasi di prescrizione di</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>movimento oppure, se trattasi di prescrizione tecniche, sull'apposito quadro del BFC (o foglio di corsa).</p> <p>Le specifiche procedure predette devono essere osservate anche nel caso in cui, oltre al cambio del personale di condotta e/o di accompagnamento avvenga il cambio del materiale.</p>					
<p><b>Art. 15</b> <b>DOCUMENTO TRENO</b></p> <p>1. Documento treno unificato 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 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. Si fa eccezione per le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci nelle quali alcune colonne, 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. Il documento treno deve essere firmato dall'agente addetto alla formazione dei treni o dal capotreno.</p> <p>Sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci 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>				<p>Documento non di sicurezza, quindi non di competenza di ANSF.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>documento treno deve essere firmato anche dal dirigente. Il documento deve essere riconsegnato nella stazione termine di corsa nell'ufficio designato dall'Impresa Ferroviaria. Il capotreno deve accertarsi che le annotazioni fatte su tale documento e le prescrizioni tecniche comunicate a mezzo dei relativi moduli siano esatte, chiare e conformi ai regolamenti ed all'orario di servizio, che siano concordanti fra loro e con la composizione del treno.</p> <p>Nella stazione di origine del treno ed in quelle dove è previsto il cambio dei documenti di scorta, il capotreno non deve partire se non è in possesso del documento treno oppure se il treno non ha fermata d'orario o prescritta nella stazione che delimita il tratto del documento stesso. In tale evenienza il capotreno deve tempestivamente informare il dirigente o l'agente addetto alla formazione dei treni. Nei treni senza capotreno la compilazione del documento-treno, per quanto di sua competenza, viene eseguita dal personale di condotta secondo le norme specifiche stabilite dall'Allegato X dell'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive.</p> <p>il documento treno è composto da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- foglio di corsa;</li> <li>- bollettino di trazione.</li> </ul> <p><b>2. Foglio di corsa.</b></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 style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>a) <b>Intestazione</b>  Tale quadro contiene l'indicazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- del numero del fascicolo linea, fascicolo orario o della circolare in cui risulta l'orario del treno;</li> <li>- della classificazione e della categoria del treno secondo le indicazioni riportate in calce alla prima pagina;</li> <li>- del numero del treno;</li> <li>- della stazione di partenza segnata col timbro e di quella destinataria;</li> <li>- della data di partenza.</li> </ul> <p>b) <b>Quadro I</b> (Consegna e Ricevimento) <i>per memoria</i></p> <p>c) <b>Quadro II</b> (Constatazioni e verifiche al materiale)  Il quadro II è composto di 4 colonne—e deve essere utilizzato dall'agente che esegue verifiche e constatazioni al materiale per apporvi le proprie dichiarazioni completate dalla firma (per esteso) e dal profilo.  Le annotazioni relative al risultato delle prescritte verifiche e prove del funzionamento del freno continuo e quelle relative al riscaldamento devono essere fatte direttamente dal verificatore.  Nel caso di verifica in stazione sprovvista di verificatore, oppure in linea, le annotazioni devono essere fatte dal capotreno.  Il capotreno deve tenere conto delle indicazioni riportate nella colonna 2, relative al funzionamento del freno continuo, per provvedere all'eventuale attivazione della frenatura a mano e delle indicazioni sullo stato del materiale,</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>riportate nella colonna 4.</p> <p>d) Quadro R (Compartimenti riservati ed a letto) per memoria</p> <p>e) <b>Quadro III</b> (Moduli consegnati e versati)  Il quadro III deve essere utilizzato esclusivamente per i moduli riguardanti le prescrizioni tecniche.  Lo stesso è diviso in due parti; nella prima vengono riportati esclusivamente gli M 40, relativi alle caratteristiche tecniche di composizione del treno, consegnati dall'Impresa Ferroviaria; nella parte "Versati" viene registrata dal capotreno la quantità dei moduli M 40 versati alla stazione che ritira il foglio di corsa.</p> <p>f) Quadro IV (Consegna moduli al macchinista)  Il quadro IV deve essere utilizzato esclusivamente per i moduli riguardanti le prescrizioni tecniche. Per le prescrizioni di movimento deve essere utilizzato il riepilogo delle prescrizioni di movimento.  Il quadro IV deve essere compilato dal capotreno e controfirmato dal personale di condotta nel caso in cui nelle stazioni intermedie il cambio del personale di condotta avvenga senza possibilità di dirette consegne. Nei treni senza capotreno tale quadro deve essere compilato dal personale addetto alla formazione treni.</p> <p>g) Quadro V (Rapporto del capotreno)  In questo quadro il capotreno deve fare il rapporto sul viaggio compiuto e, quando non abbia nulla da riferire di anormale, deve scrivere: "servizio regolare".</p>					

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



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Quando si verificano anomalie nella sicurezza della circolazione o danni alle persone, il capotreno deve compilare il rapporto procurando di raccogliere e riferire tutti i dati e le circostanze sull'accaduto.</p> <p>In particolare il capotreno deve sempre indicare sul rapporto:</p> <p>1) in caso di fermata straordinaria in linea:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la causa della fermata;</li> <li>- l'ora e la località di arresto;</li> <li>- l'ora di proseguimento del treno.</li> </ul> <p>in caso di fermata per insufficienza di trazione e successivo dimezzamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'ora e la località di arresto;</li> <li>- l'ora di proseguimento della prima parte;</li> <li>- l'ora di arrivo della locomotiva di ritorno;</li> <li>- l'ora di partenza della seconda parte e d'arrivo alla stazione successiva.</li> </ul> <p>3) in caso di spezzamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'ora e la località dove l'evento si è verificato;</li> <li>- se, dove ed a che ora si è arrestata la seconda parte;</li> <li>- se, dove ed a che ora si è arrestata la prima parte;</li> <li>- se, e da chi sono stati fatti segnali d'arresto alla seconda parte;</li> <li>- se, e da chi sono stati fatti segnali d'arresto alla prima parte.</li> </ul> <p>4) in caso di richiesta di locomotiva di soccorso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'ora e la località di arresto;</li> <li>- l'ora in cui il personale di condotta ha richiesto il soccorso;</li> <li>- l'ora di arrivo del soccorso;</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- l'ora di proseguimento del treno.  5) cambio del personale dei treni senza dirette consegne:  - l'ora reale di arrivo e la località interessata.  h) Quadro VI (Andamento del treno) per memoria  i) Quadro VII (Composizione e frenatura)  Quadro VII  Il quadro VII del foglio di corsa deve essere compilato nella stazione di origine ed in quella intermedia ove avvengono variazioni alla composizione del treno. L'agente addetto alla formazione dei treni che compila il quadro VII dovrà esporre i dati relativi alla composizione del treno, rilevabili dal mod. M 18, 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.  Nella colonna 16 si comprendono anche le locomotive inattive viaggianti come veicoli ed i carri riscaldamento.  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 dal capotreno che, dopo aver assegnato a ciascun frenatore il freno da presenziare, esporrà 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</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 mentre quelli relativi alla consegna dei moduli relativi alle prescrizioni di movimento vanno riportati nel riepilogo delle prescrizioni di movimento.</p> <p>L'agente che provvede, nella stazione di origine, all'esposizione dei dati nel quadro VII deve, di regola, eseguire personalmente anche la visita del materiale.</p> <p>Si fa eccezione per i treni scortati da foglio di corsa multiplo, nel qual caso la visita deve essere effettuata solo al materiale del primo treno indicato nel programma.</p> <p>Norme particolari per le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci Le colonne 1, 2, 3 e 4 possono essere compilate dal dirigente e/o dal capotreno.</p> <p>Le colonne da 7 a 18 devono essere compilate dall'agente addetto alla formazione treni o dal capotreno.</p> <p>Nella colonna 1 il dirigente o il capotreno dovrà esporre l'ora di arrivo dell'ultimo treno incrociante.</p> <p>Le colonne 2, 3 (se occorre) e 4 debbono</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>essere compilate dal dirigente, se presente, o dal capotreno; nelle colonne 2 e 4 verranno poi riportate a cura del capotreno 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 capotreno, ricevuto dal dirigente l'ordine di spostamento d'incrocio, annullerà con un tratto di 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 precedenze) 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 disposizioni vigenti.</p> <p><b>3. Compilazione dei quadri del foglio di corsa</b></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 (RFI) come di seguito specificato.</p> <p>Intestazione)  compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie.  