

**TABELLA DI RAFFRONTO
NEAT-RCF**

Nella 1^a colonna è riportato il testo delle Norme per l'Esercizio delle Apparecchiature Tecnologiche (NEAT), suddiviso in commi, punti o articoli.

Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna:

- nella 2^a colonna è riportata la norma del nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF) che recepisce il principio contenuto nel provvedimento normativo delle NEAT;
- nella 3^a colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle NEAT è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;
- nella 4^a colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo delle NEAT è procedura di interfaccia tra il personale del Gestore Infrastruttura e quello delle Imprese Ferroviarie;
- nella 5^a colonna è indicato l'operatore ferroviario tra le cui attribuzioni ricade il provvedimento normativo delle NEAT, attraverso la sigla GI per indicare il Gestore Infrastruttura e la sigla IF per indicare le Imprese Ferroviarie;
- nella 6^a 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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;">PARTE PRIMA – Sezione I</p> <p>NORME PARTICOLARI PER IL P.d.M. ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA PER LA RIPETIZIONE CONTINUA DEI SEGNALI IN MACCHINA</p> <p>1. Premessa</p> <p>Alcune linee della Rete, indicate nell'Orario di Servizio, sono attrezzate con il blocco automatico a correnti codificate (B.A.cc.), che consente la ripetizione in cabina di guida dei segnali e delle condizioni di libertà della via, a mezzo di apposite apparecchiature installate a</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida.</p> <p>2.20 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</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>bordo dei rotabili. Alcune apparecchiature di bordo sono integrate da un dispositivo per il controllo automatico della velocità massima ammessa in relazione alle condizioni di libertà della via e della percentuale di massa frenata. Tra le apparecchiature di bordo suddette ne esistono alcune (di tipo ridonato) che svolgono, oltre alle funzioni sopra descritte, anche il controllo della velocità massima ammessa dal materiale rotabile e, sulle linee non attrezzate con il blocco automatico a correnti codificate (B.A.cc.), il controllo della velocità massima di 150 km/h.</p>	<p>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. 3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2 Generalità del sistema “Ripetizione continua dei segnali”</p> <p>2.1 La ripetizione continua dei segnali in cabina di guida è caratterizzata dalla ricezione continua dal binario delle informazioni relative alle condizioni di libertà della via.</p> <p>Le informazioni sono trasmesse a bordo mediante l'accoppiamento induttivo, che si realizza tra binario ed appositi dispositivi di captazione (captatori), grazie al campo magnetico generato su un piano ortogonale alle rotaie dalle correnti codificate del B.A.cc.. Le correnti codificate sono ottenute interrompendo periodicamente ad intervalli uguali le correnti di alimentazione dei circuiti di binario costituenti le sezioni di blocco (1).</p> <p>(1) Una sezione di blocco può essere costituita da uno o più circuiti di binario.</p> <p>2.2 Su alcune linee i circuiti di binario sono, di norma, percorsi da una sola corrente di blocco (1), interrotta rispettivamente in numero di 75-120-180-270 volte al minuto primo, ottenendo 4 codici di binario o “codici base” ai quali viene associato uno specifico significato (sistema a 4 codici).</p> <p>(1)Corrente portante a 50 Hz.</p> <p>2.3 Su altre linee, oltre alla corrente di blocco precedentemente citata, è immessa sui circuiti di binario un'altra corrente portante a frequenza più elevata che può essere interrotta anch'essa in numero di 75-120-180 volte al minuto primo, ottenendo 3 codici aggiunti. Sommando opportunamente ai</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida.</p> <p>2.10 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>2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza.</p> <p>Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p>		I	GI IF	<p>I GI per ciò che riguarda le apparecchiature relative agli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le apparecchiature relative ai veicoli.</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>codici base un codice aggiunto è possibile formare altri 5 codici di binario definiti "codici supplementari" ai quali viene associato uno specifico significato, ottenendo complessivamente 9 codici di binario (sistema a più di 4 codici).</p> <p>2.4 Il campo magnetico ortogonale alle rotaie induce nei captatori (bobine avvolte) una tensione di frequenza e pulsazioni di codice pari a quella della corrente di binario; tale tensione è utilizzata a bordo per notificare al guidatore le informazioni relative ai segnali e alla via tramite l'accensione di apposite luci montate su un cruscotto. Ogni variazione delle informazioni è accompagnata dal suono di un avvisatore acustico.</p> <p>2.5 L'informazione permane con continuità e può essere seguita da altra meno restrittiva o più restrittiva. In tale ultimo caso il guidatore deve dimostrare di averne preso norma premendo e rilasciando un "pulsante di riconoscimento" entro 3" dalla richiesta, per evitare che l'apparecchiatura comandi la frenatura d'urgenza tramite apposito dispositivo di scarico rapido della condotta generale. Su ogni apparecchiatura (o singolo apparato per quelle di tipo ridondato) esiste un dispositivo di esclusione della frenatura d'urgenza, da azionare in caso di guasto.</p>	<p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo di comando del sistema frenante; - dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. <p>3.4 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>2.6 In ogni cabina di guida dei rotabili attrezzati, esiste un cruscotto che costituisce l'interfaccia con il guidatore.</p>	<p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti</p>			<p>IF</p>	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Su di esso sono montate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le luci relative alle informazioni che l'apparecchiatura può captare (apparecchiature a 4 codici o a 9 codici) • i pulsanti di riconoscimento (RIC), di prericonoscimento (PRE), di riarmo frenatura d'urgenza (RF); • la chiave (o selettore) di inserzione e supero rosso; • la luce spia "RS efficiente"; • la luce spia "supero rosso"; • le luci spia relative alla percentuale di massa frenata (apparecchiature a 9 codici). <p>Il funzionamento di tali dispositivi è descritto al successivo punto 5.</p> <p>2.7 Il controllo di velocità è un dispositivo che costituisce parte integrante delle apparecchiature di ripetizione segnali a più di 4 codici. Effettua un confronto continuo tra la velocità reale del convoglio e quella ammessa dal codice visualizzato a bordo (limiti di velocità indicati al successivo punto 3).</p> <p>Quando l'apparecchiatura capta un codice restrittivo in sequenza logica (vedi successivo punto 4), impone i limiti del nuovo codice secondo un programma prefissato di riduzione di velocità.</p> <p>Il programma di riduzione (curva), si sviluppa su uno spazio prefissato in relazione alla percentuale di massa frenata esistente sul treno.</p> <p>Il guidatore, quando riceve un'informazione restrittiva, deve</p>	<p>apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo di comando del sistema frenante; - dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. 				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>adeguare la velocità del convoglio al nuovo valore imposto. Ogni apparecchiatura è dotata di apposito commutatore per selezionare la percentuale di massa frenata esistente sul treno. Sono in esercizio apparecchiature atte a ricevere solo i 4 codici base e munite di Dispositivo Automatico di Frenatura, che interviene qualora il guidatore superi i limiti di 185 km/h con cod. 270 e di 110 km/h con cod. 180. 2.8 Il dispositivo di controllo di velocità delle apparecchiature a 9 codici di tipo ridondato svolge le seguenti ulteriori funzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • con la funzione Ripetizione Segnali/Controllo di Velocità (RS/CV) attiva, oltre al confronto continuo tra la velocità reale del convoglio e quella ammessa dal codice visualizzato, anche il confronto continuo tra la velocità reale del convoglio e quella massima consentita dal materiale rotabile (art. 62 P.G.O.S. punti b, c, d, f) selezionata dal macchinista; • con la funzione RS/CV non attiva, il controllo della velocità massima di 150 km/h. 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>3. Significato attribuito a ciascun codice e relativi limiti di velocità</p> <p>3.1 A ciascun codice è attribuito il seguente significato :</p> <ul style="list-style-type: none"> • codice 270** • codice 270* • codice 270 • codice 180*: <p>a) avviso anticipato di segnale di 1ª categoria disposto a via libera per un percorso deviato a velocità non superiore a 100 km/h (o 130 km/h – non utilizzato –), oppure per un percorso da effettuarsi a velocità non superiore a 100 km/h (o 130 km/h non utilizzato);</p> <p>b) avviso di riduzione della velocità massima di linea a 150 km/h per lavori;</p> <ul style="list-style-type: none"> • codice 120**: avviso di riduzione di velocità a 130 km/h al successivo segnale di 1ª categoria disposto a via libera per itinerario deviato, oppure per un percorso da effettuarsi con la predetta riduzione di velocità. Tale codice non è attualmente utilizzato; • codice 180: <p>a) avviso anticipato di segnale di 1ª categoria disposto a via impedita o a via libera per un percorso deviato a velocità non superiore a 30 - 60 - 100 km/h, oppure per un percorso da effettuarsi a velocità non superiore a 30 - 60 - 100 km/h;</p> <p>b) avviso anticipato di riduzione di velocità per rallentamento;</p>	<p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> – le DEL di cui al punto 2.20; – le DPC di cui al punto 3.7; – le indicazioni del sistema di 		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>c) avviso fine zona codificata (la tratta interessata si rileva dall'Orario di Servizio e a mezzo dei segnali di cui all'art. 73 bis, comma 2 del Regolamento sui Segnali);</p> <p>d) avviso inizio zona non codificata (la tratta interessata si rileva dall'Orario di Servizio e a mezzo dei segnali di cui all'art. 73 bis, comma 3 del Regolamento sui Segnali);</p> <p>e) avviso di riduzione della velocità per lavori imposta dal codice;</p> <p>f) avviso di variazione di velocità massima della linea in diminuzione in punti singolari;</p> <ul style="list-style-type: none"> • codice 120*: avviso di riduzione di velocità a 100 km/h al successivo segnale di 1ª categoria disposto a via libera per itinerario deviato, oppure per un percorso da effettuarsi con la predetta riduzione di velocità; • codice 120: avviso di riduzione di velocità a 30 - 60 -100 km/h al successivo segnale di 1ª categoria disposto a via libera per itinerario deviato, oppure per un percorso da effettuarsi con la predetta riduzione di velocità; • codice 75: avviso di via impedita al successivo segnale di 1ª categoria; • AC in zona codificata: zona occupata o assenza di codice. <p>(**) (+) I codici asteriscati sono i codici supplementari, formati dal codice base relativo e da un codice aggiunto.</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>3.2 Limiti di velocità ammessi in relazione al codice captato ed alla percentuale di</p>	<p>4.16 La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da</p>			<p>IF</p>	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>massa franata con freno continuo tipo viaggiatori su linee con grado di frenatura fino al V.</p> <p>Segue TABELLA</p> <p>3.3 Limiti di velocità ammessi in relazione alla frenatura continua tipo merci con percentuale di massa frenata pari o superiore al 60% ed al grado di frenatura della linea.</p> <p>Segue TABELLA</p> <p>3.4 Le apparecchiature con controllo automatico della velocità, nel campo compreso tra la velocità massima e quella corrispondente al codice 180 relativa alle percentuali di massa frenata \geq al 105%, impongono al guidatore il rispetto dei limiti di cui al punto 3.2, quando la percentuale di massa frenata esistente è uguale o superiore a quella selezionata.</p> <p>Al di sotto del limite imposto dal suddetto codice e nel caso di apparecchiature senza controllo automatico della velocità o da considerare tali (1) , è comunque obbligo del guidatore regolare la marcia in modo da non superare i valori massimi di velocità consentiti, o di ridurre entro tali valori la velocità del convoglio in uno spazio non superiore a 1350 metri (2) dal punto di variazione del codice.</p> <p>Resta inteso che tale obbligo non esonera il guidatore dal rispetto degli altri limiti di cui all'art. 62 P.G.O.S..</p> <p>Le apparecchiature di tipo ridonato, oltre agli obblighi di cui sopra, impongono al guidatore il rispetto della</p>	<p>percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni . Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>velocità massima ammessa dal materiale rotabile e, con funzione RS/CV non attiva, il rispetto della velocità massima di 150 km/h.</p> <p>(1) Si considera mancante il controllo di velocità quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la percentuale di massa frenata esistente è inferiore a quella minima selezionabile; • esiste il Dispositivo Automatico di Frenatura. <p>(2) Nel caso dei codici 75 e 120 il guidatore dovrà regolare la marcia per rispettare in ogni caso il successivo segnale, rispettivamente a via impedita o a via libera con riduzione di velocità.</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>4 SEQUENZE DEI CODICI E SUCCESSIONE DELLE INFORMAZIONI</p> <p>4.1 sequenze logiche restrittive in presenza di segnali fissi, a via impedita, o a via libera con riduzione di velocità su itinerario deviato.</p> <p>a) <i>Arresto ad un segnale di 1ª cat. a via impedita</i> Sistema a 4 codici: cod. 270-180-75 Sistema a più di 4 codici: cod. 270** - 270*</p> <p>b) <i>Riduzione di velocità per un itinerario deviato a 30/60 km/h</i> Sistema a 4 codici: cod. 270-180-120-PRE-AC Sistema a più di 4 codici: cod. 270**-270*</p> <p>c) <i>Riduzione di velocità per un itinerario deviato a 100 km/h</i> Sistema a 4 codici: cod. 270 - 180 - 120 - PRE - AC Sistema a più di 4 codici: cod. 270** - 270* - 270 - 180* - 120* - PRE - AC Nei casi a), b), c), il codice 180 viene captato di norma almeno 2700 metri prima del segnale di 1ª categoria a via impedita o a via libera per un percorso deviato; può eccezionalmente essere captato ad una distanza inferiore, quando la velocità massima di linea è minore o uguale a 110 km/h in rango A.</p> <p>4.2 Sequenze logiche restrittive in presenza di punti singolari della linea o di rallentamento notificato.