Quadro I) "Avvisi correnti , ordini, moduli ed attrezzi"</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie.            Quadro II) "Constatazioni e verifiche al materiale"            compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie.            Quadro R) "Compartimenti riservati ed a letto"            compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie.            Quadro III) "Moduli consegnati dalla stazione"            compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie.            Quadro IV) "Consegna dei moduli al macchinista"            compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie per le consegne fra agenti delle stesse;            compilazione a cura di RFI nel caso di consegne fra personale di condotta e personale di RFI.            Quadro V) "Rapporto del capotreno"            compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie.            Quadro VI) "Andamento treni"            compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie.            Quadro VII) "Composizione e frenatura"            Compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie, fatta eccezione per le colonne da 2 a 4 che possono essere compilate da RFI.            Nel caso di utilizzo di un foglio di corsa multiplo il quadro deve essere compilato dal capotreno solo per il primo treno che</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>utilizza il foglio di corsa e per i treni successivi deve essere annotato "Vedere treno... ..".</p> <p>Nel caso di variazione della composizione e/o frenatura durante il viaggio, deve essere compilato nuovamente il quadro in corrispondenza della località interessata riportando i nuovi dati.</p> <p>Solo sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci la compilazione delle colonne da 2 a 4 può essere effettuata a cura del dirigente.</p> <p>Firma del foglio di corsa) a cura dell'agente addetto alla formazione dei treni competente a praticare le prescrizioni tecniche o del capotreno. Sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci il modulo deve essere firmato anche dal dirigente.</p> <p>4. Foglio di corsa multiplo</p> <p>Il foglio di corsa multiplo (mod. M.16/Em) 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 mod. M.16/Em valgono le stesse modalità previste per il mod. M.16/E. Il quadro VII deve essere compilato solo per il primo treno; per i treni successivi se non sono apportate variazioni, in corrispondenza della finca in luogo dei dati può essere riportata la dizione "Vedi quadro VII treno.....".</p> <p>Il mod. M.16/Em può essere utilizzato fino</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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. I mod.M.16/Em devono essere riconsegnati nella stazione termine di corsa dell'ultimo treno previsto. Le procedure stabilite per l'impiego di più esemplari del mod.M.16/Em potranno essere adottate anche se, in relazione al numero delle stazioni esistenti sulla relazione, fosse necessario ricorrere a più mod. M.16/E: in tale evenienza, sul frontespizio di ciascun documento dovrà essere praticata, manualmente, l'annotazione "Vale mod. M.16/Em". Norme particolari per le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci Le indicazioni relative agli incroci normali, dove previste, e, sulle linee a DU, 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 style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>5. Bollettino di trazione compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie.</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, personale di condotta e del personale dell'Impresa Ferroviaria addetto al suo coordinamento e vigilanza.</p> <p>a) Intestazione</p> <p>Il capotreno indicherà il numero del treno (o dei treni) e la relativa data di effettuazione.</p> <p>b) Quadro A (documento) La compilazione di questo quadro è di pertinenza degli addetti al Nucleo Dati Elettrocontabili (NED) ai quali il documento perviene per la registrazione, fatta eccezione per la colonna 13 nella quale il capotreno dovrà indicare il codice "333" nel caso in cui uno stesso mod. M.16/E sia utilizzato per treni con e senza scorta di movimento o per un singolo treno con tratti scortati da capotreno ed altri tratti non scortati. In tali casi, se il capotreno non scorta il treno nell'ultima parte del percorso, sarà il personale di condotta ad indicare il codice "333" prima di consegnare il documento alla propria Impresa Ferroviaria.</p> <p>c) Quadro B (personale di macchina)</p> <p>In tale quadro il capotreno riporterà i dati relativi ai mezzi di trazione ed al personale di condotta comunicatigli all'inizio di ciascuna tratta di condotta.</p> <p>Il capotreno, al termine di ciascuna tratta</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir. /2012)</p>				



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di condotta, compilerà le colonne 2 e 4 riportando nelle due caselle (DA .... A ....) le stazioni di partenza ed arrivo di ciascun percorso (relativo al personale di condotta).</p> <p>d) Quadro "B/pv"(personale di scorta) In tale quadro il capotreno riporterà i dati relativi al personale di scorta. In particolare compilerà le colonne 2 e 4 riportando nelle due caselle (DA .... A ....) le stazioni di partenza ed arrivo di ciascun percorso (relativo al 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>e) Quadro servizio di manovra  In questo quadro dovranno essere annotati i servizi di manovra effettuati.</p> <p>f) Riconsegna del documento Il capotreno provvederà a riportare nella colonna 2 dei quadri "B" e "B/pv" l'indicazione dei percorsi relativi a ciascun rigo utilizzato; egli deve riconsegnare il documento nella stazione termine di corsa, o nell'ultima stazione indicata nell' "Intestazione".  Il capotreno staccherà dal documento il</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>foglio di corsa per la consegna alle stazioni incaricate del ritiro del documento in base alle vigenti disposizioni. Il bollettino di trazione sarà consegnato al personale di condotta in servizio nell'ultima stazione termine del "foglio di corsa".</p> <p>Tale agente provvederà alla successiva consegna del documento alla propria Impresa Ferroviaria.</p> <p>I dati relativi alla "Riconsegna del mezzo di trazione", previsti al quadro B della sezione TV306/E.Unif. (colonne 27, 30 e 34), saranno trascritti da quest'ultimo prima della consegna del documento alla propria Impresa Ferroviaria. Nei treni senza capotreno la stazione che consegna il mod.TV306/E deve compilare la parte di competenza (quadro "Servizio di manovra" del mod.TV306/E).</p>					
<p align="center"><b>ALLEGATO 3</b></p> <p><b>NORME DI ESERCIZIO PER IL COLLEGAMENTO VIA RADIO TERRA-TRENO, BORDO-BORDO E TERRA-TERRA (TELEFONIA MOBILE)</b></p> <p><b>Parte I</b></p> <p><b>NORME GENERALI PER L'USO DELLA TELEFONIA MOBILE</b></p> <p>1. Le apparecchiature per il collegamento via radio terra-treno e bordo-bordo (telefoni cellulari), possono essere utilizzate dal personale dei treni per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non, previste dalle norme vigenti o necessarie in situazioni contingenti.</p> <p>2. Le comunicazioni possono essere effettuate tramite le apparecchiature in questione purché siano intellegibili. Per</p>	<p><b>4.15</b> Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente;</li> <li>- deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente;</li> <li>- deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta;</li> <li>- deve essere garantita la tracciabilità della notifica.</li> </ul> <p><b>4.25</b> Il sistema di comunicazione "terra-treno" consente di comunicare, in maniera selettiva, con ciascun agente impiegato in compiti di sicurezza e può essere utilizzato per lo scambio delle comunicazioni,</p>			<p><b>GI</b></p> <p><b>IF</b></p>	<p>I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>iniziare una conversazione, l'agente chiamato deve rispondere "Pronto ..... .. (specificare funzione dell'agente) del/di ..... (specificare il treno o la località)". L'agente chiamante, verificata la corretta identità dell'agente chiamato, si annuncerà in maniera analoga dando inizio alla conversazione.</p> <p><b>3.</b> Le comunicazioni scritte devono essere ricevute e trasmesse a treno fermo. Esse possono essere ricevute e trasmesse direttamente dal personale del treno interessato utilizzando i normali moduli in dotazione o predisposti allo scopo. In questi casi, il numero progressivo del modulo utilizzato ed il numero saltuario, che deve essere sempre aggiunto, assumono il significato di numero del dispaccio per chi trasmette e di numero di controllo per chi riceve. Il dispaccio non potrà essere considerato regolarmente trasmesso finché non siano stati completati il collazionamento e la ricezione del numero di controllo.</p> <p>Il personale del treno che riceve le predette prescrizioni dovrà trasmettere il numero di controllo del proprio modulo, solo dopo aver provveduto a consegnare agli altri agenti interessati copia del modulo stesso nei casi previsti.</p> <p><b>4.</b> Le comunicazioni verbali, ricevute e trasmesse dal personale di condotta, quando impegnato nella guida, devono, salvo l'impiego di dispositivi "viva voce" o necessità improvvise legate ad esigenze di sicurezza (segnalazione allarmi, ecc.),</p>	<p>registrate o non registrate. La chiamata di emergenza deve essere utilizzata solo quando si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni.</p> <p><b>4.26</b> L'invio e la ricezione delle comunicazioni scritte o 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>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
avvenire a treno fermo.					