</p>	<p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; <p>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>IF</p>	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>a) <i>Avviso inizio zona non codificata su linea codificata (art. 73-bis. comma 3 Regolamento Segnali)</i> Sistema a 4 codici: cod. 270-180-PRE-AC Sistema a più di 4 codici: cod. 270**-270* Il codice 180 precede sempre la zona non codificata ed è di norma captato tra il segnale di avviso ed il segnale di protezione della stazione interessata.</p> <p>b) <i>Avviso di rallentamento notificato</i> Sistema a 4 codici: cod. 270-180 Sistema a più di 4 codici: cod. 270** - 270* Il codice 180 è captato almeno 1350 metri prima del segnale di avviso di rallentamento e fino al termine del tratto soggetto a rallentamento. Per i rallentamenti con velocità maggiore di 115 km/h il codice 180 viene captato fino al superamento del segnale di avviso.</p> <p>c) <i>Avviso di riduzione della velocità massima di linea</i> Sistema a 4 codici: cod. 270-180 Sistema a più di 4 codici: cod. 270** - 270* Il codice 180 viene captato circa 1350 metri prima del punto di variazione interessato.</p> <p>d) <i>Avviso di "fine zona codificata" (art. 73 bis. comma 2 Regolamento Segnali)</i> Sistema a 4 codici: cod. 270 - 180 Sistema a più di 4 codici: cod. 270** - 270*</p> <p>4.3 Sequenze logiche particolari 4.3.1 Il cod. 180 può essere captato a monte di un segnale che fornisce</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'indicazione di via libera o di avviso anticipato di via impedita, trovandosi quest'ultimo a distanza minore di 2700 metri dal successivo segnale a via impedita.</p> <p>4.3.2 Il cod. 75 può essere captato a monte di un segnale che fornisce l'indicazione di avviso di via impedita, trovandosi quest'ultimo a distanza inferiore a 900 metri dal successivo segnale a via impedita.</p> <p>4.3.3 Il cod. 75 viene captato anche a monte di un segnale che fornisce l'indicazione di avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (gruppo di due luci gialle).</p> <p>4.4 Sequenze illogiche Quando si verificano successioni di codice che non rispettino i programmi prefissati, l'apparecchiatura comanda la frenatura d'urgenza. Nel caso si verificassero assenze di codice in zona codificata: 270** 180* 120* 270* → AC; 180 → AC; 120 → AC; 75 → AC 270 (1) (1) (1) oppure sequenze anormali di codice ad esempio: 270** 120* 120 → 270 270* → 75; 120 → 75; 120 → 180 270 il guidatore indipendentemente dagli interventi automatici dell'apparecchiatura di bordo deve assicurare la frenatura del convoglio con</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.3; font-size: 2em; transform: rotate(-15deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>la massima tempestività ed efficacia. (1) Escluso i casi di periconoscimento o di supero rosso autorizzato</p>					
<p>5. Norme per l'uso dell'apparecchiatura 5.1 Prove da eseguire prima della partenza. Il guidatore che presta servizio sui rotabili equipaggiati con la ripetizione segnali di tipo continuo, all'inizio del servizio deve effettuare (salvo il caso di consegna diretta), a rotabile fermo, le operazioni riportate nella seguente tabella a seconda del tipo di apparecchiatura, per controllarne l'efficienza e predisporre l'utilizzo. Segue TABELLA Segue TABELLA</p>	<p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione. 9.2 Prima della partenza dalla località di origine del treno devono essere inseriti nel SSB del sistema di protezione i dati corrispondenti alle caratteristiche tecniche del treno determinanti per la sicurezza della circolazione. Tali dati devono essere inseriti a convoglio fermo e devono essere modificati, sempre a treno fermo, ogniqualvolta subiscano variazioni.</p>			IF	
<p>5.2 Impiego dell'apparecchiatura in marcia 5.2.1 Durante la marcia il guidatore deve, sui tratti di linea attrezzati, inserire e mantenere inserita l'apparecchiatura (o la funzione RS/CV con apparecchiatura di tipo ridonato) eseguendo le operazioni necessarie riportate nella tabella di cui al punto 5.1. Nel regolare la corsa del convoglio deve prendere norma delle informazioni ricevute anche in relazione ad eventuali mutamenti improvvisi delle stesse, non superando né il limite di velocità imposto dal codice captato (vedi punto 3.4), né quello imposto dal segnalamento. Quando si manifestano variazioni di codice restrittive in sequenza logica deve eseguire tempestivamente l'operazione</p>	<p>9.7 Durante il percorso l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e le eventuali prescrizioni ricevute.</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di riconoscimento, premendo e rilasciando l'apposito pulsante che si illumina, e regolare quindi la marcia del convoglio in relazione alla nuova informazione ricevuta.</p> <p>L'operazione di riconoscimento è richiesta per ogni variazione logica in senso restrittivo; quando non è eseguita o eseguita intempestivamente (entro 3" dalla richiesta) viene comandata la frenatura d'urgenza.</p> <p>In ogni caso l'operazione di riconoscimento deve essere eseguita a seguito dell'accensione del pulsante interessato.</p> <p>Tale operazione è richiesta anche nella sequenza AC - 75.</p> <p>5.2.2 Per consentire ai rotabili di percorrere itinerari devianti o comunque privi di codice, con apparecchiatura inserita ed efficiente, è stato previsto un pulsante di prericonoscimento della zona in AC.</p> <p>Tale pulsante si illumina al termine di una sequenza restrittiva per riduzione di velocità, quando viene captato il codice 120 o 120* immesso sul binario a monte di un itinerario da percorrere a velocità ridotta. Il pulsante deve essere premuto prima di impegnare la zona con AC a valle del segnale di 1ª categoria che protegge l'itinerario suddetto(1).</p> <p>L'operazione di prericonoscimento deve essere eseguita anche in caso di sequenza logica restrittiva per avviso inizio zona non codificata di cui al punto 4.2 a).</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>In tali casi il pulsante non si illumina. Quando il rotabile impegna la zona con AC si attiva a bordo la relativa luce accompagnata da un breve suono dell'avvisatore acustico. (1) Tale operazione deve comunque essere eseguita non prima di 12" dall'impegno della zona in AC.</p>					
<p>5.2.3 Nel caso di movimento dei treni con segnali a via impedita, per mantenere inserita l'apparecchiatura ed evitare che comandi la frenatura d'urgenza, è stata predisposta la funzione "supero rosso" che si realizza portando la chiave di inserzione del cruscotto nell'apposita posizione di "supero rosso". Tale operazione deve essere eseguita nell'imminenza (non prima di 10" - 12") dell'oltrepassamento autorizzato di un segnale di 1ª categoria disposto a via impedita o di un segnale che mostra l'aspetto di doppio giallo sotto rosso. La chiave può rimanere in tale posizione finché sussista l'assenza di codice; all'apparire sul visualizzatore di un'informazione (codice), entro 3" quest'ultima deve essere riportata nella posizione precedente(1). (1) Tale operazione è reiterabile, cioè: la rotazione della chiave dalla posizione di «supero rosso» a quella di «inserito» e successivo ritorno nella posizione di «supero rosso», consente di riguadagnare l'intera temporizzazione (10 - 12 secondi)</p>	<p>12.1 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). 12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi in suo possesso.</p>	M		IF	<p>Introdotta la funzione che l'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione.</p>
<p>5.2.4 L'apparecchiatura comanda la frenatura d'urgenza quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il guidatore non ottempera alle 	<p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>richieste di intervento;</p> <ul style="list-style-type: none"> • avvengono sequenze illogiche di codice; • per intervento del controllo automatico di velocità, vengono superati i limiti di cui al punto 3.2 e, per le apparecchiature di tipo ridondato anche quando vengono superati i limiti di velocità consentiti dal materiale rotabile. <p>Durante la frenatura d'urgenza il pulsante di riarmo frenatura si illumina a luce fissa o lampeggiante e l'avvisatore acustico emette un suono continuo.</p> <p>Il guidatore deve in ogni caso portare il rubinetto di comando del freno in posizione di frenatura rapida.</p> <p>Per riarmare la frenatura occorre premere e rilasciare il pulsante quando è acceso a luce fissa (1).</p> <p>Nei rotabili muniti di controllo automatico di velocità, manifestandosi la necessità della frenatura d'urgenza a velocità maggiore di 150 km/h, oltre alla frenatura meccanica, interviene anche la frenatura elettrica dei mezzi di trazione.</p> <p>Quest'ultima interviene non associata alla frenatura meccanica nel caso di superamento dei limiti di velocità di cui al punto 3.2 per un tempo uguale o inferiore a 6" o, nel caso di sequenza logica restrittiva, con velocità reale del treno superiore a quella prevista dal nuovo codice.</p> <p>(1)Fanno eccezione le apparecchiature di vecchia costruzione con pulsante di riarmo freno interno ed esterno, dove il riarmo non è sempre possibile dall'interno.</p>	<p>dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ol style="list-style-type: none"> dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.5 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera c):</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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.. 				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>5.2.5 Al termine dei tratti di linea codificati il guidatore deve disinserire l'apparecchiatura (o la funzione RS/CV con apparecchiatura di tipo ridonato) in tempo utile prima di impegnare il tratto non codificato ed evitare inutili frenature d'urgenza. E' altresì obbligo del guidatore disinserire l'apparecchiatura (o la funzione RS/CV con apparecchiatura di tipo ridonato) in tutti i casi previsti o prescritti</p>	<p>17.1 L'agente di condotta, qualora avverta l'intervento del sistema frenante non su suo comando, compatibilmente con le necessità di cui al precedente punto 10.2, deve intervenire per ottenere con tempestività l'arresto del treno.</p>				
<p>5.2 bis Impiego dell'apparecchiatura a 9 codici ridonata sulle linee non attrezzate con B.A. cc. Durante la marcia sui tratti di linea non attrezzati per la ripetizione dei segnali in macchina il guidatore deve tenere l'apparecchiatura a 9 codici di tipo ridonato, attiva per il controllo della velocità massima di 150 km/h. Superando tale limite di 5 km/h l'apparecchiatura comanderà la frenatura d'urgenza senza nessuna segnalazione sul cruscotto. Il riarmo della frenatura avverrà in modo automatico non appena la velocità rientra nel limite suddetto.</p>	<p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti: a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.5 Riguardo ai vincoli di cui al punto</p>			IF	

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

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>5.3 Norme particolari Le norme particolari di cui ai successivi punti devono essere osservate dal guidatore solo nel caso di apparecchiatura efficiente ed inserita regolarmente.</p> <p>5.3.1 Segnali di prima categoria a via impedita (SUPERO ROSSO) Il superamento dei segnali di prima categoria a via impedita, salvo quanto previsto ai successivi punti 5.3.2 e 5.3.3, impone al guidatore il completo rispetto degli obblighi derivanti dalle norme comuni. Qualora all'oltrepassamento del segnale a via impedita si manifesti l'assenza codice (AC) il guidatore è comunque tenuto ad osservare anche la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nel successivo percorso fino al ritorno di un codice o fino al successivo segnale di prima categoria dal quale prenderà norma. Durante tale percorso, il guidatore dovrà inoltre rispettare d'iniziativa la specifica marcia a vista (art. 20/10 IPCL) in corrispondenza di tutti i PL incontrati; l'individuazione di questi ultimi è facilitata dalle tabelle di cui all'art. 65 comma 3, nonché da quelle di cui all'allegato n°1 p. 3 bis del Regolamento sui Segnali.</p> <p>5.3.2 Segnali permissivi disposti a via impedita (Art. 48 RS) Il guidatore, superando un segnale permissivo a via impedita, prenderà norma dalle informazioni presenti a bordo circa le condizioni di libertà della via, per regolare la marcia del treno a valle di detti segnali. Nel caso di assenza codice restano valide le norme di cui al punto precedente nonché quella dell'art. 48 comma 5 del</p>	<p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.5 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera c):</p> <p>c.1. ogni movimento di treno deve avvenire su un tratto di via libero, concesso in uso esclusivo al treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri veicoli;</p> <p>C.2. la velocità massima ammessa per ogni treno, in ogni punto della linea, deve essere tale che il treno stesso, mediante il sistema di frenatura, possa arrestarsi entro lo spazio residuo del tratto di via concesso in uso esclusivo di cui alla precedente lettera c.1..</p>			<p>IF</p>	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>5.3.4 Assenza codice in zona codificata Quando, durante la corsa si manifesta un'assenza di codice in zona codificata, il guidatore deve comandare la frenatura rapida. Potrà riprendere la corsa nel caso in cui l'AC sia seguito da un codice, salvo quanto previsto al successivo punto 5.3.5. In caso di arresto, permanendo accesa la luce AC, potrà proseguire effettuando nel successivo percorso la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, fino al ritorno di un codice o fino al successivo segnale di prima categoria dal quale prenderà norma. Durante tale percorso dovrà inoltre rispettare d'iniziativa la specifica marcia a vista in corrispondenza di tutti i PL incontrati, come previsto per il caso di assenza di codice dopo supero rosso (punto 5.3.1) Nei casi particolari di AC in una sezione di blocco protetta da un segnale permissivo con associata funzione caduta massi o di protezione raccordi in piena linea, il guidatore oltre agli obblighi di cui sopra, durante il percorso con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h permanendo accesa la luce AC, deve: a) impegnare la zona caduta massi osservando anche le norme previste nell'orario di servizio per il superamento dei segnali permissivi aventi funzione di protezione caduta massi, con lettera "P" spenta; b) impegnare i deviatori in piena linea osservando anche le cautele</p>	<p>10.5 Qualora, in seguito ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della 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. 10.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno. 12.4 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>	M	I	GI	Introdotta il principio che 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 del RCF.

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
previste dall'art. 48 comma 5 del RS, per il caso di superamento di segnali permissivi a via impedita con lettera "P" accesa a luce lampeggiante o da considerarsi tale.					
5.3.4 bis Ordine di marcia a vista in corrispondenza di un PL, impartito con specifica prescrizione. L'ordine di marcia a vista in corrispondenza di un PL, impartito con specifica prescrizione, deve essere rispettato in ogni caso indipendentemente dalle informazioni presenti sul cruscotto dell'apparecchiatura di ripetizione segnali in macchina.	4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.	M	I	GI	Introdotta il principio che i PL con i dispositivi che inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non attivati 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
5.3.5 Improvvisa disposizione a via impedita dei segnali di 1ª categoria Il guidatore, indipendentemente dalle informazioni presenti a bordo, deve arrestare prontamente il treno anche quando un segnale di prima categoria, già disposto a via libera, si dispone improvvisamente a via impedita.	10.5 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		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Per la ripresa della marcia deve osservare le norme previste per il caso di superamento a via impedita di tale segnale (1).</p> <p>(1) Se trattasi di segnali permissivi si potrà proseguire tenendo conto delle informazioni presenti a bordo.</p>	<p>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>10.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p>				
<p>5.3.6 Partenza dei treni Qualora il segnale di partenza, con accoppiato avviso, non sia visibile in cabina di guida dal personale di macchina, perché il rotabile di testa si trova oltre il segnale di partenza, fermi restando gli obblighi del dirigente movimento (o del capotreno) il guidatore può a norma dell'art. 19 comma 5 I.P.C.L. tener conto delle informazioni presenti a bordo circa l'eventuale disposizione a via libera del successivo segnale.</p> <p>5.3.7 Norme comuni Per quanto non diversamente specificato dalle presenti Istruzioni restano comunque valide, indipendentemente dalle informazioni ricevute a bordo, tutte le</p>	<p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "<i>Autorizzazione al movimento</i>" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p>9.5 Qualora l'autorizzazione al movimento non sia indirizzata dal sistema di segnalamento univocamente al treno a cui si riferisce, la partenza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione.</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
segnalazioni rivolte ai treni previste dalla normativa vigente					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>6. Norme in caso di guasto dell'apparecchiatura</p> <p>6.1 L'apparecchiatura (o singolo apparato con apparecchiatura di tipo ridondato) deve essere considerata guasta quando:</p> <p>a) il guasto è regolarmente annotato sui libri di bordo del rotabile;</p> <p>b) le prove eseguite prima della partenza non hanno avuto esito regolare, o comunque il rubinetto di esclusione della frenatura d'urgenza (o esclusione apparato) deve restare chiuso per evitare l'intervento della frenatura stessa;</p> <p>c) il rubinetto di cui sopra è aperto, ma risulta privo dell'apposito piombo che ne garantisce il mantenimento in tale posizione. In tal caso l'apparecchiatura potrà essere considerata efficiente solo se esiste la registrazione delle informazioni e non esistano al riguardo annotazioni sui libri di bordo del rotabile(1);</p> <p>d) per intervento della frenatura d'urgenza non sia possibile ottenere il riarmo della frenatura stessa dal pulsante RF, ed occorre provvedere alla chiusura del rubinetto di esclusione apparecchiatura (o apparato);</p> <p>e) avvenga lo spegnimento della luce AC o della luce di un codice;</p> <p>f) permanga fissa la luce del codice 75 (2);</p> <p>g) permanga a bordo l'AC in zona codificata anche dopo aver superato un segnale di 1ª categoria a via libera.</p> <p>(1) In arrivo il guidatore è tenuto a verificare,</p>	<p>16.5 Un treno non può partire dalla località di servizio di origine se nella cabina guida di testa e nelle altre eventuali cabine da utilizzare durante il percorso per la condotta del treno, non sono presenti e funzionanti tutte le apparecchiature di cui al punto 3.2, in coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere.</p> <p>16.6 Qualora durante il percorso una delle apparecchiature di cui al punto 3.2 si guasti e non sia possibile ripristinarne il funzionamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se non è possibile comandare il sistema frenante del treno dalla cabina di guida di testa il treno non potrà più proseguire; - se non è possibile visualizzare correttamente in cabina, ove previsto, le autorizzazioni al movimento, per la prosecuzione del treno dovranno essere applicate le norme di cui al punto 10.9; - se non è possibile ripristinare la funzione di protezione della marcia dei treni è ammesso che il treno possa proseguire nel rispetto di quanto indicato al punto 12; - se non è possibile ripristinare il funzionamento del dispositivo di visualizzazione della velocità istantanea il treno potrà proseguire fino alla località di termine corsa solo se è presente in cabina di guida un dispositivo ausiliario di visualizzazione della velocità e la 			<p>IF</p>	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sulle apparecchiature con registrazione degli eventi su supporto cartaceo, che nella zona tachigrafica siano registrati gli eventi relativi alla ripetizione segnali. (2) Sui cruscotti RSC modificati.</p> <p>6.2 Le presenti norme particolari non sono applicabili ai treni serviti da rotabili con apparecchiatura guasta. Quando il guasto si manifesta in corsa, ed il riarmo della frenatura d'urgenza non è possibile, il guidatore deve chiudere il rubinetto di isolamento a treno fermo e considerare il rotabile sprovvisto di ripetizione segnali. Nel caso particolare di spegnimento della luce di un codice con associata la frenatura d'urgenza, o della luce AC (punto 6.1 e), si dovrà proseguire la marcia con le modalità previste al precedente punto 5.3.4 (assenza codice in zona codificata).</p> <p>Nei casi di guasto il guidatore deve avvisare il Referente della propria I.F., nei modi d'uso, alla prima occasione utile e nel caso di linea banalizzata, ove è ammessa la circolazione parallela, dovrà estendere l'avviso anche al D.M. o D.C.O. secondo quanto previsto dalla normativa specifica.</p>	<p>protezione della marcia del treno sia attiva. In tutti gli altri casi il treno potrà proseguire, al solo scopo di liberare la linea, fino alla prima stazione incontrata, adottando i criteri prudenziali e le cautele che il caso richiede e purché il percorso non sia soggetto a restrizioni incompatibili con le modalità di marcia richieste;</p> <ul style="list-style-type: none"> - se non è possibile registrare la velocità istantanea o gli eventi di condotta, neanche da altro dispositivo di bordo, il treno potrà proseguire fino alla località 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 mancanza 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; - se non è possibile comunicare tramite il sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra- 				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>treno, l'agente di condotta per comunicare con il regolatore della circolazione potrà avvalersi del più conveniente altro mezzo di comunicazione, fermo restando quanto disciplinato al punto 11.6;</p> <ul style="list-style-type: none"> - se non è possibile emettere segnalazioni acustiche, il treno potrà proseguire fino alla prima stazione incontrata, al solo scopo di liberare la linea, purché lungo il percorso non siano in atto o possano attuarsi o situazioni che richiedano l'emissione di segnalazioni acustiche ai fini della sicurezza; - se non è possibile regolarizzare la segnalazione di testa del treno si dovranno applicare le norme del punto 16.7. 				
<p>PARTE PRIMA – Sezione II NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA PER IL CONTROLLO DELLA PRESENZA E VIGILANZA DELL'AGENTE DI CONDOTTA (VIGILANTE) <i>(già Allegato XIV bis IPCL)</i> 1. GENERALITÀ Il dispositivo Vigilante, installato sui rotabili dotati di cabina di guida (mezzi di trazione, carrozze pilota, rimorchi), è un'apparecchiatura automatica di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta. Tale controllo viene realizzato</p>	<p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo di comando del sistema frenante; - dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della 			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>richiedendo all'agente di condotta l'azionamento di apposita interfaccia (pedale, pulsante, ecc.); qualora tale azionamento non venga eseguito nel le modalità richieste l'apparecchiatura comanda l'inibizione della trazione e la frenatura di emergenza del treno.</p> <p>Il Vigilante è dotato di un dispositivo per l'inserimento del dato, "due agenti" oppure "un agente", in relazione al numero di agenti di condotta a cui è affidato il rotabile attrezzato; .quando viene inserito il dato "un agente", l'apparecchiatura comanda l'inibizione della trazione e la frenatura di emergenza del treno al superamento della velocità di 100 km/h.</p> <p>Determinati rotabili possono avere interfacciata, con il dispositivo di frenatura (gruppo pneumatico) del Vigilante, l'apparecchiatura di bordo (SSB) del Sistema di Supporto alla Condotta (SSC).</p> <p>Con i rotabili attrezzati con il dispositivo Vigilante inserito ed efficiente, il PdC deve regolare la corsa del treno nel rispetto della normativa vigente (rispetto dei segnali, delle norme tecniche di circolazione del materiale rotabile, delle prescrizioni, ecc.) come nel caso di condotta di un treno servito da rotabile non munito del predetto dispositivo, salvo quanto specificatamente previsto dalle presenti norme.</p> <p>Le necessarie procedure operative per la prova di efficienza, l'utilizzo durante il</p>	<p>velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta;</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. <p>3.3 Il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta ne verifica lo stato vigile e interviene provocando l'arresto del convoglio qualora detto agente non reagisca nei tempi e modi richiesti dal dispositivo.</p> <p>3.4 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>4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
servizio e l'eventuale esclusione del dispositivo Vigilante sono riportate nelle specifiche norme d'uso emanate dalle Imprese Ferroviarie interessate.					
<p>2. OBBLIGHI DEL PERSONALE DI CONDOTTA</p> <p>2.1 Prova di efficienza dell'apparecchiatura vigilante Il personale di condotta (PdC), all'atto della messa in servizio del rotabile attrezzato con dispositivo Vigilante, deve eseguire anche la prova di efficienza di tale apparecchiatura . Nel caso il "Commutatore di Esclusione" del dispositivo Vigilante venga trovato in posizione "escluso" (oppure anche solo spiombato) e l'anormalità non sia registrata sui libri di bordo, il PdC, dopo averlo eventualmente reincluso, deve provare l'efficienza del dispositivo. Il dispositivo Vigilante dovrà essere considerato guasto solo se i test di prova dell'efficienza non risultino regolari.</p>	<p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p>16.5 Un treno non può partire dalla località di servizio di origine se nella cabina guida di testa e nelle altre eventuali cabine da utilizzare durante il percorso per la condotta del treno, non sono presenti e funzionanti tutte le apparecchiature di cui al punto 3.2, in coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere.</p>			IF	
<p>2.2 Inserimento dati nel dispositivo Vigilante Il personale di condotta, dopo la messa in servizio del rotabile con il dispositivo Vigilante efficiente, deve inserire il dato relativo al numero degli agenti di condotta come di seguito indicato : a) Con i rotabili muniti del solo dispositivo Vigilante deve inserire il dato "due agenti" sia quando il rotabile è affidato a due agenti di condotta, sia quando, con i treni composti di mezzi leggeri e treni navetta effettuati con locomotiva E 464</p>	<p>9.2 Prima della partenza dalla località di origine del treno devono essere inseriti nel SSB del sistema di protezione i dati corrispondenti alle caratteristiche tecniche del treno determinanti per la sicurezza della circolazione. Tali dati devono essere inseriti a convoglio fermo e devono essere modificati, sempre a treno fermo, ogniqualvolta subiscano variazioni.</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ed affidati ad un agente di condotta, il capotreno, durante la corsa, prende permanentemente posto in cabina di guida come secondo agente di condotta;</p> <p>b) Con i rotabili muniti anche di apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il supporto alla condotta del treno (SSC), il predetto dato deve essere inserito nel dispositivo Vigilante, secondo quanto previsto dalle norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione attrezzati on il Sistema di Supporto alla Condotta (Allegato XIV quinquies).</p>					
<p>2.3. Utilizzo del dispositivo Vigilante Il personale di condotta in servizio ai rotabili muniti di dispositivo Vigilante dotato di commutatore di esclusione deve obbligatoriamente mantenere inserito tale dispositivo con i treni viaggiatori a lunga percorrenza, non protetti da tecnologia ETCS/SCMT/SSC e circolanti nel periodo notturno (per periodo notturno deve interdarsi dalle ore zero alle ore cinque a.m.); con tali servizi il dispositivo Vigilante deve essere in ogni caso mantenuto inserito fino al termine della prestazione lavorativa giornaliera del PdC. Nel caso particolare in cui l'inizio di tale prestazione ricada fuori dal periodo notturno il dispositivo Vigilante deve essere inserito, alla prima occasione utile (es. fermata prescritta), prima dell'inizio del predetto periodo. Qualora durante il servizio si verifichi un</p>	<p>12.1 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>12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi in suo possesso.</p> <p>16.5 Un treno non può partire dalla località di servizio di origine se nella cabina guida di testa e nelle altre eventuali cabine da utilizzare durante il</p>	M		IF	<p>Introdotta la possibilità che l'agente di condotta può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate soltanto qualora strettamente necessario al proseguimento del treno e previa autorizzazione del regolatore della circolazione.</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>guasto al dispositivo Vigilante che comporti la sua esclusione, è ammesso proseguire fino alla prima località di servizio ove possa essere sostituito il rotabile guasto, e comunque non oltre il termine corsa del treno; in tale evenienza non dovrà comunque essere superata la velocità di 100 Km/h.</p> <p>Con i rotabili muniti anche dell'apparecchiature di bordo ETCS/SCMT/SSC il dispositivo Vigilante (o la sua specifica funzione) deve essere utilizzato secondo quanto previsto dalle norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione attrezzati con tali sistemi.</p>	<p>percorso per la condotta del treno, non sono presenti e funzionanti tutte le apparecchiature di cui al punto 3.2, in coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere.</p> <p>16.6 Qualora durante il percorso una delle apparecchiature di cui al punto 3.2 si guasti e non sia possibile ripristinarne il funzionamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se non ...omissis... 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 mancanza 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; - se non ...omissis... punto 16.7. 				