5. Per l'effettuazione delle comunicazioni, il personale di condotta può, all'occorrenza, avvalersi dell'apparecchiatura radiotelefonica in dotazione al capotreno e viceversa.				<b>IF</b>	
6. Restano invariati gli obblighi degli agenti previsti dalla normativa vigente ai fini dello scambio delle comunicazioni.	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.			<b>GI</b> <b>IF</b>	I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra.  Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.
7. Le norme tecniche e le specifiche modalità d'impiego delle apparecchiature in questione, sono disciplinati nei Manuali operativi delle apparecchiature stesse.				<b>GI</b> <b>IF</b>	I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra.  Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.
<p align="center"><b>Parte II</b></p> <p align="center"><b>NORME PER L'USO DELLA TELEFONIA MOBILE SU LINEE SERVITE DAL SISTEMA GSM-R</b></p> <p><b>1. PREMESSA</b></p> <p>La rete radiomobile GSM-R, realizzata nel rispetto degli standard europei e rispondente ai requisiti di interoperabilità fissati dalle direttive europee in materia, mette a disposizione funzionalità e prestazioni orientate alle specifiche esigenze ferroviarie, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• chiamate di emergenza;</li> <li>• altre particolari funzioni (ad esempio: chiamate di gruppo; chiamate punto</li> </ul>	<p>2.9 Per consentire la comunicazione telefonica con i convogli, sull'infrastruttura sono installati i dispositivi di comunicazione "terra-treno" (sottosistema di terra). Su determinate linee è possibile inviare una comunicazione prioritaria definita "chiamata di emergenza".</p> <p>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</p>			<b>GI</b> <b>IF</b>	I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra.  Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>punto, associazione di determinati agenti a numeri funzionali, gestione di chiamate prioritarie, interconnessione con la rete telefonica fissa di RFI). L'accesso alle chiamate di emergenza, alle chiamate di gruppo e la gestione delle chiamate prioritarie, risulta possibile unicamente in copertura radio proprietaria GSM-R.</p> <p>L'elenco dei numeri telefonici dei DCO/DC/DM/DOE, nonché le linee o tratti di linea ove è utilizzabile la chiamata di emergenza sono riportati nell'Orario di Servizio.</p> <p><b>2. UTENTI GSM-R</b></p> <p>Tutti gli agenti muniti di SIM-Card e apparato mobile o muniti di apparato della rete telefonica fissa di RFI sono da considerarsi utenti GSM-R.</p> <p>L'identificativo telefonico degli utenti della rete GSM-R è costruito sulla base delle regole previste dal Piano di Numerazione standardizzato a livello europeo. Il prefisso telefonico nazionale della rete GSM-R è il numero 313. Le chiamate tra utenti della rete GSM-R possono essere effettuate senza digitazione del prefisso di rete.</p> <p>Le tipologie di utenti GSM-R possono essere identificate come:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• personale dei treni (Personale di condotta: PdC e Personale di accompagnamento: PdA);</li> <li>• personale della circolazione (DCO, DC, DM; deviatori);</li> <li>• personale della manovra;</li> <li>• personale della manutenzione (DOE, altri agenti stabiliti dalla Unità Centrale</li> </ul>	<p>nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>3.2</b> Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivo...<b>omissis</b>... condotta;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno;</li> <li>- dispositivo...<b>omissis</b>... dei treni.</li> </ul> <p><b>3.7</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>4.25</b> Il sistema di comunicazione "terra-treno" consente di comunicare, in maniera selettiva, con ciascun agente impiegato in compiti di sicurezza e può essere utilizzato per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non registrate. La chiamata di emergenza deve essere utilizzata solo quando si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni.</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Competente);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• altre tipologie di agenti (personale degli uffici).</li> </ul> <p>Gli utenti possono far parte di gruppi distinti (ad esempio: gruppo treni, gruppo manovra). Questa suddivisione permette di circoscrivere chiamate di emergenza o di gruppo all'interno di un gruppo limitato di agenti (es: la chiamata di "emergenza treni" o di "gruppo treni" su un'area mette in comunicazione solo il DC/DCO ed il DOTE con giurisdizione sull'area ed i DM e il personale dei treni presenti nella stessa).</p> <p><b>3. NUMERO FUNZIONALE</b></p> <p>Il numero funzionale è il numero telefonico che identifica in maniera univoca l'identità e il ruolo del personale della circolazione, del personale dei treni e del personale della manutenzione.</p> <p>Il numero funzionale è composto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• da una prima parte che indica il tipo di chiamata (es: verso personale dei treni, della circolazione, della manovra, della manutenzione);</li> <li>• da una parte centrale che indica l'identificativo dell'agente (es: numero del treno, identificativo di una località di servizio, ecc.);</li> <li>• da una parte finale che indica il ruolo svolto dall'agente (es: personale di condotta, capotreno, DM, DCO, DOTE, ecc.).</li> </ul> <p>Ad esempio per generare una chiamata verso il personale di condotta del treno 456, si dovrà digitare il numero 2 00456 01 2 (tipo</p>					

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti										
<p>di chiamata "verso treno") 00456 (numero identificativo, ovvero numero del treno preceduto da zeri di riempimento fino a 5 cifre) 01 (codice funzionale dell'agente chiamato: personale di condotta).</p> <p>Per i treni supplementari, per l'associazione a numero funzionale e per le relative chiamate ad essi dirette, dovranno essere adottate le stesse procedure previste per i treni ordinari utilizzando un numero identificativo del treno a 6 cifre e lasciando invariati, per tutti i tipi di treno, i codici funzionali degli agenti:</p> <table border="1" data-bbox="58 679 629 895"> <thead> <tr> <th data-bbox="58 679 338 770">Treno Supplementare</th> <th data-bbox="338 679 629 770">Prima cifra del numero treno a 6 cifre</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="58 770 338 802">Ante</td> <td data-bbox="338 770 629 802">1</td> </tr> <tr> <td data-bbox="58 802 338 834">Bis</td> <td data-bbox="338 802 629 834">2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="58 834 338 866">Ter</td> <td data-bbox="338 834 629 866">3</td> </tr> <tr> <td data-bbox="58 866 338 895">Quater</td> <td data-bbox="338 866 629 895">4</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ad esempio per generare una chiamata verso il personale di condotta del treno 456 bis, si dovrà digitare il numero 2 200456 01. L'associazione da parte degli agenti a numero funzionale può essere temporanea o permanente. I DM, DCO, DC, DOTE ed in generale tutte le funzioni di impianti fissi, devono essere associati in maniera permanente ad un numero funzionale, che fa riferimento al posto fisso dove gli stessi svolgono il servizio. Il personale dei treni, all'inizio del servizio di condotta e di accompagnamento, deve effettuare associazioni in maniera temporanea ad un numero funzionale che fa riferimento al treno in cui svolge il servizio stesso. Al</p>	Treno Supplementare	Prima cifra del numero treno a 6 cifre	Ante	1	Bis	2	Ter	3	Quater	4	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
Treno Supplementare	Prima cifra del numero treno a 6 cifre														
Ante	1														
Bis	2														
Ter	3														
Quater	4														