<p>3. ATTREZZAGGIO DEI ROTABILI CON IL DISPOSITIVO VIGILANTE</p> <p>Sui libri di bordo, di rotabili attrezzati con dispositivo Vigilante con caratteristiche funzionali conformi a quelle stabilite dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, devono essere riportati</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</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>specifica annotazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La presenza del Vigilante; - L'eventuale interfacciamento del suo dispositivo di frenatura (piastra pneumatica) con il SSB del SSC. <p>In ciascuna cabina di guida dei rotabili attrezzati con dispositivo Vigilante, devono essere esposte le istruzioni per l'arresto e l'immobilizzazione del treno e nel caso di mezzi di trazione termici, anche le istruzioni per l'arresto dei motori .</p>	<p>sicurezza.</p>				
<p>PARTE PRIMA – Sezione III NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA PER IL CONTROLLO DELLA MARCIA DEI TRENI (SCMT) (già Allegato XIV ter IPCL) <i>PARTE PRIMA</i> DESCRIZIONE DEL SISTEMA 1. GENERALITÀ 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"> - dei segnali fissi luminosi e semaforici (di 1^a categoria e di avviso) e dei segnali di protezione propria dei PL con o senza barriere (art. 53 e 53 bis del Regolamento 	<p>2.8 Per assicurare la circolazione in sicurezza l'infrastruttura è attrezzata con apposite apparecchiature che costituiscono il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei treni.</p> <p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo di comando del sistema frenante; - dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza 		<p>I</p>	<p>GI IF</p>	<p>I GI per ciò che riguarda le apparecchiature relative agli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le apparecchiature relative ai veicoli.</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sui Segnali) (1);</p> <ul style="list-style-type: none"> - della velocità massima ammessa sugli itinerari (arrivo/partenza/transito) delle località di servizio; - della velocità massima ammessa dalla linea, in relazione al rango dei rotabili componenti il convoglio; - della velocità massima ammessa dalla frenatura; - della velocità massima ammessa dal materiale rotabile; - della velocità ammessa 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; - delle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti; - di altre particolari condizioni di marcia quali: <ul style="list-style-type: none"> -ingresso dal binario illegale nelle località di servizio prive di segnale di protezione; -ingresso su binario tronco con paraurti; -circolazione con locomotiva di spinta con maglia sganciabile; -corretta inserzione/disinserzione della funzione RSC. Quando i predetti vincoli non vengono rispettati l'apparecchiatura SCMT, attraverso il controllo di velocità (CV) (2), interviene come di seguito indicato: - al superamento della velocità massima 	<p>dell'agente di condotta;</p> <ul style="list-style-type: none"> - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.5 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera c):</p> <ul style="list-style-type: none"> c.1.ogni movimento di treno deve avvenire su un tratto di via libero, concesso in uso esclusivo al treno 				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ammessa (curva nominale) aumentata di un margine operativo (curva di allerta), viene attivata una segnalazione acustica/luminosa (suono intermittente/luce rossa fissa sul tachimetro) con associato il taglio trazione e la frenatura elettrica (se presente);</p> <p>- al superamento di un ulteriore margine operativo (curva di controllo) viene attivata anche la frenatura d'urgenza(frenatura pneumatica) con associata una segnalazione acustica/luminosa diversa dalla precedente (suono continuo/luce rossa lampeggiante sul tachimetro).</p> <p>Nella fase di arresto del treno ad un segnale disposto a via impedita la protezione è attiva dalla velocità massima alla velocità di 30 km/h (velocità di rilascio) o, in situazioni particolari, alla velocità di 10 km/h (velocità di rilascio ridotta); rimane comunque attiva la funzione di taglio trazione e di attivazione della frenatura d'urgenza (funzione TRAIN-TRIP), rispetto l'indebito superamento del segnale a via impedita.</p> <p>L'apparecchiatura SCMT realizza inoltre le funzionalità di seguito indicate:</p> <p>a) Funzione di Ripetizione Continua dei Segnali in macchina (RSC) a più di 4 codici con Controllo di Velocità (CV);</p> <p>b) Funzione di controllo della velocità massima di 150 km/h con funzione RSC non attiva;</p>	<p>stesso e protetto da indebiti accessi di altri veicoli;</p> <p>c.2.la velocità massima ammessa per ogni treno, in ogni punto della linea, deve essere tale che il treno stesso, mediante il sistema di frenatura, possa arrestarsi entro lo spazio residuo del tratto di via concesso in uso esclusivo di cui alla precedente lettera c.1..</p> <p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>4.21 Qualora strettamente necessario per il funzionamento del sistema di protezione, nella parte finale di una autorizzazione al movimento concessa dal sistema di segnalamento il sistema di protezione può prevedere una velocità, detta velocità di rilascio, stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare su di essa, al di sotto della quale il sistema interviene solo per garantire, in caso di indebito superamento del termine dell'autorizzazione al movimento, l'immediato intervento della frenatura e l'arresto prima del primo punto da proteggere.</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>c) Funzione di controllo della velocità massima di 100 km/h in assenza di protezione SCMT e con inserito il dato treno "1" (un agente di condotta);</p> <p>d) Funzione INFILL : consente la liberazione anticipata della marcia del treno rispetto vincoli più restrittivi imposti dal precedente segnale;</p> <p>e) Funzione vigilante realizzata attraverso il controllo:</p> <ul style="list-style-type: none"> -della presenza e vigilanza dell'agente di condotta con apparecchiatura dotata di funzione vigilante non dissociabile (non escludibile); -della vigilanza dell'agente di condotta con apparecchiatura dotata di funzione vigilante dissociabile (escludibile) e con la funzione stessa inclusa (non dissociata). <p>f) Funzione di controllo della condizione di convoglio fermo con apparecchiatura dotata di funzione vigilante dissociabile (escludibile).</p> <p>Le funzioni di controllo di cui alle lettere e) e f), vengono realizzate richiedendo all'agente di condotta l'azionamento di appositi dispositivi di interfaccia (pedale, pulsante, ecc.).</p> <p>Qualora l'azionamento del dispositivo d'interfaccia non venga correttamente eseguito l'apparecchiatura comanda il taglio trazione e la frenatura d'urgenza, nonché la visualizzazione della specifica icona (vedi tabella punto 2.2.2) con associata la segnalazione acustica.</p> <p>L'apparecchiatura SCMT non fornisce in cabina di guida specifiche informazioni di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>velocità massima ammessa e/o spazio, salvo l'indicazione, attraverso specifiche icone, della velocità di rilascio ridotta e delle segnalazioni di INFILL (vedi tabella punto 2.2.2).</p> <p>Le caratteristiche dell'apparecchiatura SCMT permettono il suo impiego in modi operativi diversi a seconda dell'attrezzaggio della linea e/o degli eventuali guasti.</p> <p>Per determinati binari non codificati di località di servizio ubicate sulle linee con Blocco Automatico a correnti codificate (BAcc), il CV sospende la protezione al di sotto della velocità di 60 km/h, nonché la funzione di taglio trazione e attivazione della frenatura d'urgenza rispetto l'indebito superamento del segnale di partenza a via impedita.</p> <p>(1) Per i segnali di cui all'art. 53 bis, la protezione della funzione SCMT consiste nell'imporre una limitazione di velocità a 30 km/h in corrispondenza di un punto ubicato a circa 10 m dal PL protetto (o primo PL protetto), qualora il relativo segnale sia spento.</p> <p>(2) L'apparecchiatura dovrà essere considerata sprovvista di CV nei seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in composizione al treno siano presenti mezzi di trazione (attivi o trainanti se stessi) presenziati e non comandati dal banco di manovra di testa (locomotiva di spinta, ecc.); - la condotta del freno continuo non si estende su tutto il treno; - la percentuale di massa frenata sia inferiore al 50 %. 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>2. PRINCIPALI APPARECCHIATURE SCMT Il SCMT è composta da due sottosistemi:</p>					

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
quello di terra (SST) e quello di bordo (SSB).					
<p>2.1 Sottosistema di terra (SST) Il sottosistema di terra è essenzialmente costituito da “boe” ubicate al centro del binario nei punti in cui è prevista la trasmissione delle informazioni da terra a bordo (Punti Informativi). Ogni Punto Informativo (PI) è composto generalmente da due “boe”.</p> <p>I PI che trasmettono informazioni variabili (PI commutabili) dipendenti dall'aspetto dei segnali fissi sono collegati agli apparati di terra attraverso apposite interfacce (Encoder). Essi sono generalmente ubicati in corrispondenza dei segnale fissi (PI di segnale fisso (1)).</p> <p>In particolari condizioni impiantistiche e/o di circolazione possono verificarsi le seguenti situazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Il PI di un segnale fisso può essere ubicato in precedenza al segnale stesso (es: segnale di partenza comune a più binari); tale PI viene segnalato dalla specifica tabella di “<i>limite fermata SCMT</i>” (art. 77 del Regolamento sui Segnali). -Il PI di un segnale fisso può essere ubicato a valle del segnale stesso (es: segnale di partenza di fascio di binari di particolari impianti); tale PI viene segnalato dallo specifico picchetto di “<i>PI posticipato</i>” (Allegato I punto 15 bis del Regolamento sui Segnali). -Il PI del segnale di partenza di determinati binari, di stazioni ubicate su linee a dirigenza locale, è seguito da un 	<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>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>secondo PI commutabile; tali binari sono muniti anche di un dispositivo che permette l'attivazione del secondo PI. Quest'ultimo PI viene segnalato dallo specifico picchetto di "PI posticipato" (Allegato I punto 15 bis del Regolamento sui Segnali). L'attivazione del secondo PI determina la disattivazione del PI in corrispondenza del segnale; tale operazione deve essere eseguita dal DM nei casi di partenza del treno con il rotabile di testa oltre il segnale (vedi punto 13.8)</p> <p>I PI commutabili sono previsti anche in corrispondenza dei segnali fissi di avviso (o di avviso accoppiato) dei segnali di 1^a Categoria coincidenti con l'inizio del tratto di linea attrezzato con SCMT.</p> <p>I PI che non trasmettono informazioni variabili dipendenti dall'aspetto dei segnali non hanno nessun collegamento con gli apparati di terra; questi sono generalmente utilizzati per la gestione delle variazioni di velocità e pendenza della linea, dei rallentamenti, delle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti e per la ricalibrazione delle distanze.</p> <p>Il sottosistema di terra realizza, tramite i dispositivi sopradescritti, il canale di trasmissione discontinuo.</p> <p>Sulle linee con BAcc per la trasmissione delle informazioni variabili da terra verso bordo viene utilizzato il canale continuo della RSC costituito dai codici di BAcc; i PI commutabili sono ubicati solo in</p>	<p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p> <p>5.8 Qualora le caratteristiche di stabilità sul terreno o di controllo tecnologico di un segnale di terra non garantiscano la sua presenza e le corrette indicazioni da esso fornite al passaggio dei treni, esso può essere utilizzato solo per indicare sul terreno vincoli di marcia già notificati ai</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>corrispondenza dei segnali di protezione e partenza delle località di servizio. Per aggiornare in modo tempestivo le informazioni variabili in precedenza a determinati segnali di 1^o Categoria disposti a via libera, può essere trasmesso a bordo, tramite i circuiti di binario, un apposito codice denominato "codice INFILL". Tale codice non viene mai trasmesso in precedenza ad un segnale di 1^o Categoria disposto a via libera che preavvisa un successivo segnale a via impedita o un successivo segnale di arresto, ubicato a distanza anormalmente ridotta o all'estremità di un binario di limitata lunghezza, oppure su binario parzialmente ingombro (GIALLO/GIALLO oppure ROSSO/GIALLO/GIALLO).</p> <p>Il codice INFILL consente la liberazione anticipata della marcia del treno rispetto informazioni più restrittive ricevute dal precedente segnale (es: disposizione a <i>"via libera"</i> di un segnale di 1^o Categoria dopo che il treno abbia superato il precedente segnale con indicazione di <i>"avviso di via impedita"</i> oppure disposizione a <i>"via libera con conferma di riduzione di velocità a 60 km/h</i> oppure a <i>100 km/h"</i> dopo che il treno abbia superato il precedente segnale con una indicazione di <i>"via libera con conferma di riduzione di velocità di valore più restrittivo"</i>). Tale liberazione anticipata tiene conto anche della lunghezza del</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treno. L'indicazione data dal codice INFILL, attraverso le specifiche icone (vedi tabella punto 2.2.2), può essere equivalente o più restrittiva di quella data dal successivo segnale di 1^a Categoria. Resta inteso che il codice INFILL non gestisce limitazioni di velocità non legate al segnalamento fisso (es: rallentamenti o riduzioni di velocità).</p> <p>(1) Il PI di segnale fisso può trovarsi da circa 5 metri prima a circa 20 metri dopo il segnale stesso.</p>					
<p>2.2 Sottosistema di bordo (SSB) Il sottosistema di bordo calcola la velocità massima consentita istante per istante sulla base delle informazioni provenienti dal sottosistema di terra e dei dati caratteristici del treno (velocità dei rotabili, percentuale di massa frenata esistente, ecc.) notificati al sistema (immissione dati treno) e interviene qualora la velocità reale del convoglio sia superiore a quella massima consentita. Il SSB è costituito dalle seguenti apparecchiature: - Antenna di trasmissione/captazione RSDD; - Captatori RSC; - Elaboratore di bordo; - Gruppo Pneumatico (Inseritore Generale); -Commutatore Esclusione Apparecchiatura (CEA); - Dispositivi di interfaccia Uomo Macchina</p>	<p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature: - dispositivo di comando del sistema frenante; - dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno;</p>			<p>IF</p>	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(cruscotto, avvisatore acustico, tachimetro);</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dispositivi di interfaccia (pedale, pulsanti, ecc.) per la gestione delle funzioni di controllo della presenza e vigilanza o della sola vigilanza dell'agente di condotta e controllo della condizione di convoglio fermo; - Dispositivo di dissociazione (esclusione) funzione Vigilante (EVIG). Alcuni SSB possono esserne sprovvisti; - Altri apparati. <p><u>2.2.1 Descrizione e funzione delle apparecchiature del SSB</u></p> <p>Antenna di trasmissione/captazione RSDD. L'antenna postanella parte sottostante il rotabile fornisce energia alle boe e riceve le informazioni dalle stesse. Per permetterne la ridondanza le antenne possono essere due.</p> <p>Captatori RSC. I captatori posti nella parte sottostante del rotabile sono utilizzati per la captazione dei codici di BAcc e del codice INFILL.</p> <p>Elaboratore di bordo. L'elaboratore è costituito da una apparecchiatura con logica a microprocessore contenuta in apposito armadio ed è alimentata con tensione di 24 Vcc (o 110 Vcc). Tale apparecchiatura dispone di diagnostica residente e guida operatore.</p> <p>Gruppo Pneumatico (Inseritore Generale). Il gruppo pneumatico consente l'inserimento elettrico e pneumatico dell'apparecchiatura SCMT attraverso l'azionamento di un sezionatore</p>	<ul style="list-style-type: none"> - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. <p>3.4 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>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(Inseritore Generale) e realizza, su comando dell'elaboratore di bordo, lo scarico dell'aria in condotta generale per ottenere la frenatura d'urgenza quando necessario (superamento dei limiti di velocità consentiti, ecc.). Inoltre l'Inseritore Generale, nella posizione di apparecchiatura SCMT inserita, fornisce un consenso alla trazione del mezzo di trazione. Il gruppo pneumatico su determinati rotabili può essere ridondato (presenza di due gruppi).</p> <p>Commutatore Esclusione Apparecchiatura (CEA). Il CEA consente l'esclusione elettrica dell'apparecchiatura SCMT, da azionare solo in caso di guasto che impone la disinserzione del gruppo pneumatico (ISOLAMENTO). Tale commutatore in posizione di apparecchiatura esclusa permette il consenso alla trazione del mezzo di trazione.</p> <p>2.2.2 SIMBOLI (ICONE) E MESSAGGI VISUALIZZATI SUL MONITOR DEL CRUSCOTTO SEGUE TABELLA</p> <p>3. MODALITÀ OPERATIVE REALIZZATE DALL'APPARECCHIATURA SCMT L'apparecchiatura a seconda dell'attrezzatura delle linee realizza le modalità operative (modi di impiego dell'apparecchiatura come di seguito indicato.</p> <p>3.1 Sulle linee attrezzate con SCMT ed non attrezzate con BAcc L'apparecchiatura realizza le modalità operative:</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- Predisposizione SCMT, fino alla ricezione delle informazioni dal SST;</p> <p>- SCMT, dopo la ricezione delle informazioni dal SST.</p> <p>3.2 Sulle linee attrezzate con SCMT ed attrezzate con BAcc</p> <p>L'apparecchiatura realizza le modalità operative:</p> <p>- Predisposizione SCMT+ RSC, fino alla ricezione delle informazioni dal SST;</p> <p>- SCMT + RSC, dopo la ricezione delle informazioni dal SST.</p> <p>3.3 Sulle linee non attrezzate con SCMT ed attrezzate con BAcc</p> <p>L'apparecchiatura realizza la modalità operativa:</p> <p>- <i>Predisposizione SCMT + RSC.</i></p> <p>3.4 Sulle linee non attrezzate con SCMT e non attrezzate con BAcc</p> <p>Sulle linee non attrezzate con SCMT ed non attrezzate con BAcc</p> <p>realizza la modalità operativa:</p> <p>- <i>Predisposizione SCMT.</i></p> <p>3.5 Nei movimenti di manovra (servizio di manovra)</p> <p>L'apparecchiatura realizza la modalità operativa:</p> <p>- <i>MANOVRA</i></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/Dir/2012)</p>				
<p>4. FUNZIONI E PRESTAZIONI REALIZZATE NELLE MODALITÀ OPERATIVE</p> <p>Le funzioni e relative prestazioni realizzate dall'apparecchiatura SCMT nelle diverse modalità operative sono riportate nella seguente tabella.</p> <p>SEGUE TABELLA</p> <p>4.1 Rotabile presenziato non ubicato in</p>	<p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle</p>	M		IF	<p>La spinta con maglia sganciabile non è più ammessa in quanto i sistemi di protezione della marcia dei treni ne impediscono l'utilizzo</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>testa al treno(locomotiva di spinta, ecc.) Nel caso di rotabile presenziato e ubicato non in testa al treno (locomotiva di spinta, ecc) l'apparecchiatura realizza le funzioni/prestazioni di seguito indicate. a) Rotabile presenziato non di testa (dato treno "composizione attiva presenziata"). Controllo: - presenza e vigilanza dell'agente di condotta (SSB munito di funzione vigilante non dissociabile); - vigilanza dell'agente di condotta (SSB con funzione vigilante non dissociata); - immobilità del convoglio (SSB munito di funzione vigilante dissociabile). b) Locomotiva di spinta in coda con maglia sganciabile (dato treno "spinta con maglia sganciabile"). Controllo: - presenza e vigilanza dell'agente di condotta (SSB munito di funzione vigilante non dissociabile); - vigilanza dell'agente di condotta (SSB con funzione vigilante non dissociata); - immobilità del convoglio (SSB munito di funzione vigilante dissociabile); - velocità massima di 80 km/h.</p>	<p>caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. 4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento. 4.5 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera c): 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; 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.. 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</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>4.21 Qualora strettamente necessario per il funzionamento del sistema di protezione, nella parte finale di una autorizzazione al movimento concessa dal sistema di segnalamento il sistema di protezione può prevedere una velocità, detta velocità di rilascio, stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare su di essa, al di sotto della quale il sistema interviene solo per garantire, in caso di indebito superamento del termine dell'autorizzazione al movimento, l'immediato intervento della frenatura e l'arresto prima del primo punto da proteggere.</p>				
<p>5. INSERZIONE/DISINSERZIONE APPARECCHIATURA SCMT</p> <p>5.1 Inserzione (inizio servizio)</p> <p>Con convoglio fermo e banco di guida alimentato (1):</p> <ul style="list-style-type: none"> - verificare che gli stotz di alimentazione dell'apparecchiatura siano chiusi; - verificare che il commutatore CEA sia in posizione "inserito" e "piombato"; Il dispositivo di esclusione dell'apparecchiatura deve essere piombato, a cura dell'Impresa Ferroviaria, nella posizione di apparecchiatura "inserita". Lo spiombamento è ammesso solo nei casi previsti dalla vigente normativa. - verificare che la pressione in condotta generale sia a regime (non inferiore a 4,5 	<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>12.1 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>IF</p>	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>bar) (2);</p> <p>- ruotare la maniglia di inserzione (ubicata sulla piastra pneumatica) nella posizione "inserito". Con la rotazione della maniglia di inserzione in posizione "inserito" viene attivato l'autotest delle apparecchiature (messaggio visualizzato "AUTOTEST IN CORSO"). Al termine dell'autotest con esito positivo (messaggio visualizzato "INTRODUZIONI DATI o MANOVRA") è possibile inserire la modalità operativa manovra oppure eseguire l'inserimento dei dati treno.</p> <p>L'apparecchiatura non permette l'impiego del rotabile se non vengono inseriti e validati i "DATI TRENO" oppure selezionata la modalità "MANOVRA".</p> <p>Con alcune apparecchiature SCMT la visualizzazione del messaggio "INTRODUZIONE DATI o MANOVRA" non segnala il termine di tutti gli autotest con esito positivo. Per i rotabili dotati di tali apparecchiature le particolari modalità per la segnalazione del termine di tutti gli autotest con esito positivo dovranno essere riportate nella specifica manualistica di bordo. Nel caso di esito negativo degli autotest è consentito, prima di considerare guasta l'apparecchiatura, ripetere eventualmente l'operazione di inserzione dell'apparecchiatura stessa secondo quanto riportato nella manualistica di bordo.</p> <p>(1) In caso di inserzione con banco disalimentato sul monitor dell'apparecchiatura viene visualizzato lo</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stato di attesa caratterizzato dalla scritta "ATTESA". Per determinati rotabili (alcune AIn/Ale e, generalmente, i rotabili con una sola cabina di guida) l'inserzione non richiede il banco alimentato.</p> <p>(2) In caso di inserzione a pressione inferiore l'apparecchiatura non avvia l'autotest e attiva la frenatura d'urgenza non riarmabile.</p> <p>5.2 Disinserzione (termine servizio)</p> <p>Ruotare la maniglia di inserzione (ubicata sulla piastra pneumatica) nella posizione "disinserito" (spegnimento completo del monitor).</p>					
<p>6. ISOLAMENTO APPARECCHIATURA SCMT (SOLO IN CASO DI GUASTO)</p> <p>Ruotare la maniglia di inserzione (ubicata sulla piastra pneumatica) nella posizione "disinserito" (spegnimento completo del monitor) e portare il commutatore CEA in posizione "escluso". Quest'ultima operazione permette la trazione del mezzo di trazione.</p> <p>Il personale che prende in consegna il mezzo di trazione, qualora trovi il relativo CEA in posizione "disinserito" (oppure anche solo spiombato) e l'anormalità non sia registrata sui libri di bordo del rotabile, deve commutarlo nella posizione di "inserito" e procedere alla inserzione dell'apparecchiatura. In tali casi l'apparecchiatura dovrà essere considerata guasta solo se l'esito dell'autotest risulti negativo.</p>	<p>12.1 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>12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi in suo possesso.</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'esclusione del SSB o una o più funzioni di sicurezza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione</p>
<p>7. ATTIVAZIONE/DISATTIVAZIONE FUNZIONE SCMT</p> <p>7.1 Attivazione automatica funzione SCMT (inizio linea con SCMT)</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</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>L'apparecchiatura attiva automaticamente la funzione SCMT (accensione pulsante SCMT a luce blu e breve segnalazione acustica) impegnando il PI del segnale di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - protezione della stazione dove ha inizio il tratto di linea attrezzato; - partenza della stazione di origine di corsa del treno all'interno di un tratto di linea attrezzato. <p>In alcuni casi espressamente autorizzati dall'Unità centrale competente, l'attrezzaggio della località di servizio delimitante i tratti attrezzati può iniziare dal PI del segnale di partenza oppure dal PI in uscita dalla località stessa.</p> <p>Qualora i predetti segnali siano preceduti dalla tabella di limite fermata SCMT (art. 77 del Regolamento sui Segnali) l'attivazione automatica della funzione SCMT avviene impegnando il PI in corrispondenza di tale tabella.</p> <p>7.2 Disattivazione automatica funzione SCMT (termine linea con SCMT)</p> <p>L'apparecchiatura disattiva automaticamente la funzione SCMT (spegnimento pulsante SCMT e breve segnalazione acustica) impegnando il PI di fine tratta attrezzata posto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - all'uscita della stazione prima dell'inoltro in linea; - a valle degli scambi (prima dell'inoltro in linea) nel caso di bivio o PC. <p>In alcuni casi espressamente autorizzati dall'Unità centrale competente, l'attrezzaggio della località di servizio</p>	<p>in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>12.1 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>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
delimitante i tratti attrezzati può terminare al segnale di protezione.					
<p>8. ESCLUSIONE/REINCLUSIONE FUNZIONE SCMT</p> <p>8.1 Esclusione manuale funzione SCMT (guasto a terra) A treno fermo premere il pulsante "SCMT" acceso a luce blu (o spento in modalità Predisposizione) fino alla visualizzazione del simbolo di funzione SCMT esclusa e del messaggio di guasto a terra SCMT (vedi tabella punto 2.2.2). Il pulsante "SCMT" deve spegnersi se acceso.</p> <p>8.2 Reinclusione manuale funzione SCMT (guasto a terra) A treno fermo oppure a treno in movimento premere il pulsante "SCMT" fino alla scomparsa del simbolo di funzione SCMT esclusa e del messaggio di guasto a terra SCMT (vedi tabella punto 2.2.2). L'apparecchiatura si dispone in modalità Predisposizione fino al ricevimento delle informazioni dal SST dove la funzione SCMT si riattiva automaticamente (vedi punto 7.1)</p>	<p>12.1 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>12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi in suo possesso.</p>	M	I	GI	Introdotta il principio che l'esclusione del SSB o una o più funzioni di sicurezza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione
<p>8.3 Esclusione automatica funzione SCMT (guasto a bordo) La logica dell'apparecchiatura SCMT rilevando un guasto a bordo attiva automaticamente l'esclusione della funzione SCMT. Sul cruscotto viene visualizzato (dopo l'attivazione del pulsante RIC) il simbolo di funzione SCMT esclusa ed il messaggio di guasto a bordo SCMT (vedi tabella punto 2.2.2). Il tasto SCMT si spegne qualora la funzione SCMT</p>	<p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>12.1 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</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
sia attiva.	(autorizzazione al movimento concessa tramite prescrizione, guasto del sistema di protezione).				