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>termine del servizio tali agenti devono disassociarsi dal numero funzionale di riferimento. Durante il servizio di condotta e di accompagnamento non è consentito al personale dei treni di disassociarsi, anche solo temporaneamente, dal numero funzionale. Con il ricorso al numero funzionale gli agenti possono effettuare chiamate verso altri agenti associati anche quando di questi è noto solo il servizio svolto (località, numero treno) e non il numero di rete. Le Imprese Ferroviarie devono utilizzare il servizio di associazione a numero funzionale esclusivamente per i treni con tracce assegnate da RFI.</p> <p><b>4. DOTAZIONI TELEFONICHE PERSONALE CHE OPERA A TERRA</b></p> <p>Per il personale che svolge servizio nei posti fissi (DCO, DC, DM, DOTE, altro personale della manutenzione, deviatori, manovratori), la dotazione telefonica prevista è costituita da uno o più terminali telefonici a disposizione degli agenti che svolgono servizio nel posto. I terminali telefonici sono diversificati in base alle esigenze di servizio ferroviario. Gli agenti di detti posti avranno cura di lasciare in consegna agli agenti subentranti i terminali telefonici in dotazione. Nelle postazioni DCO, DC, DOTE devono essere previste particolari consolle telefoniche con le quali è possibile selezionare l'area di destinazione di una chiamata di emergenza o di gruppo.</p> <p><b>PERSONALE CHE OPERA A BORDO</b></p> <p>Le cabine di guida dei rotabili devono</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>essere attrezzate con terminali GSM-R di tipo veicolare (Cab radio). Un ulteriore terminale GSM-R di tipo palmare, dovrà essere assegnato al personale di accompagnamento (capotreno) se presente a bordo. Per i soli rotabili già in esercizio o in corso di immissione è ammesso in via transitoria, ad esclusione di quelli che circolano sui tratti di linea AV/AC, l'utilizzo di telefoni GSMR di tipo palmare collegato ad antenna esterna, in grado di ricevere le chiamate di emergenza e dotato di pulsante dedicato per effettuare le chiamate di emergenza. Le Imprese Ferroviarie proprietarie del mezzo di trazione devono garantire la dotazione di quest'ultima tipologia di apparecchiatura mobile efficiente nella cabina di guida in testa al treno.</p> <p><b>5. PRIORITÀ</b></p> <p>Le chiamate telefoniche GSM-R assumono differenti livelli di priorità, in funzione della loro tipologia o dell'agente che le effettua. Una chiamata in arrivo con priorità massima provoca la chiusura della chiamata già attiva a più bassa priorità. Le chiamate di emergenza assumono massima priorità.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p style="text-align: center;"><b>Parte III</b></p> <p style="text-align: center;"><b>NORME PARTICOLARI PER LE CHIAMATE DI EMERGENZA</b></p> <p>Gli agenti abilitati all'utilizzo della funzionalità GSM-R "Chiamata di emergenza treni" (già "segnale di prudenza generalizzata", nel seguito più genericamente "chiamata di emergenza"),</p>	<p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p>			<p><b>GI</b> <b>IF</b></p>	<p>I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DCO, DC, DM;</li> <li>• Personale di condotta;</li> <li>• Personale di accompagnamento (capotreno);</li> <li>• DOTE;</li> <li>• Personale della manutenzione che svolge compiti di vigilanza, di scorta carrelli e treni materiali e di protezione cantieri.</li> </ul> <p><b>1. CARATTERISTICHE DELLA CHIAMATA</b> La ricezione della chiamata di emergenza, senza altra comunicazione già in corso, viene evidenziata da una particolare suoneria e dall'attivazione della funzione "viva voce" sul telefono dell'agente ricevente.</p> <p>Nel caso di destinatario avente conversazione in corso, verrà automaticamente chiusa la chiamata in corso e l'emergenza verrà resa attiva tramite funzione di "autorispota" dell'apparato radio. Nelle postazioni DCO, DC o DOTE, nel caso di ricevimento con conversazione in corso relativa a precedente chiamata di emergenza, verrà notificata la seconda chiamata e mantenuta attiva la prima.</p> <p><b>2. ESTENSIONE DELLA CHIAMATA</b> Al fine di limitare l'estensione della chiamata d'emergenza, le linee ferroviarie sono suddivise in aree predefinite.</p> <p>La chiamata di emergenza generata dal DM, dal personale della manutenzione, dal personale di condotta e dal personale di accompagnamento (capotreno) viene diffusa nell'area predefinita di cui sopra</p>	<p><b>1.6</b> L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p><b>4.25</b> Il sistema di comunicazione "terra-treno" consente di comunicare, in maniera selettiva, con ciascun agente impiegato in compiti di sicurezza e può essere utilizzato per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non registrate. La chiamata di emergenza deve essere utilizzata solo quando si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni.</p> <p><b>10.3</b> 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>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>all'interno della quale è localizzato l'originatore della chiamata; i DC/DCO possono generare chiamate di emergenza relative a ciascuna area di loro giurisdizione.</p> <p>La chiamata di emergenza viene ricevuta dai DM, dal personale della manutenzione, dal personale di condotta, dal personale di accompagnamento (capotreno) localizzati nell'area di diffusione della chiamata, nonché dal DC/DCO e DOTE di giurisdizione.</p> <p>Il personale di condotta e il personale di accompagnamento (capotreno) ricevono la chiamata di emergenza anche entrando, in movimento, nell'area di diffusione della chiamata, qualora la stessa non sia ancora terminata; analogamente, uscendo fisicamente dall'area in cui la chiamata di emergenza è attiva, si viene di conseguenza esclusi dalla conversazione, sia durante la fase di ascolto che in quella di comunicazione.</p> <p>L'agente che invia la chiamata di emergenza non ha evidenza del numero e dell'identità degli agenti in ascolto. Chi riceve la chiamata di emergenza non ha evidenza dell'identità dell'emittente.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p><b>3. EMISSIONE DELLA CHIAMATA</b></p> <p>La chiamata di emergenza deve essere lanciata solo quando si constati o si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni. Il ricorso alla chiamata di emergenza non sostituisce l'organizzazione prevista dalle vigenti norme per il caso di eventi che richiedano</p>	<p><b>10.1</b> Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, incluse le funzioni a tal fine disponibili nel sistema di segnalamento utilizzato, nella maniera più sollecita e tempestiva, in</p>		<b>I</b>	<b>GI IF</b>	<p>I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>interventi di emergenza. Pertanto i provvedimenti interessanti la sicurezza della circolazione previsti dalle vigenti norme nei casi di emergenza, devono essere comunque adottati da tutti gli agenti interessati.</p> <p>Chi ha generato la chiamata di emergenza, oltre a prendere tutti i provvedimenti stabiliti dalle disposizioni regolamentari vigenti compreso in particolare l'avviso alla località attigua e suggerite dalla situazione in atto per garantire la sicurezza, deve comportarsi, secondo i casi, come specificato nei successivi punti. In ricezione, i DC/DCO ed i DOTE possono rilevare sugli apparati telefonici in dotazione l'area in cui è generata una chiamata di emergenza; in trasmissione i DC/DCO possono scegliere un'area in cui generare la stessa. Le modalità di visualizzazione delle aree possono variare in base alle tipologie di apparati in dotazione.</p> <p><b>4. MODALITÀ DI COMUNICAZIONE</b></p> <p>La chiamata di emergenza è una comunicazione che non consente al DM, al personale della manutenzione, al personale di condotta ed al personale di accompagnamento di parlare simultaneamente. Pertanto gli agenti coinvolti appartenenti alle categorie anzidette, per poter comunicare devono ricorrere all'apposito pulsante ("PTT")(1) sul terminale.</p> <p>La disponibilità viene segnalata acusticamente e visivamente e consente,</p>	<p>relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento. Ogni oggetto di giorno od anche le sole braccia, e qualunque luce di notte, agitati violentemente, impongono l'arresto dei treni.</p> <p><b>10.3</b> 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>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>all'agente che lo richieda, di comunicare. L'agente, limitatamente alla fase di comunicazione, deve mantenere l'apposito pulsante premuto e rilasciarlo immediatamente al termine di detta fase. Al contrario, in caso di mancata acquisizione del canale, si deve riprovare tramite ulteriore pressione dell'apposito pulsante. La pressione continua del pulsante non assicura alcun effetto. I DCO, DC, DOTE possono inserirsi in una comunicazione in atto e parlare senza la necessità di utilizzo dell'apposito pulsante ("PTT") (2). L'agente che genera la chiamata deve comunicare per primo le notizie relative all'occorso (fatto, luogo, pericoli per la circolazione, eventuali previsioni, ecc.) agli altri agenti i quali devono evitare, in questa fase, di intervenire nella comunicazione. Se la chiamata è stata emessa da un agente diverso da DCO o DC, il suddetto agente deve fornire tutte le necessarie notizie al DCO o al DC che si regolerà come detto al successivo punto. Se la chiamata è stata emessa da un DCO o DC, questi farà seguire tutte le necessarie informazioni ai posti interessati.</p> <p>(1) PTT = Push To Talk.  (2) I soli DCO, DC, DOTE con giurisdizione nella linea AV/AC Roma - Napoli dotati di consolle telefoniche, devono ricorrere all'uso del predetto pulsante qualora intendano inserirsi nel canale di comunicazione durante la comunicazione di un altro utente.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p><b>5. ADEMPIMENTI DEL PERSONALE</b></p>	<p><b>10.4</b> Chi riceve una chiamata di emergenza</p>		<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>I GI per ciò che riguarda</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Chi riceve una chiamata di emergenza si comporterà come detto in appresso, a meno che la situazione a lui risultante al momento del manifestarsi della chiamata non imponga l'adozione di provvedimenti più restrittivi. Nel tal caso dovrà comunicare con prontezza notizie più dettagliate agli altri agenti. Il PdC che riceve una chiamata di emergenza deve prontamente ridurre la velocità di marcia a 30 km/h; deve porsi in ascolto non intervenendo nella comunicazione, a meno che debba fornire elementi di rilevante importanza ai fini della sicurezza o correggere errori determinanti, che abbia rilevato dalla conversazione in corso. In quest'ultima evenienza, solleciterà il contatto telefonico con il DCO/DC. Analogamente, nel caso in cui, ricevuta la chiamata di emergenza, il PdC, stando in ascolto, non avverta alcuna comunicazione in corso tra DCO/DC ed altri agenti, deve sollecitare il contatto telefonico con il DCO/DC stesso.</p> <p>Il predetto limite di velocità, salvo diverse disposizioni telefoniche più restrittive, deve essere osservato, nel rispetto di tutte le norme comuni, fino a che il PdC non riceva dal DCO/DC la comunicazione telefonica di cessazione dell'emergenza.</p> <p>Il DCO/DC che riceve una chiamata di emergenza, dopo aver individuato l'area in cui questa è stata generata e dopo aver ricevuto le previste informazioni sull'accaduto deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stabilire le necessarie comunicazioni telefoniche sia con tutti i posti di servizio</li> </ul>	<p>deve immediatamente mettere in atto i provvedimenti di sua competenza necessari a garantire la sicurezza in base agli elementi in suo possesso, porsi in ascolto, non intervenendo nella comunicazione eventualmente in corso se non per fornire elementi rilevanti per la sicurezza, e prendere conseguentemente gli ulteriori provvedimenti di propria competenza. In particolare gli agenti di condotta, in assenza di impedimenti alla prosecuzione della marcia, possono proseguire solo in marcia a vista fino al ricevimento di istruzioni dal regolatore della circolazione.</p>			<p><b>IF</b></p>	<p>le attività sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>che con tutti i treni presenti nell'area in cui è stata generata la chiamata per verificare che gli agenti interessati siano in ascolto;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• disporre, o far disporre, immediatamente a via impedita i segnali di partenza delle località di servizio di sua giurisdizione che si trovino all'interno dell'area interessata dalla chiamata;</li> <li>• diramare chiare e concise notizie sulle cause della segnalazione a tutti i posti interessati e provvedere per gli eventuali interventi di emergenza richiesti dalla situazione.</li> </ul> <p>I DM che hanno generato o ricevuto una chiamata di emergenza non devono far proseguire i treni e pertanto disporranno immediatamente a via impedita i segnali di partenza che si trovassero eventualmente a via libera. I segnali stessi devono rimanere a via impedita fino a che i DM non ricevano dal DCO/DC la comunicazione telefonica di cessazione dell'emergenza. Il personale della manutenzione che riceve una chiamata di emergenza deve adottare gli eventuali interventi di emergenza richiesti dalla situazione.</p> <p><b>6. CESSAZIONE DELL'EMERGENZA</b></p> <p>Il DCO/DC, a seguito dell'adozione dei provvedimenti che si rendessero eventualmente necessari per garantire la sicurezza in relazione ai motivi che hanno originato l'emissione della chiamata di emergenza, diramerà sollecitamente agli altri agenti, il termine della stessa, con comunicazione verbale (1).</p> <p>Se dopo il ricevimento della chiamata di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir. /2012)</p>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>emergenza il DCO non ottiene notizie da parte dell'agente che ha generato la chiamata, deve effettuare le necessarie verifiche con tutti i posti fissi e mobili presenti nell'area dove la stessa sia stata generata e quindi provvedere a diramarne il termine. Il DC/DCO, subito dopo aver comunicato la cessazione dell'emergenza, deve sempre effettuare anche la chiusura della chiamata. A questo scopo dovrà premere tre volte il tasto "asterisco" (sequenza ***) quando utilizza un terminale GSM-R di tipo palmare, oppure premere il pulsante dedicato quando utilizza una consolle telefonica fissa.</p>					
<p><b>7. TRENO FERMO IN LINEA</b>  Nelle situazioni di cui ai precedenti capoversi, verificandosi l'arresto in linea di treni, ad iniziativa del PdC che ha rilevato impedimenti e lanciato la chiamata, o a seguito di eventuale ordine di arrestare la corsa da parte di un qualsiasi agente, la ripresa della corsa potrà avvenire solo a seguito di autorizzazione con dispaccio del DM o DCO (1). L'ordine di ripresa della corsa impartito con dispaccio dal DM o DCO al PdC dei treni fermi in linea deve essere registrato da questi ultimi nel fascicolo M40a in loro possesso. Il numero di controllo del dispaccio è quello del modulo M40a su cui esso è stato trascritto.  Prima di riprendere la corsa il PdC deve aver ricevuto l'autorizzazione verbale da parte del capotreno. Il PdC che riprende la corsa nelle suesposte situazioni deve osservare tutte le norme comuni per</p>	<p><b>10.5</b> Qualora, in seguito ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della corsa deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione di giurisdizione previa adozione di tutti i necessari controlli e provvedimenti atti ad assicurare il proseguimento del treno in condizioni di sicurezza e notifica all'agente di condotta delle modalità per la ripresa ed il proseguimento della corsa</p>		I	GI IF	<p>I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>quanto riguarda le condizioni della corsa, il rispetto dei segnali, ecc.</p> <p>1) "A seguito ordine di arresto da voi ricevuto, siete autorizzati a proseguire", oppure "A seguito chiamata di emergenza da voi emessa, siete autorizzati a proseguire", da completare con le eventuali prescrizioni concernenti il tratto in soggezione. Se il dispaccio è stato ricevuto dal PdC, questi deve farlo vistare dal capotreno e viceversa.</p>					
<p style="text-align: center;"><b>Parte IV</b> <b>ALTRE PARTICOLARI FUNZIONI DEL SISTEMA GSM-R</b></p> <p><b>1. CHIAMATE DI GRUPPO "TRENO"</b></p> <p>Le chiamate di gruppo consentono di mettere in comunicazione un gruppo di agenti abilitati all'utilizzo delle chiamate stesse presenti nell'area dove la chiamata viene generata. Il ricorso a questo tipo di chiamata permette il coinvolgimento di un gruppo di agenti in una comunicazione che non richieda interventi con carattere di emergenza, ma che si renda necessaria per lo svolgimento del servizio.</p> <p>Gli agenti abilitati all'utilizzo della funzionalità GSM-R "Chiamata di gruppo treni" sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DCO, DC, DM;</li> <li>• Personale di condotta;</li> <li>• Personale di accompagnamento (capotreno);</li> <li>• DOTE.</li> </ul> <p>Le modalità di comunicazione relative all'emissione, all'inclusione nella comunicazione ed al termine delle</p>			<b>I</b>	<b>GI</b> <b>IF</b>	<p>I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
chiamate di gruppo sono analoghe a quelle previste per le chiamate d'emergenza.					