<p>9. INSERZIONE/DISINSERZIONE FUNZIONE RSC</p> <p>9.1 Inserzione manuale funzione RSC (inizio linea BA_{CC}) A treno fermo oppure a treno in movimento premere il pulsante "RSC" fino alla visualizzazione delle gemme relative ai codici della RSC ed all'illuminazione della gemma relativa al codice in ricezione (oppure a quella di AC se in zona priva di codice). Il pulsante "RSC" deve illuminarsi a luce blu.</p> <p>9.2 Disinserzione manuale funzione RSC (termine linea BA_{CC}) A treno fermo oppure a treno in movimento premere il pulsante "RSC" fino alla scomparsa delle gemme relative ai codici RSC. Il pulsante "RSC" deve spegnersi.</p> <p>10. ESCLUSIONE/REINCLUSIONE FUNZIONE RSC</p> <p>10.1 Esclusione manuale funzione RSC (guasto a terra) A treno fermo premere il pulsante "RSC" fino alla visualizzazione del simbolo di funzione RSC esclusa e del messaggio di guasto a terra RSC (vedi tabella punto 2.2.2). Prima della predetta visualizzazione le gemme RSC devono scomparire, ricomparire e scomparire nuovamente. Il pulsante "RSC" deve spegnersi. L'esclusione manuale della funzione RSC</p>	<p>12.1 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>12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi in suo possesso.</p>	M	I	GI	Introdotta il principio che l'esclusione del SSB o una o più funzioni di sicurezza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>determina il passaggio del SSB in "Predisposizione SCMT" (funzione SCMT non attiva). Il SSB rimane in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1^o Categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1^o Categoria), dopo la reinclusione manuale della funzione RSC (vedi punto 10.2) o la disinserzione manuale della funzione RSC per termine del tratto di linea attrezzato con BAcc (vedi punto 9.2), in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT.</p> <p>10.2 Reinclusione manuale funzione RSC (guasto a terra)</p> <p>A treno fermo oppure a treno in movimento premere il pulsante "RSC" fino alla visualizzazione delle gemme relative ai codici della RSC ed all'illuminazione della gemma relativa al codice in ricezione (oppure quella di AC se in zona priva di codice). Prima della predetta visualizzazione il simbolo di funzione RSC esclusa ed il messaggio di guasto a terra RSC (vedi tabella punto 2.2.2) devono scomparire. Il pulsante "RSC" deve illuminarsi a luce blu.</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>10.3 Esclusione automatica funzione RSC (guasto a bordo)</p> <p>La logica dell'apparecchiatura SCMT rilevando un guasto a bordo relativo al canale continuo (RSC), attiva automaticamente l'esclusione della</p>	<p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>funzione RSC. Sul cruscotto viene visualizzato (dopo l'attivazione del pulsante RIC) il simbolo di funzione RSC esclusa ed il messaggio di guasto a bordo RSC (vedi tabella punto 2.2.2). L'esclusione automatica della funzione RSC per guasto a bordo determina il passaggio del SSB in modalità "Predisposizione SCMT" (funzione SCMT non attiva). Non risultando possibile la reinclusione della funzione RSC il SSB rimane in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1^o Categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1^o Categoria), dopo l'uscita dal tratto di linea attrezzato con BAcc, in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT.</p>	<p>12.1 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>11. INSERIMENTO DATI TRENO 11.1 Procedura A treno fermo premere il pulsante "DATI"; con tale operazione vengono visualizzati tutti i dati precedentemente introdotti (o di default). Se tutti i dati visualizzati corrispondono a quelli da introdurre (punto 11.2) premere il pulsante "OK" oppure, in caso contrario, premere nuovamente il pulsante "DATI". Con quest'ultima operazione vengono visualizzati in successione tutti i dati selezionabili; alla visualizzazione di ciascun dato, selezionare il valore da</p>	<p>9.2 Prima della partenza dalla località di origine del treno devono essere inseriti nel SSB del sistema di protezione i dati corrispondenti alle caratteristiche tecniche del treno determinanti per la sicurezza della circolazione. Tali dati devono essere inseriti a convoglio fermo e devono essere modificati, sempre a treno fermo, ogniqualvolta subiscano variazioni.</p>			<p>IF</p>	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>introdurre (utilizzando i pulsanti con la freccia) e confermarlo premendo il pulsante OK. Terminata correttamente l'operazione di inserimento premere nuovamente il pulsante OK per la validazione di tutti i dati.</p> <p>Con alcuni SSB è consentita la possibilità di effettuare una scelta selettiva del singolo dato treno da introdurre/modificare senza la necessità di visualizzare e confermare in successione tutti i dati treno. Al termine dell'operazione di inserimento/validazione dei dati treno il SSB si dispone in modalità "Predisposizione SCMT".</p> <p>11.2 Dati treno da inserire nel SSB del rotabile di testa</p> <p>I Dati treno da inserire nel SSB del rotabile ubicato in testa al treno sono riportati nella seguente tabella.</p> <p>SEGUE TABELLA</p> <p>11.3 Dati treno da inserire nel SSB del rotabile presenziato non in testa al treno (locomotiva di spinta, ecc)</p> <p>I dati treno da inserire nel SSB del rotabile presenziato non ubicato in testa e della locomotiva di spinta con maglia sganciabile sono riportati rispettivamente nelle seguenti tabelle A) e B).</p> <p>SEGUONO TABELLE</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>12. INSERZIONE/DISINSERZIONE MODALITA' MANOVRA</p> <p>12.1 Inserzione modalità MANOVRA (inizio movimenti di manovra)</p> <p>A convoglio fermo premere e rilasciare il pulsante "MAN". Tale pulsante deve</p>	<p>12.1 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</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>illuminarsi a luce bianca e sul cruscotto deve visualizzarsi il messaggio "MANOVRA"; l'illuminazione del pulsante "MAN" è associata ad una breve segnalazione acustica.</p> <p>12.2 Disinserzione modalità MANOVRA (termine movimenti di manovra)</p> <p>A convoglio fermo premere e rilasciare il pulsante "MAN". Tale pulsante deve spegnersi e sul cruscotto deve scomparire il messaggio "MANOVRA"; lo spegnimento del pulsante "MAN" è associato ad una breve segnalazione acustica.</p>	<p>tramite prescrizione, guasto del sistema di protezione).</p>				
<p><i>PARTE SECONDA</i></p> <p>NORME PARTICOLARI DI ESERCIZIO</p> <p>13. GENERALITA'</p> <p>Con i treni serviti da rotabile munito di cabina di guida (mezzo di trazione, carrozza pilota o rimorchio) attrezzato con SCMT devono essere rispettate le norme particolari riportate nel presente Allegato XIV ter. Resta inteso che il personale di condotta (PdC) 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 rotabile non attrezzato, salvo quanto di seguito indicato.</p> <p>Nei casi in cui il treno sia servito da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta (dato treno "1" inserito nel SSB) tale agente deve inoltre</p>	<p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p> <p>9.7 Durante il percorso l'agente di condotta deve conoscere in ogni</p>	<p>M</p>		<p>IF</p>	<p>Introdotta la prescrizione che i treni possono essere condotti da un solo agente di condotta e che il capotreno deve prendere posto in cabina di guida nei casi di guasto al sistema di protezione e del dispositivo vigilante.</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comunicare all'agente di accompagnamento dei treni (capotreno):</p> <ul style="list-style-type: none"> - che il treno è servito da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta (all'inizio del servizio); - 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. <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 secondo agente.</p> <p>Tale provvedimento potrà essere</p>	<p>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>				

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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, qualora il guasto/anormalità abbia determinato anche la perdita della funzione vigilante; 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.</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>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>13.1 Linee attrezzate con SCMT (indicazioni nell'Orario di Servizio) Le linee attrezzate con SCMT sono indicate nell'Orario di Servizio (OS) tramite l'apposito segno convenzionale (linea di</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</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>punti verticale). Nell'OS deve essere inoltre indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lo specifico punto di inizio e termine del tratto attrezzato con SCMT (segnale di partenza, di protezione, ecc.); - la presenza della tabella di "limite di fermata SCMT" (art.77 del Regolamento sui Segnali); - la presenza del picchetto di "PI posticipato" (Allegato I punto 15 bis del Regolamento sui Segnali); - i binari delle località di servizio dotati di segnali di partenza muniti del secondo PI attivabile mediante apposito dispositivo. 	<p>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>13.2 Inserimento apparecchiatura SCMT L'apparecchiatura SCMT deve essere sempre inserita (vedi punto 5.1) e mantenuta inserita indipendentemente dalle condizioni di circolazione (linea percorsa, ubicazione del rotabile attrezzato nel treno, numero di agenti di condotta a cui è affidato il rotabile, ecc.). Con SSB dotato di funzione vigilante non dissociabile la sua inserzione determina anche l'attivazione del controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta.</p> <p>13.3 Impiego dell'apparecchiatura SCMT L'apparecchiatura SCMT deve essere impiegata nelle modalità operative previste (punto 3). <u>13.3.1 Impiego della funzione SCMT</u> La funzione SCMT deve essere mantenuta inserita sui tratti appositamente attrezzati (punto 13.1) indipendentemente dal</p>	<p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>12.1 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>12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>binario percorso (di sinistra, di destra o illegale), salvo prescrizione contraria.</p> <p><u>13.3.2 Impiego della funzione RSC</u></p> <p>La funzione RSC, salvo prescrizione contraria, deve essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inserita (vedi punto 9.1), all'inizio dei tratti attrezzati con BAcc ovvero prima del superamento del segnale di inizio zona codificata (art 73 bis del Regolamento sui Segnali) oppure, in mancanza di tale segnale (es: località di servizio ubicata su linea senza BAcc da dove si dirama una linea con BAcc), prima del superamento del segnale di partenza (nel caso di stazione) oppure dopo il segnale di protezione e prima del primo deviatoio (nel caso di bivio o PC); - disinserita (vedi punto 9.2), al termine dei tratti attrezzati con BAcc ovvero prima del superamento del segnale di fine zona codificata (art 73 bis del Regolamento sui Segnali) oppure, in mancanza di tale segnale (es: località di servizio ubicata su linea senza BAcc dove confluisce una linea con BAcc), prima del superamento del segnale di partenza (nel caso di stazione) oppure dopo il segnale di protezione e prima del primo deviatoio (nel caso di bivio o PC). <p>La non corretta inserzione della funzione RSC determina l'accensione a luce blu lampeggiante del pulsante RSC, mentre la sua non corretta disinserzione determina il lampeggiamento di tale pulsante con associata, in entrambi i casi, la segnalazione acustica. Qualora non</p>	<p>e degli altri elementi in suo possesso.</p> <p>16.5 Un treno non può partire dalla località di servizio di origine se nella cabina guida di testa e nelle altre eventuali cabine da utilizzare durante il percorso per la condotta del treno, non sono presenti e funzionanti tutte le apparecchiature di cui al punto 3.2, in coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere.</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>venga subito (entro circa 6 secondi dalla segnalazione) eseguita l'operazione di inserzione o disinserzione, il SSB attiva la frenatura d'urgenza fino all'arresto del treno e la visualizzazione, a treno fermo, dei relativi codici e messaggi di guasto/anormalità (vedi punto 18.3). Il successivo riconoscimento dell'anormalità determina l'inserzione (o disinserzione) automatica della funzione RSC da parte del SSB stesso (vedi punto 18.2).</p>					
<p>13.4 Notifica delle prescrizioni Ai treni serviti da rotabili attrezzati dovranno continuare ad essere notificate le prescrizioni nel rispetto delle norme vigenti, salvo quanto di seguito disciplinato</p>	<p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p>		I	GI	
<p>13.5 Rallentamenti I rallentamenti notificati al sistema sono gestiti tramite la posa di appositi PI in corrispondenza del segnale di avviso oppure attraverso l'estrazione di apposite chiavi di rallentamento. Nella programmazione dei PI relativi ai rallentamenti validi solo per determinati periodi della giornata viene inserita anche l'ora di inizio e termine della validità dei rallentamenti stessi. Pertanto i rallentamenti vengono resi noti al sistema</p>	<p>13.5 I rallentamenti devono essere protetti dai sistemi di protezione della marcia dei treni. 13.6 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>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che se il rallentamento non è protetto dal sistema di protezione deve iniziare dalla posizione in cui si trova il treno al momento della notifica e deve terminare in un punto facilmente e inequivocabilmente individuabile sul terreno.</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sulla base dell'orario immesso e validato. Sulle linee attrezzate con SCMT per la notifica dei rallentamenti ai treni valgono le norme vigenti, tenendo presente che, nel caso di rallentamento non gestito da SCMT e/o non segnalato sul terreno, le prescrizioni devono essere notificate direttamente nella località limitrofa abilitata (o PdS limitrofo su linee esercitate con CTC). Nel caso la località limitrofa abilitata sia un Posto Satellite è ammesso notificare le prescrizioni di rallentamento dalla località Posto Comando. Tali procedure valgono anche per le prescrizioni di riduzione di velocità diverse dai rallentamenti.</p>					
<p>13.6 Rispetto codice INFILL Alla captazione del codice INFILL il treno potrà proseguire la corsa nel rispetto delle indicazioni date dalla specifica icona visualizzata e, successivamente, dal segnale 1^a categoria a valle del punto di captazione, tenendo presente che, se è attiva l'icona n. 7 (vedi tabella punto 2.2.2) ed il segnale dia indicazione di via libera con avviso di via impedita, deve essere sempre considerato tale segnale posto a distanza ridotta da quello successivo disposto a via impedita. Resta inteso che devono essere comunque rispettate eventuali limitazioni di velocità non legate all'aspetto dei segnali fissi (es. rallentamenti, limitazioni di velocità rispetto la frenatura, ecc.). Nel caso di interruzione del codice INFILL prima che il treno raggiunga il segnale di</p>	<p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "<i>Autorizzazione al movimento</i>" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p>			<p>IF</p>	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1^a categoria a valle del punto di captazione e in assenza di codici di BAcc, il SSB attiva la frenatura d'urgenza fino all'arresto del treno. In tale evenienza il treno potrà riprendere la corsa prendendo norma dall'aspetto del predetto segnale che, se non accertabile dal punto di arresto, dovrà essere considerato disposto a via impedita.</p>					
<p>13.7 Impiego funzione vigilante Nei casi di guasto/anormalità alle apparecchiature del SSB e/o del SST che comportano la perdita della protezione SCMT (funzione SCMT non attiva) il tratto di linea interessato (dal punto di esclusione della funzione SCMT fino al punto della sua riattivazione) deve essere percorso con la funzione vigilante inserita secondo i seguenti criteri: - qualora il rotabile munito di SCMT sia affidato ad un agente di condotta tale obbligo deve essere rispettato con tutti i treni; - qualora il rotabile munito di SCMT sia affidato a due agenti di condotta (o ad un agente di condotta con il capotreno presente, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente) tale obbligo deve essere rispettato con i soli treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza, che impegnano il tratto di linea interessato al guasto/anormalità nel periodo notturno (1). In tal caso l'obbligo di percorrere il predetto tratto di linea con la funzione vigilante inserita rimane anche se il tratto stesso non viene</p>	<p>4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo. 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 non ..omissis 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 mancanza 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>M</p>		<p>IF</p>	<p>Introdotta la funzione che il vigilante deve essere sempre inserito.</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>impegnato nel periodo notturno, purché la prestazione lavorativa giornaliera del PdC abbia comunque interessato tale periodo.</p> <p>A seguito della riattivazione della funzione SCMT, l'eventuale successiva dissociazione della funzione vigilante è ammessa solo alla prima occasione utile (es: fermata occasionale o prescritta).</p> <p>L'esclusione/inclusione della funzione vigilante (manovra del dispositivo di dissociazione) deve essere eseguita con il convoglio fermo.</p> <p>(1) Per periodo notturno deve intendersi dalle ore zero alle ore cinque a.m.</p>	<p>- se non è..omissis del punto 16.7.</p>				