<p align="center"><b>ALLEGATO 4</b></p> <p align="center"><b>NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI IN SERVIZIO AI TRENI CON MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURE PER IL CONTROLLO DELLA MARCIA DEL TRENI (SCMT)</b></p> <p><b>1. Generalità</b></p> <p>L'apparecchiatura SCMT ( sottosistema di bordo), inserita ed efficiente, installata sui rotabili dotati di cabina di guida (mezzi di trazione, carrozza pilota e rimorchi) e circolanti sulle linee attrezzate con apparecchiature SCMT (sottosistema di terra), realizza la funzione di controllo della marcia dei treni (funzione SCMT). L'Apparecchiatura realizza la funzione SCMT verificando il rispetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dei segnali fissi (di prima categoria e di protezione propria dei PL con barriere);</li> <li>- della velocità massima ammessa sugli itinerari (arrivo/partenza/transito) delle località di servizio;</li> <li>- della velocità massima ammessa dalla frenatura;</li> <li>- della velocità massima ammessa dal materiale rotabile;</li> <li>- della velocità massima dai rallentamenti interessanti: la piena linea, i bivi e i binari di corretto tracciato nonché quelli deviati percorribili ad una velocità superiore a 60 km/h, dei posti di comunicazione, delle stazioni e dei posti di movimento;</li> </ul>	<p><b>2.8</b> 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><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>3.2</b> Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivo di...<b>omissis</b>.... di terra;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni;</li> <li>- sistema di ...<b>omissis</b>.... dei treni.</li> </ul> <p><b>3.4</b> Lo stato di funzionamento e le funzioni di sicurezza realizzate dei sottosistemi e dispositivi di bordo devono essere registrati da un sistema di registrazione.</p> <p><b>3.7</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della</p>			<p align="center"><b>GI</b></p> <p align="center"><b>IF</b></p>	<p>I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- delle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti;</p> <p>- di altre particolari condizioni di marcia (ingresso dal binario illegale, ricevimento su binario tronco con paraurti, locomotiva di spinta con maglia sganciabile, inserzione/disinserzione della Ripetizione Continua dei Segnali in Macchina).</p> <p>L'apparecchiatura SCMT realizza inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta;</li> <li>• La Ripetizione Continua dei Segnali in Macchina (RSC) a più di quattro codici.</li> </ul> <p>L'apparecchiatura SCMT non fornisce in cabina di guida informazioni di spazio e di velocità, salvo l'indicazione, con apposito simbolo, della velocità di rilascio ridotta oppure della rimozione del tetto della velocità di rilascio.</p> <p>Le caratteristiche dell'apparecchiatura SCMT permettono il suo impiego in modi operativi diversi a secondo dell'attrezzaggio della linea e/o degli eventuali guasti. Con i rotabili (mezzi di trazione, carrozze pilota e rimorchi muniti di cabina di guida) muniti di apparecchiatura SCMT (sottosistema di bordo), la corsa del treno deve essere regolata nel pieno del rispetto della normativa in vigore (rispetto dei segnali, norme tecniche di circolazione del materiale rotabile, prescrizioni, ecc.) come nel caso di condotta di un rotabile non munito di apparecchiatura SCMT.</p> <p><b>2. Indicazioni in orario di servizio delle linee attrezzate con SCMT</b></p> <p>Le linee attrezzate con SCMT sono indicate</p>	<p>circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>3.11</b> I treni devono essere attrezzati con un sottosistema di bordo (SSB) del sistema di protezione compatibile con il sottosistema di terra (SST) del sistema di protezione presente sulle linee da percorrere.</p> <p><b>4.20</b> 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 ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>nell'orario di servizio tramite l'apposito segno convenzionale (linea di punti verticale riportata sulla fiancata principale). Nell'orario di servizio deve essere anche indicato lo specifico punto di inizio e termine del tratto attrezzato (segnale di protezione, di partenza, ecc.).</p>					
<p><b>3. Notifica delle prescrizioni</b>            Ai treni attrezzati con apparecchiatura SCMT dovranno continuare ad essere notificate le prescrizioni nel rispetto delle norme vigenti, salvo quanto di seguito disciplinato.</p>	<p><b>4.13</b> Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali).            Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p>		<b>I</b>	<b>GI</b>	
<p><b>4. Esclusione della funzione SCMT per guasto alle apparecchiature di terra</b>            Nel caso di guasto alle apparecchiature di terra ai treni può essere prescritto di escludere la funzione SCMT come di seguito specificato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in corrispondenza di un segnale fisso, formula: "Escludete SCMT in corrispondenza segnale di ...(partenza/protezione di ... o PBI n°...tra ...e ...)".</li> </ul> <p>In tal caso il guidatore deve arrestare il treno in precedenza al segnale interessato, escludere la funzione SCMT e reincluderla appena superato il predetto segnale;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nel percorrere un tratto di linea, formula: "Escludete SCMT da ... (località di servizio) a .....(località di servizio)". In tal caso il personale di condotta deve arrestare il</li> </ul>	<p><b>12.1</b> Il SSB del sistema di protezione della marcia o una o più funzioni di sicurezza da esso fornite possono essere esclusi soltanto qualora strettamente necessario al proseguimento del treno (autorizzazione al movimento concessa tramite prescrizione, guasto del sistema di protezione).</p> <p><b>12.3</b> Per la circolazione di un treno in assenza della protezione del sistema, devono sussistere tutte le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) risulti attivo il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta oppure, in caso di guasto di tale dispositivo, siano adottate le misure previste al punto 16.6, sesto alinea.</li> <li>b) non siano in atto movimenti contemporanei non indipendenti per</li> </ul>		<b>I</b>	<b>GI</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treno prima del segnale di partenza della località di servizio che delimita l'inizio del tratto di linea interessato alla esclusione, escludere la funzione SCMT e reincluderla appena superato il segnale di protezione della località di servizio che delimita il termine del tratto interessato alla predetta esclusione.</p> <p>La prescrizione di esclusione SCMT deve essere notificata dalla località di servizio dalla località di servizio abilitata limitrofa al guasto (o PdS limitrofo al guasto sulle linee esercitate in CTC-DCO).</p>	<p>disposizione di impianto;</p> <p>c) siano adottate, da parte del regolatore della circolazione e dell'agente di condotta, le necessarie ulteriori mitigazioni, atte ad assicurare la circolazione del treno in sicurezza, da definire tenendo conto almeno dei seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso;</li> <li>- caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere.</li> </ul> <p>Non deve essere comunque superata la velocità di 50 km/h, che deve essere imposta dal sistema di protezione in modo automatico in relazione all'anormalità in atto, salvo il caso in cui il SSB debba essere escluso.</p>				
<p><b>5. Perdita delle informazioni interessanti l'aspetto dei segnali fissi (intervento frenatura d'urgenza)</b></p> <p>A seguito della perdita di un PI (punto informativo) di segnale di 1ª categoria (visualizzazione sull'interfaccia uomo/macchina del codice "37" dell'icona di "Train Trip") o di due PI informativi consecutivi (visualizzazione sull'interfaccia uomo/macchina del codice "39"), il sistema SCMT comanda la frenatura del treno fino all'arresto, salvo il caso in cui, sulle linee in BAcc, sia presente un codice a bordo uguale o superiore a 270.</p> <p>L'anormalità viene visualizzata a treno fermo con specifico messaggio al</p>	<p><b>10.6</b> 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 itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p> <p><b>12.4</b> Nel caso di arresto di un treno per intervento del sistema di protezione, la</p>	<p>(2012)</p>	<p>I</p>	<p>GI IF</p>	<p>I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>guidatore. Il guidatore, nel caso di arresto in corrispondenza del segnale di protezione o di partenza oppure sull'itinerario di arrivo e di partenza di una stazione, deve segnalare, con comunicazione registrata, l'anormalità al DM/AG (della stazione stessa oppure nel caso di arresto in linea o ai segnali di PBI/PBA al DM della successiva stazione abilitata) o al DCO sulle linee in telecomando. A richiesta del DM/AG o DCO, nel caso di arresto ad un segnale fisso, il guidatore deve precisare se il segnale è a via libera o via impedita. Per la ripresa della corsa, nel caso di visualizzazione dell'interfaccia uomo/macchina del codice "37", "39" o dell'icona di "Train Trip", il DM/AG o DCO, deve autorizzare il proseguimento del treno con apposita prescrizione.</p>	<p>ripresa della corsa dello stesso può avvenire solo alle condizioni di cui al punto 10.5.</p>				
<p><b>6. Rotabili affidati ad un agente di condotta – Guasto al sottosistema di bordo (SSB)</b> Con i treni serviti da rotabile munito di cabina di guida (mezzo di trazione, carrozza pilota o rimorchio) attrezzato con SCMT devono essere rispettate dal guidatore anche le norme particolari riportate nell'Istruzione del Personale Condotta Locomotive. Resta inteso che il guidatore deve comunque regolare la corsa del treno nel pieno rispetto della normativa vigente (indicazioni del segnalamento, norme tecniche di circolazione del materiale rotabile, orario di servizio, prescrizioni, ecc.) come nel caso di</p>	<p><b>4.28</b> Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di</p>	<p><b>M</b></p>	<p><b>I</b></p>	<p><b>GI IF</b></p>	<p>Introdotta il principio che i treni sono condotti da un solo agente. E' prevista la presenza di un secondo agente che deve svolgere la funzione del vigilante solo in caso di guasto del sistema di protezione e di mancato funzionamento del dispositivo vigilante.  I GI per ciò che riguarda</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>rotabile non attrezzato.</p> <p>Nei casi in cui il treno sia servito da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta tale agente deve inoltre comunicare all'agente di accompagnamento dei treni (capotreno):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- che il treno è servito da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta (all'inizio del servizio);</li> <li>- l'eventuale necessità (es: guasti/anormalità al SSB che determinano la perdita della protezione SCMT) della sua presenza, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente.</li> </ul> <p>L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) in servizio ai treni serviti da rotabile munito di SCMT può normalmente svolgere le incombenze di sua spettanza su tutto il convoglio anche se il rotabile stesso è affidato ad un agente di condotta. In quest'ultima evenienza tale agente deve comunque portarsi con sollecitudine in cabina di guida in presenza di arresto del treno per intervento della frenatura d'urgenza non riconducibile ad interventi dei viaggiatori sugli appositi dispositivi (freno di emergenza, ecc.) per gli eventuali interventi del caso (immobilizzazione del treno, arresto dei motori termici, ecc.).</p> <p>In presenza di guasti/anormalità al SSB che determinano la perdita della protezione SCMT (funzione SCMT non attiva) il capotreno, qualora il treno sia servito da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta, deve prendere posto, durante la corsa, in cabina di guida come</p>	<p>degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>				<p>le attività sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>secondo agente, qualora il guasto/anormalità abbia determinato anche la perdita della funzione vigilante. Tale provvedimento potrà essere applicato anche nel caso in cui il capotreno sia unico agente di accompagnamento presente sul treno ed il rotabile munito di SCMT non sia comunicante con il resto del convoglio; in tal caso il provvedimento dovrà essere limitato al raggiungimento della località di servizio ove sia possibile la sostituzione del rotabile guasto (o reperito altro agente almeno abilitato ai segnali che prenda posto in cabina di guida come secondo agente) e comunque non oltre il termine corsa del treno; di ciò il capotreno dovrà dare avviso ai viaggiatori.</p> <p>Quando il capotreno prende posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente deve assolvere alle funzioni proprie del suo profilo nelle stazioni di origine, di fermata e termine di corsa. Durante la corsa, con i treni composti da rotabili con cabina di guida comunicante con il resto del convoglio, il predetto agente può allontanarsi dalla cabina di guida solo per motivi di sicurezza dell'esercizio o di emergenza legati all'assistenza alla clientela (malore di un viaggiatore, ecc.), in tal caso l'agente di condotta può anche ricorrere all'arresto del treno.</p>					
7. Soppresso					
<b>8. Rotabili affidati ad un agente di condotta in servizio ai treni non scortati dall'agente di</b>	<b>4.28</b> Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b> <b>IF</b>	Introdotta il principio che i treni sono



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>accompagnamento dei treni (Capotreno)</b> I rotabili (mezzi di trazione, carrozze pilota e rimorchi muniti di cabina di guida) muniti di apparecchiatura SCMT (sottosistema di bordo) affidati ad un agente di condotta e in servizio ai treni non scortati dall'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), possono circolare sulle linee di RFI attrezzate con apparecchiature SCMT (sottosistema di terra), alle specifiche condizioni che saranno emanate dal Gestore dell'infrastruttura.</p>	<p>passaggeri, 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>condotti da un solo agente. E' prevista la presenza di un secondo agente che deve svolgere la funzione del vigilante solo in caso di guasto del sistema di protezione e di mancato funzionamento del dispositivo vigilante.</p> <p>I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>
<p><b>9. Partenza con la testa del treno ubicata oltre il segnale</b> La partenza con la testa del treno (1) ubicata oltre il segnale deve avvenire dai binari per i quali esiste il tasto o la funzione "Tb00" da azionare sempre, anche quando il relativo circuito di binario di valle risulta libero o in caso di mancata disposizione a via libera del segnale, per consentire l'attivazione del secondo PI ubicato in corrispondenza del "Picchetto indicatore Punto Informativo posticipato" di cui al punto 15 bis) dell'Allegato 1 del R.S.; nel caso non sia possibile utilizzare il citato dispositivo oppure l'azionamento dello</p>	<p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>8.15</b> I binari dai quali sia programmata la partenza di un treno con la cabina di guida</p>		I	GI	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stesso sia inefficace, ai treni deve essere praticata la seguente prescrizione:  <i>“Per indisponibilità del dispositivo di attivazione del secondo PI, la funzione SCMT potrà attivarsi al successivo PI di segnale di 1ª categoria o, qualora il successivo segnale non sia di 1ª categoria, al PI in uscita dalla località di servizio”.</i></p> <p>Nelle circostanze eccezionali in cui la partenza debba avvenire con la testa del treno ubicata oltre il segnale di partenza da binari per i quali non è previsto il citato tasto o funzione “Tb00” e di conseguenza il secondo PI, al treno interessato deve essere praticata la seguente prescrizione:  <i>“Per partenza da binario non munito di secondo PI attivabile mediante apposito dispositivo, la funzione SCMT potrà attivarsi al successivo PI di segnale di 1ª categoria o, qualora il successivo segnale non sia di 1ª categoria, al PI in uscita dalla località di servizio”.</i></p> <p>Il personale di condotta deve sempre avvisare con comunicazione registrata il DM/DCO ogni qualvolta la testa del treno sia ubicata oltre il segnale.  Nell'Orario di servizio devono essere sempre indicati i binari per i quali esiste il tasto o la funzione “Tb00”, utilizzando il seguente titolo: <i>“Binari con segnali di partenza muniti del secondo PI, attivabile mediante apposito dispositivo”.</i></p> <p>(1) La testa del treno deve essere considerata oltre il segnale di partenza in tutti i casi in cui almeno la cabina di guida di testa si trovi oltre il predetto segnale.</p>	<p>di testa oltre il segnale di partenza devono essere appositamente attrezzati a tal fine.</p>				

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

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center"><b>ALLEGATO 5</b></p> <p align="center"><b>NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO IN SERVIZIO AI TRENI CON MEZZI DI TRAZIONE ATTREZZATI CON IL SISTEMA DI SUPPORTO ALLA CONDOTTA (SSC).</b></p> <p><b>1. Funzionalità del Sistema di Supporto alla Condotta (SSC)</b></p> <p>Il Sistema realizza, nelle linee esercitate con blocco elettrico e per i sistemi a spola, un supporto alla condotta del treno effettuando un controllo rispetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ai segnali fissi luminosi e di protezione propria dei passaggi a livello (RS art. 53/1);</li> <li>• agli itinerari devianti limitatamente a un tetto di velocità prefissato;</li> <li>• alla velocità massima ammessa dal rotabile attrezzato;</li> <li>• alla velocità della linea rispetto al rango meno restrittivo, ad esclusione del rango "P".</li> </ul> <p>Il controllo viene effettuato tramite delle soglie di velocità e, nel caso specifico di approccio ad un segnale disposto a via impedita, questo è realizzato fino ad un valore costante predefinito (30km/h).</p> <p>In caso di superamento dei limiti imposti dai vincoli di marcia, aumentati di opportuni margini, il sistema comanda la disinserzione della trazione e la frenatura d'emergenza.</p> <p>Il sistema SSC è costituito da due sottosistemi denominati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sotto Sistema di Terra (SST)</li> <li>■ Sotto Sistema di Bordo (SSB).</li> </ul> <p><b>2. Sottosistema di Terra (SST)</b></p> <p>Il SST rende disponibili, sotto forma di</p>	<p><b>2.8</b> 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><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>3.2</b> Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivo di...<b>omissis</b>... di terra;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni;</li> <li>- sistema di ...<b>omissis</b>... dei treni.</li> </ul> <p><b>3.4</b> Lo stato di funzionamento e le funzioni di sicurezza realizzate dei sottosistemi e dispositivi di bordo devono essere registrati da un sistema di registrazione.</p> <p><b>3.7</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari</p>			<p align="center"><b>GI</b></p> <p align="center"><b>IF</b></p>	<p>I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>informazioni binarie codificate, i dati relativi allo stato degli impianti e delle caratteristiche della linea necessari per supportare il Personale di Condotta nella marcia del treno rispetto ai vincoli di marcia gestiti.</p> <p>I dati possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <i>Variabili.</i></li> </ul> <p>Subiscono variazioni in funzione dello stato della circolazione e degli itinerari in atto (di norma i segnali).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <i>Fissi.</i></li> </ul> <p>Di carattere permanente (velocità della linea).