<p>13.8 Partenza dei treni con il rotabile di testa oltre il segnale (1)</p> <p>Il PdC in servizio sui rotabili muniti di SCMT deve sempre avvisare il DM (o DCO sulle linee telecomandate), con comunicazione registrata, quando la partenza debba avvenire con il rotabile di testa oltre il segnale. La partenza dei treni, con il rotabile di testa oltre il segnale, deve avvenire dai binari con segnale di partenza munito di secondo PI attivabile mediante apposito dispositivo; in tale evenienza il DM prima di provvedere per la partenza del treno deve attivare, per mezzo dell'apposito dispositivo, il secondo PI.</p> <p>La predetta operazione determina, in corrispondenza del secondo PI:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'attivazione automatica della funzione SCMT; - la necessità di effettuare l'operazione di 	<p>8.15 I binari dai quali sia programmata la partenza di un treno con la cabina di guida di testa oltre il segnale di partenza devono essere appositamente attrezzati a tal fine.</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>supero rosso nel caso di partenza con il segnale a via impedita.</p> <p>Nel caso non sia possibile utilizzare il citato dispositivo per guasto o altra causa, ai treni in partenza con il rotabile di testa oltre il segnale deve essere praticata, oltre alle altre eventuali, la seguente prescrizione: <i>“Per indisponibilità del dispositivo di attivazione del secondo PI, la funzione SCMT potrà attivarsi al successivo PI di segnale di 1^a categoria o, qualora il successivo segnale non sia di 1^a categoria, al PI in uscita dalla località di servizio. In tale evenienza il PdC, qualora la partenza avvenga con segnale a via impedita, dovrà effettuare l'operazione di Supero Rosso alla messa in movimento del convoglio.</i></p> <p>Nelle circostanze eccezionali in cui la partenza del treno, con il rotabile di testa oltre il segnale, debba avvenire da binario con segnale di partenza non munito del secondo PI attivabile mediante apposito dispositivo, il DM (o DCO sulle linee telecomandate) deve praticare al treno, oltre alle altre eventuali, la seguente prescrizione: <i>“Per partenza da binario con segnale non munito di secondo PI attivabile mediante apposito dispositivo, la funzione SCMT potrà attivarsi al successivo PI di segnale di 1^a categoria o, qualora il successivo segnale non sia di 1^a categoria, al PI in uscita dalla località di servizio. Anche in tale evenienza il PdC, qualora la partenza</i></p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>avvenga con segnale a via impedita, dovrà effettuare l'operazione di Supero Rosso alla messa in movimento del convoglio.</p> <p>(1) Il rotabile di testa del treno deve essere considerato 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>14. PRESA IN CONSEGNA DEL ROTABILE (INIZIO DEL SERVIZIO)</p> <p>Alla presa in consegna del rotabile attrezzato (inizio del servizio), salvo consegne dirette, deve essere sempre inserita l'apparecchiatura SCMT (vedi punto 5.1) e verificato che l'autotest dia esito positivo (messaggio visualizzato "INTRODUZIONI DATI o MANOVRA").</p> <p>Con alcune apparecchiature SCMT la visualizzazione del messaggio "INTRODUZIONE DATI o MANOVRA" non segnala il termine di tutti gli autotest con esito positivo. Per i rotabili dotati di tali apparecchiature le particolari modalità per la segnalazione del termine di tutti gli autotest con esito positivo dovranno essere riportate nella specifica manualistica di bordo.</p> <p>Nel caso il SSB sia provvisto della funzione vigilante dissociabile le verifiche di cui al precedente primo capoverso devono essere eseguite con tale funzione inserita.</p> <p>14.1 Autotest con esito negativo</p> <p>Qualora all'atto dell'inserzione l'autotest dia esito negativo il rotabile dovrà essere considerato sprovvisto di apparecchiatura SCMT.</p>	<p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p>16.5 Un treno non può partire dalla località di servizio di origine se nella cabina guida di testa e nelle altre eventuali cabine da utilizzare durante il percorso per la condotta del treno, non sono presenti e funzionanti tutte le apparecchiature di cui al punto 3.2, in coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere.</p>			IF	
<p>15. MOVIMENTI DI MANOVRA</p>	<p>12.1 Il SSB del sistema di protezione</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Dovendo eseguire movimenti di manovra deve essere inserita la modalità MANOVRA (vedi punto 12.1). Al termine dei movimenti di manovra la modalità MANOVRA deve essere disinserita (vedi punto 12.2). Dopo tale disinserizione deve essere sempre eseguito il controllo e la validazione dei dati treno.</p>	<p>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>16. INSERIMENTO DATI TRENO Prima della partenza del treno dalla stazione di origine corsa (o comunque ad ogni variazione dei dati treno), devono essere sempre inseriti e validati i dati treno (vedi punto 11), indipendentemente dalla linea percorsa, dall'ubicazione del rotabile nel treno e dagli agenti di condotta a cui è affidato il rotabile stesso. I dati treno devono essere altresì verificati e nuovamente validati a seguito di una momentanea disalimentazione dell'apparecchiatura legata anche alla disabilitazione del rotabile (apertura interruttore di alimentazione della bassatensione) per anomalità o altre cause.</p>	<p>9.2 Prima della partenza dalla località di origine del treno devono essere inseriti nel SSB del sistema di protezione i dati corrispondenti alle caratteristiche tecniche del treno determinanti per la sicurezza della circolazione. Tali dati devono essere inseriti a convoglio fermo e devono essere modificati, sempre a treno fermo, ogniqualvolta subiscano variazioni.</p>			IF	
<p>17. CONDOTTA DEL TRENO (RISPETTO LE MODALITA' OPERATIVE) 17.1 Predisposizione SCMT (tasti SCMT e RSC spenti) In modalità "Predisposizione SCMT", oltre al rispetto delle norme vigenti (relative ai rotabili non attrezzati), il personale di condotta deve: - azionare i dispositivi di interfaccia (pedali, pulsanti, ecc.), quando richiesto dalle specifiche funzioni di controllo immobilità del convoglio e di controllo</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. 12.3 Per la circolazione di un treno in assenza della protezione del sistema,</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della presenza e vigilanza (o solo vigilanza) dell'agente di condotta;</p> <ul style="list-style-type: none"> - ridurre a 10 km/h la velocità di approccio (art. 41 del Regolamento sui Segnali) nel caso l'apparecchiatura visualizzi il simbolo di velocità di rilascio ridotta (vedi tabella punto 2.2.2); - mantenere la velocità di approccio (30 km/h o 10km/h) fino al segnale di 1^o Categoria coincidente con l'inizio del tratto attrezzato con SCMT qualora lo stesso venga trovato a "via libera", dopo il superamento del relativo avviso con aspetto di "avviso di via impedita", salvo la captazione del codice INFILL (vedi punto 13.6); - non superare la velocità di 100 km/h qualora il rotabile sia affidato ad un agente di condotta e sia inserito il dato treno "1" (un agente di condotta). 	<p>devono sussistere tutte le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. b) non siano in atto movimenti contemporanei non indipendenti per disposizione di impianto; 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: <ul style="list-style-type: none"> - caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; - caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere. <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>17.2 SCMT (tasto SCMT acceso tasto RSC spento). In modalità "SCMT", oltre al rispetto delle norme vigenti (relative ai rotabili non attrezzati), il personale di condotta deve:</p>	<p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al movimento" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> - azionare i dispositivi di interfaccia (pedali, pulsanti, ecc.), quando previsto dalle specifiche funzioni di controllo immobilità del convoglio e di controllo della presenza e vigilanza (o solo vigilanza) dell'agente di condotta; - ridurre a 10 km/h la velocità di approccio (art. 41 del Regolamento sui Segnali), nel caso l'apparecchiatura visualizzi il simbolo di velocità di rilascio ridotta (vedi punto 2.2.2); - mantenere la velocità di approccio (30 km/h o 10 km/h) fino al segnale di 1^o Categoria qualora lo stesso venga trovato a "via libera" dopo il superamento del relativo avviso con aspetto di "avviso di via impedita", salvo la captazione del codice INFILL (vedi punto 13.6); - non superare comunque la velocità di 30 km/h, nel proseguire con cautela da un segnale di partenza disposto a via impedita, munito di segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca lampeggiante, fino al successivo segnale di partenza disposto a via impedita (art. 51/5 del Regolamento sui Segnali); - non superare comunque la velocità di 30 km/h in arrivo dal binario illegale, quando non esiste il segnale di protezione a vela quadra; - arrestare il treno in arrivo (o attestare il treno in partenza) in corrispondenza dell'eventuale tabella di "limite di fermata SCMT" (posto in precedenza del 	<p>indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p>9.7 Durante il percorso l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e le eventuali prescrizioni ricevute.</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnale fisso disposto a via impedita);</p> <ul style="list-style-type: none"> - mantenere la velocità fino al segnale di partenza immediatamente a valle del Fabbricato Viaggiatori (FV) della località di servizio, nel caso il punto di variazione della velocità massima della linea in aumento o il punto di variazione del grado di frenatura che determina un aumento della velocità, coincida con il FV stesso; - mantenere la velocità fino al termine dell'itinerario di partenza (o di transito) della località di servizio che delimita un tratto di linea interessato da una riduzione di velocità, nel caso la riduzione di velocità sia notificata con annotazione in OS o con specifica prescrizione. 					
<p>17.3 Predisposizione SCMT + RSC (tasto SCMT spento e tasto RSC acceso) In modalità "Predisposizione SCMT + RSC", oltre al rispetto delle norme vigenti (relative ai rotabili non attrezzati), il personale di condotta deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - azionare i dispositivi di interfaccia (pedali, pulsanti, ecc.), quando richiesto dalle specifiche funzioni di controllo immobilità del convoglio e di controllo della presenza e vigilanza (o solo vigilanza) dell'agente di condotta; - ridurre a 10 km/h la velocità di approccio (art. 41 del Regolamento sui Segnali) nel caso l'apparecchiatura visualizzi il simbolo di velocità di rilascio ridotta (vedi tabella punto 2.2.2); - mantenere la velocità di approccio (30 km/h o 10km/h) fino al segnale di 1^a 	<p>9.7 Durante il percorso l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e le eventuali prescrizioni ricevute.</p> <p>12.3 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>	M		IF	<p>Introdotta la protezione che in assenza di protezione il limite di velocità da rispettare è sempre di 50 km/h, indipendentemente dalla ripetizione segnali efficiente e dalla presenza di altri agenti in cabina di guida,</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Categoria coincidente con l'inizio del tratto attrezzato con SCMT qualora lo stesso venga trovato a "via libera", dopo il superamento del relativo avviso con aspetto di "avviso di via impedita", salvo la captazione del codice INFILL (vedi punto 13.6) o di un codice liberatorio di BAcc;</p> <ul style="list-style-type: none"> - non superare la velocità di 100 km/h qualora il rotabile sia affidato ad un agente di condotta e sia inserito il dato treno"1" (un agente di condotta); - rispettare per quanto applicabili le "Norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione provvisti di apparecchiatura speciale per la ripetizione dei segnali in macchina" (Allegato XIV), tenendo presente che il CV interviene fino alla velocità di 60 km/h. 	<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"> - caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; - caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere. <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>17.4 SCMT + RSC (tasto SCMT e tasto RSC accesi).</p> <p>In modalità "SCMT + RSC", oltre al rispetto delle norme vigenti (relative ai rotabili non attrezzati), il personale di condotta deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - azionare i dispositivi di interfaccia (pedali, pulsanti, ecc.), quando previsto dalle specifiche funzioni di controllo immobilità del convoglio e di controllo della presenza e vigilanza (o solo vigilanza) dell'agente di condotta; - ridurre a 10 km/h la velocità di 	<p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al movimento" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p>9.7 Durante il percorso l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>approccio (art. 41 del Regolamento sui Segnali), nel caso l'apparecchiatura visualizzi il simbolo di velocità di rilascio ridotta (vedi punto 2.2.2);</p> <ul style="list-style-type: none"> - mantenere la velocità di approccio (30 km/h o 10 km/h) fino al segnale di 1^a Categoria qualora lo stesso venga trovato a "via libera" dopo il superamento del relativo avviso con aspetto di "avviso di via impedita", salvo la captazione del codice INFILL (vedi punto 13.6) o di un codice liberatorio di BAcc; - non superare comunque la velocità di 30 km/h, nel proseguire con cautela da un segnale di partenza disposto a via impedita, munito di segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca lampeggiante, fino al successivo segnale di partenza disposto a via impedita (art. 51/5 del Regolamento sui Segnali); - non superare comunque la velocità di 30 km/h in arrivo dal binario illegale, quando non esiste il segnale di protezione a vela quadra; - arrestare il treno in arrivo (o attestare il treno in partenza) in corrispondenza dell'eventuale tabella di "limite di fermata SCMT" (posto in precedenza del segnale fisso disposto a via impedita); - mantenere la velocità fino al segnale di partenza immediatamente a valle del Fabbricato Viaggiatori (FV) della località di servizio, nel caso il punto di variazione della velocità massima della linea in 	<p>percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e le eventuali prescrizioni ricevute.</p>				

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>aumento o il punto di variazione del grado di frenatura che determina un aumento della velocità, coincida con il FV stesso;</p> <p>- mantenere la velocità fino al termine dell'itinerario di partenza (o di transito) della località di servizio che delimita un tratto di linea interessato da una riduzione di velocità, nel caso la riduzione di velocità sia notificata con annotazione in OS o con specifica prescrizione.</p> <p>- rispettare per quanto applicabili le "Norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione provvisti di apparecchiatura speciale per la ripetizione dei segnali in macchina" (Allegato XIV) tenendo presente che il CV interviene fino alla velocità di rilascio (30 o 10 km/h).</p>					
<p>18. ANORMALITA' E GUASTI 18.1 Frenatura d'urgenza comandata dall'apparecchiatura SCMT Nel caso in cui l'apparecchiatura SCMT comandi la frenatura d'urgenza il personale di condotta deve portare il manubrio del rubinetto di comando del freno in posizione di frenatura rapida, salvo l'apparecchiatura stessa non consenta il riarmo della frenatura prima del completo arresto (pulsante RF a luce fissa).</p>	<p>17.1 L'agente di condotta, qualora avverta l'intervento del sistema frenante non su suo comando, compatibilmente con le necessità di cui al precedente punto 10.2, deve intervenire per ottenere con tempestività l'arresto del treno.</p>			IF	