</p> <p><b>3. Sotto Sistema di Bordo (SSB)</b></p> <p>Il SSB installato sui rotabili dotati di cabina di guida (mezzi di trazione, carrozza pilota e rimorchi) e circolanti sulle linee attrezzate con il SST realizza la funzione di Supporto alla Condotta (funzione SSC) dei treni aventi caratteristiche tecniche (tipo di freno e percentuale di massa frenata) predeterminate in relazione alla tipologia del convoglio.</p> <p>Il SSB non fornisce in cabina di guida informazioni per la regolazione della marcia del treno.</p> <p>Il SSB effettua un controllo a soglie tra la velocità reale e quella massima consentita al treno rispetto ai vari vincoli di marcia gestiti.</p> <p>Qualora la velocità del treno risulti superiore rispetto a quella imposta il sistema interverrà attraverso la frenatura d'emergenza riarmabile in corsa o a treno fermo, secondo quanto indicato dalle</p>	<p>di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>3.11</b> I treni devono essere attrezzati con un sottosistema di bordo (SSB) del sistema di protezione compatibile con il sottosistema di terra (SST) del sistema di protezione presente sulle linee da percorrere.</p> <p><b>4.20</b> 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 ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>specifiche istruzioni. Con i rotabili (mezzi di trazione, carrozze pilota e rimorchi muniti di cabina di guida) dotati di SSB inserito ed efficiente, il personale di condotta (PdC) deve regolare la corsa del treno nel rispetto della normativa in vigore (rispetto dei segnali, delle norme tecniche di circolazione del materiale rotabile, delle prescrizioni, ecc.) come nel caso di condotta di un rotabile non munito della predetta apparecchiatura, salvo quanto specificatamente previsto dalle presenti norme.</p> <p><b>4. Indicazione in Orario di servizio delle linee attrezzate con SSC (indicazioni in Orario di Servizio)</b> Le linee attrezzate con SSC sono indicate nell'Orario di Servizio tramite l'apposito segno convenzionale (—•—•—) riportato sulla fiancata principale, dove devono essere riportati anche gli specifici punti di inizio e termine dei singoli tratti (segnale di protezione, di partenza, ecc.).</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p><b>5. Notifica delle prescrizioni</b> Ai treni attrezzati con SSB dovranno continuare ad essere notificate le prescrizioni nel rispetto delle norme vigenti previste per i treni non attrezzati con SSB.</p>	<p><b>4.13</b> Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p>		<b>I</b>	<b>GI</b>	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>6. Esclusione/Isolamento del SSB per guasti alle apparecchiature del SST</b></p> <p>Nel caso di guasto alle apparecchiature del SST ai treni può essere prescritto di Escludere/Isolare il SSB come di seguito indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in corrispondenza di un segnale fisso, formula: <i>“Escludete SSC in corrispondenza segnale di ..... (partenza/protezione di ..... o di PBI N° ..... o protezione di PL..... km.....) tra ..... e .....”</i>. In tal caso il PdC deve arrestare il treno in precedenza al segnale interessato, escludere il SSB (punto 4) e appena superato il predetto segnale, arrestare il treno, e reinserirlo (punto 3).</li> <li>• nel percorrere un determinato tratto di linea, formula: <i>“Escludete SSC da ..... (località di servizio) a ..... (località di servizio)”</i>. In tal caso il PdC deve arrestare il treno prima del segnale di partenza della località di servizio che delimita l'inizio del tratto di linea interessato alla esclusione, escludere il SSB (punto 4) e reinserirlo (punto 3), a treno fermo, appena superato il segnale di protezione della località di servizio che delimita il termine del tratto interessato alla predetta esclusione. La prescrizione di esclusione SSC deve essere notificata dalla località di servizio abilitata limitrofa al guasto (o PdS limitrofo al guasto sulle linee esercitate in CTC-DCO).</li> </ul>	<p><b>12.1</b> Il SSB del sistema di protezione della marcia o una o più funzioni di sicurezza da esso fornite possono essere esclusi soltanto qualora strettamente necessario al proseguimento del treno (autorizzazione al movimento concessa tramite prescrizione, guasto del sistema di protezione).</p> <p><b>12.3</b> Per la circolazione di un treno in assenza della protezione del sistema, devono sussistere tutte le seguenti condizioni:</p> <p>a) risulti attivo il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta oppure, in caso di guasto di tale dispositivo, siano adottate le misure previste al punto 16.6, sesto alinea.</p> <p>b) non siano in atto movimenti contemporanei non indipendenti per disposizione di impianto;</p> <p>c) siano adottate, da parte del regolatore della circolazione e dell'agente di condotta, le necessarie ulteriori mitigazioni, atte ad assicurare la circolazione del treno in sicurezza, da definire tenendo conto almeno dei seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso;</li> <li>– caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere.</li> </ul> <p>Non deve essere comunque superata la velocità di 50 km/h, che deve essere imposta dal sistema di protezione in modo automatico in relazione all'anormalità in</p>		I	GI	

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	atto, salvo il caso in cui il SSB debba essere escluso.				
<p><b>7. Perdita delle informazioni relative ai segnali fissi con intervento della frenatura di emergenza</b></p> <p>Qualora si verifichi la mancata o incompleta trasmissione a bordo delle informazioni che interessino l'aspetto dei segnali fissi, il SSB comanda la frenatura d'emergenza riarmabile solo a treno fermo. L'anormalità viene segnalata con la specifica visualizzazione di guasto ("Perdita PI SCMT" o "Perdita PI SSC" o "TRAIN TRIP"). Il personale di condotta dopo aver provveduto al riarmo della frenatura deve comunicare l'anormalità al DM/AG/DCO interessato.</p> <p>Il DM/AG/DCO interessato ordinerà la ripresa della corsa con specifica prescrizione.</p> <p>Sulle linee a Dirigenza Unica per la ripresa della corsa in caso di anormalità al Sistema i rapporti con il DU/DM devono essere tenuti sempre dal capotreno. Il PdC deve segnalare le eventuali anormalità al capotreno. Su tali linee, nel caso di perdita delle informazioni relative ai PI dei segnali di protezione o di partenza di una stazione, per la ripresa della corsa devono essere osservate le norme previste per il caso di improvvisa chiusura del segnale, mentre nel caso di arresto del treno per guasto a terra, con intervento della frenatura in uscita da una stazione non munita di segnale di partenza, per la ripresa della corsa devono essere adottate le medesime procedure</p>	<p><b>10.6</b> 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 itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p> <p><b>12.4</b> Nel caso di arresto di un treno per intervento del sistema di protezione, la ripresa della corsa dello stesso può avvenire solo alle condizioni di cui al punto 10.5.</p>		I	GI IF	<p>I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
previste per il caso di improvvisa chiusura del segnale di protezione a monte.					
<p><b>8. Rotabili affidati ad un agente di condotta – Guasto al sottosistema di bordo (SSB)</b></p> <p>Le norme riguardanti la circolazione dei treni serviti da rotabile (mezzo di trazione, carrozza pilota o rimorchio) munito di apparecchiatura SSC (sottosistema di bordo) affidato ad un agente di condotta, nonché i guasti al sottosistema di bordo stesso, sono le medesime riportate nel punto 6 dell'allegato 4 e relative ai treni serviti da rotabile (mezzo di trazione, carrozza pilota o rimorchio) attrezzato con il sottosistema di bordo SCMT.</p>	<p><b>4.28</b> Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b> <b>IF</b>	<p>Introdotta il principio che i treni sono condotti da un solo agente.</p> <p>E' prevista la presenza di un secondo agente che deve svolgere la funzione del vigilante solo in caso di guasto del sistema di protezione e di mancato funzionamento del dispositivo vigilante.</p> <p>I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>
<p><b>ALLEGATO 6</b></p> <p><b>TESSERINI IDENTIFICATIVI</b></p> <p><b>Tesserino ed autorizzazione identificativi in dotazione ai funzionari ed agenti dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, preposti alle attività ispettive presso le imprese ferroviarie e il Gestore dell'Infrastruttura (Fac-simile).</b></p> <p>Documento Permanente</p> <p>Art. 5 commi 7 e 8 del DL.vo n.162/2007; DM</p>	<p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p><b>1.6</b> L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di</p>			<b>IF</b>	



Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>del Ministero Infrastrutture Trasporti n 170/2009; Decreto ANSF n. 9/2009 del 15.9.2009.</p> <p>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>Documento temporaneo (Fac-simile) Art. 5 commi 7 e 8 del DL.vo n.162/2007; DM del Ministero Infrastrutture Trasporti n 170/2009; Decreto ANSF n. 9/2009 del 15.9.2009.</p> <p>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>responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p><b>4.30</b> 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'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"> <li>- agenti dell'impresa ferroviaria autorizzati per motivi di servizio;</li> <li>- tecnici preposti alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura;</li> <li>- tecnici preposti ad effettuare prove di funzionamento sulle apparecchiature dei veicoli;</li> <li>- persone estranee al servizio ferroviario, accompagnate durante</li> </ul>				

Testo ISPAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>il viaggio da personale dell'impresa ferroviaria.</p> <p>Le persone ammesse a viaggiare in cabina di guida devono astenersi da qualsiasi azione che possa pregiudicare la sicurezza della circolazione.</p>				

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