<p>18.2 Ripresa della corsa dopo una frenatura d'urgenza fino all'arresto del treno per guasto/anormalità alle apparecchiature del SSB Dopo l'arresto del treno per intervento</p>	<p>10.5 Qualora, in seguito ad una anormalità che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della corsa deve essere autorizzata dal regolatore della</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della frenatura d'urgenza comandata dal SSB per guasto/anormalità alle apparecchiature del SSB stesso il PdC deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riarmare la frenatura premendo e rilasciando il pulsante RF a luce fissa (il pulsante deve spegnersi); - prendere visione degli eventuali codici e messaggi di guasto/anormalità e notificarli, con comunicazione registrata, al referente accreditato dell'Impresa Ferroviaria utilizzatrice del rotabile con la formula: <i>"SCMT rilevato guasto a bordo Codice....."</i>; - premere il pulsante di riconoscimento RIC (acceso a luce fissa). Il SSB: - passerà in "Predisposizione SCMT" (funzione SCMT non attiva), nel caso di esclusione automatica della funzione SCMT e/o RSC. In tale evenienza per il proseguimento della corsa, oltre alle norme vigenti, dovrà rispettarsi anche quanto previsto ai punti 18.9/1 e 2; - commuterà l'indicazione della velocità sul monitor (vedi tabella punto 2.2.2), nel caso di guasto al tachimetro. In tale evenienza il proseguimento della corsa deve avvenire nel rispetto della modalità operativa in atto e di quanto previsto al punto 18.9.3. <p>Nel caso di guasto totale del SSB che imponga l'esclusione dello stesso per il proseguimento della corsa, oltre alle norme vigenti, dovrà rispettarsi anche quanto previsto al punto 18.9.4.</p> <p>Le procedure di riarmo, di presa visione e</p>	<p>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>10.6 Ogni anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p> <p>12.4 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>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di riconoscimento di cui ai precedenti punti, dovranno essere eseguite anche nel caso di arresto del treno per intervento della frenatura d'urgenza comandata dal SSB per non corretta esecuzione delle operazioni di inserzione/disinserzione della funzione RSC da parte del PdC (vedi punto 13.3.2). Con l'operazione di riconoscimento il SSB inserirà o disinserirà automaticamente la funzione RSC. In tale evenienza il proseguimento della corsa deve avvenire nel rispetto della modalità operativa in atto.</p>					
<p>18.3 Esempio di visualizzazione dei codici e messaggi di guasto e anomalità Di seguito viene riportato un esempio di visualizzazione dei codici e messaggi di guasto o anomalità di terra o di bordo: SEGUE TABELLA</p>				IF	
<p>18.4 Operazione di Supero Rosso 18.4.1 <u>Procedura (come effettuare l'operazione di supero rosso)</u> A treno fermo o comunque ad una velocità non superiore a 30 Km/h deve essere premuto il pulsante "SR" che si deve illuminare a luce rossa (in presenza di velocità di rilascio a 10 Km/h l'attivazione del pulsante "SR" determina l'innalzamento della velocità di rilascio a 30 Km/h). Tale operazione , salvo i casi particolari di seguito indicati, deve essere eseguita nell'imminenza del superamento dei segnali fissi disposti a via impedita o spenti per i quali è prevista tale operazione (vedi punto 18.4.2), tenendo</p>	<p>12.1 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). 12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'esclusione del SSB o una o più funzioni di sicurezza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>presente che, entro un tempo di 12 secondi dall'azionamento del pulsante "SR", deve essere superato il relativo PI oppure deve essere captato l'AC (assenza codice). L'operazione di Supero Rosso è reiterabile azionando nuovamente il pulsante "SR" l'apparecchiatura consente di riguadagnare l'intera temporizzazione (12 secondi). Il pulsante "SR" si spegna alla visualizzazione dell'icona di stabilizzazione del supero rosso (vedi tabella punto 2.2.2) o comunque alla scadenza della temporizzazione.</p> <p>Qualora i segnali fissi disposti a via impedita o spenti, per i quali è prevista l'operazione di supero rosso (vedi punto 18.4.2), siano preceduti dalla specifica tabella di "limite fermata SCMT" (art. 77 del Regolamento sui Segnali), l'operazione di supero rosso deve essere eseguita nell'imminenza del superamento di tale tabella.</p> <p>Qualora i segnali disposti a via impedita o spenti, per i quali è prevista l'operazione di supero rosso (vedi punto 18.4.2), siano seguiti dallo specifico picchetto di "<i>PI posticipato</i>" (allegato 1 punto 15 bis del Regolamento sui Segnali), l'operazione di supero rosso deve essere eseguita nell'imminenza del superamento di tale picchetto, salvo il caso di partenza di un treno da un binario con segnale munito del secondo PI, attivabile mediante l'apposito dispositivo, e con il rotabile di testa prima del segnale; nel qual caso</p>	<p>e degli altri elementi in suo possesso.</p>				

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'operazione di supero rosso deve essere eseguita nell'imminenza del superamento del predetto segnale.</p> <p>L'operazione di supero rosso deve essere eseguita alla messa in movimento del convoglio nel caso in cui la partenza del treno avvenga con il rotabile di testa oltre il segnale e da binario con segnale di partenza non munito di secondo PI attivabile con apposito dispositivo oppure da binario con segnale munito di secondo PI ma il dispositivo non utilizzabile per guasto o altra causa (vedi punto 13.8).</p> <p><u>18.4.2 Casi previsti (quando effettuare l'operazione di supero rosso)</u></p> <p>L'operazione di "Supero Rosso" deve essere effettuata sulle linee con SCMT e/o BAcc (1) secondo i criteri di seguito indicati.</p> <p>a) Linee attrezzate con SCMT e senza BA.</p> <p>Sulle linee attrezzate con SCMT e senza BA l'operazione di supero rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti i segnali di 1^a Categoria e di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 del Regolamento sui Segnali), disposti a via impedita o spenti.</p> <p>L'operazione di supero rosso deve essere effettuata anche nel caso in cui sul segnale a via impedita sia attiva/o (fissa/o oppure lampeggiante) la lettera luminosa D o A oppure il segnale di avanzamento o di avvio; tale operazione non deve invece essere effettuata quando sul segnale a via impedita sia</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>attivo il segnale di prosecuzione d'itinerario (art. 51/5 del Regolamento sui Segnali).</p> <p>Su tali linee l'operazione di supero rosso non deve essere mai effettuata(1) quando la funzione SCMT è esclusa (vedi punto 8.1).</p> <p>b) Linee attrezzate con SCMT e BAcf.</p> <p>Sulle linee attrezzate con SCMT e BAcf l'operazione di supero rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti i segnali di 1° Categoria disposti a via impedita o spenti. L'operazione di supero rosso deve essere effettuata anche nel caso in cui il segnale disposto a via impedita sia attiva/o (fissa/o oppure lampeggiante) la lettera luminosa "P" oppure il segnale di avanzamento o di avvio; tale operazione non deve invece essere effettuata quando sul segnale a via impedita sia attivo il segnale di prosecuzione di itinerario (art. 51/5 del Regolamento sui Segnali).</p> <p>Su tali linee l'operazione di supero rosso non deve essere mai effettuata(2) quando la funzione SCMT è esclusa (vedi 8.1).</p> <p>c) Linee attrezzate con SCMT e BAcc.</p> <p>Sulle linee attrezzate con SCMT e BAcc l'operazione di supero rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti i segnali di 1° Categoria disposti a via impedita o spenti oppure disposti a via libera con conferma di riduzione di velocità e avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (Rosso-</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Giallo-Giallo).</p> <p>L'operazione di supero rosso deve essere effettuata anche nel caso in cui il segnale disposto a via impedita sia attiva/o(fissa/o oppure lampeggiante) la lettera luminosa "P" oppure il segnale di avanzamento o di avvio; tale operazione non deve invece essere effettuata quando sul segnale a via impedita sia attivo il segnale di prosecuzione di itinerario (art. 51/5 del Regolamento sui Segnali).</p> <p>Su tali linee, nel caso di esclusione della funzione SCMT e/o RSC, l'operazione di supero rosso deve essere eseguita secondo i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - esclusione della sola funzione SCMT: come nel caso di circolazione con entrambe le funzioni (SCMT/RSC) inserite; - esclusione della sola funzione RSC: come nel caso di circolazione con entrambe le funzioni (SCMT/RSC) inserite, ma limitatamente ai soli segnali di protezione/partenza delle località di servizio; - esclusione di entrambe le funzioni (SCMT/RSC): non deve essere mai effettuata. <p>(1) Qualora il pulsante SR venga premuto sulle linee o nei casi dove l'operazione di supero rosso non è prevista, lo stesso si illumina e si spegne alla scadenza della temporizzazione mentre il simbolo di stabilizzazione del supero rosso non si attiva.</p> <p>(2) qualora il pulsante SR venga premuto nei casi in cui l'operazione di supero rosso non</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
deve essere mai effettuata (esclusione delle funzioni SCMT e/o RSC), lo stesso e l'icona di stabilizzazione del supero rosso non si attivano.					
<p>18.5 Esclusione della unzione SCMT per guasto alle apparecchiature di terra Nel caso di guasto/anormalità alle apparecchiature di terra ai treni può essere ordinato di escludere la funzione SCMT in corrispondenza del segnale fisso interessato, con la seguente formula: <i>"Escludete SCMT in corrispondenza del segnale di..... (protezione/partenza di.....o PBI/PBA n°.....tra.....e.....)".</i> In tale evenienza il PdC deve arrestare il treno in precedenza al segnale interessato, escludere la funzione SCMT (punto 8.1) e reincluderla (punto 8.2) appena superato il predetto segnale. E' altresì ammesso, in presenza di particolari condizioni di guasto (es: contemporaneo guasto ai PI di più segnali oppure istituzione del blocco telefonico su linea con BAcf e presenza di segnali di blocco intermedi permissivi sulla tratta interessata), ordinare ai treni di escludere la funzione SCMT nel percorrere un determinato tratto di linea, con la seguente formula: <i>"Escludete SCMT da..... (località di servizio) a.....(località di servizio)".</i> In tale evenienza il PdC deve arrestare il treno prima del segnale di partenza della località di servizio che delimita l'inizio del tratto di linea interessato all'esclusione, escludere la funzione SCMT (punto 8.1) e reincluderla (punto 8.2) appena superato</p>	<p>12.1 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). 12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi in suo possesso. 12.3 Per la circolazione di un treno in assenza della protezione del sistema, devono sussistere tutte le seguenti condizioni: 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. b) non siano in atto movimenti contemporanei non indipendenti per disposizione di impianto; c) siano adottate, da parte del regolatore della circolazione e dell'agente di condotta, le necessarie ulteriori mitigazioni, atte</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'esclusione del SSB o una o più funzioni di sicurezza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione.</p> <p>Introdotta il principio che in assenza di protezione il limite di velocità da rispettare è sempre di 50 km/h, indipendentemente dalla ripetizione segnali efficiente e dalla presenza di altri agenti in cabina di guida,</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>il segnale di protezione della località di servizio che delimita il termine del tratto interessato alla predetta esclusione.</p> <p>In entrambi i casi con l'esclusione della funzione SCMT il SSB passerà in "Predisposizione SCMT" (funzione SCMT non attiva) restando in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1ª categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1ª categoria), dopo la reinclusione manuale di tale funzione, in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT.</p> <p>Il tratto di linea interessato all'anormalità (dal punto di esclusione della funzione SCMT fino al punto della sua riattivazione automatica) deve essere percorso nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) funzione SCMT esclusa in corrispondenza di un segnale; con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta non deve essere superata la velocità di 100 km/h oppure di 50 km/h quando la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita (vedi punto 13.7); qualora invece il rotabile munito di SCMT sia affidato a due agenti di condotta non deve essere superata la velocità di 100 km/h solo con i treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza e con i quali la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita (vedi punto</p>	<p>ad assicurare la circolazione del treno in sicurezza, da definire tenendo conto almeno dei seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; - caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere. <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>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>13.7). In ogni caso, qualora sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva il treno circoli anche senza la funzione RSC attiva, non deve essere superata la velocità di 100 km/h; in tali condizioni, inoltre, non deve essere superata la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario. Il personale di condotta, prima di riprendere la corsa, deve riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare la limitazione di velocità a 60 km/h.</p> <p>b) funzione SCMT esclusa nel percorrere un determinato tratto di linea; vale quanto previsto al precedente punto a) qualora sul tratto di linea interessato all'anormalità il treno viaggi con la via libera di blocco telefonico o di giunto, altrimenti devono essere applicate le procedure previste per il caso di esclusione della funzione SCMT per guasto a bordo (vedi punto 18.9.1). L' esclusione della funzione SCMT in corrispondenza del segnale di partenza deve essere notificata anche nel caso particolare di inoltro di un treno da un binario non attrezzato SCMT verso una linea attrezzata con SCMT ma priva di BAcc e con successivo segnale di 1ª categoria non preceduto da segnale di avviso isolato. La prescrizione di esclusione della funzione SCMT deve essere notificata nella località di servizio abilitata limitrofa</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>al guasto (o Posto di Servizio limitrofo al guasto sulle linee in telecomando), utilizzando le righe in bianco dello specifico modulo M 40 DL (o M 40 TELEC).</p>					
<p>18.6 Esclusione della unzione RSC per guasto alle apparecchiature di terra Nel caso di guasto alle apparecchiature di terra la funzione RSC deve essere esclusa (vedi punto 10.1) e successivamente reinclusa (vedi punto 10.2), nel rispetto delle specifiche prescrizioni ricevute. Con l'esclusione della funzione RSC il SSB passerà in "Predisposizione SCMT" (funzione SCMT non attiva) restando in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1ª categoria incontrato (o al PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1ª categoria), dopo la reinclusione manuale della funzione RSC (vedi punto 10.2) oppure dopo la disinserzione manuale della funzione RSC per termine del tratto di linea attrezzato con BAcc (vedi punto 9.2), dove avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT. In tale evenienza, con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta, il tratto di linea interessato all'anormalità (dal punto di esclusione della funzione RSC fino al punto di riattivazione automatica della funzione SCMT) deve essere percorso non superando la velocità di 100 km/h oppure</p>	<p>12.1 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). 12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi in suo possesso. 12.3 Per la circolazione di un treno in assenza della protezione del sistema, devono sussistere tutte le seguenti condizioni: 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. b) non siano in atto movimenti contemporanei non indipendenti per disposizione di impianto; c) siano adottate, da parte del</p>	<p>M</p>	<p>I</p>	<p>GI</p>	<p>Introdotta il principio che l'esclusione del SSB o una o più funzioni di sicurezza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione.</p> <p>Introdotta il principio che in assenza di protezione il limite di velocità da rispettare è sempre di 50 km/h, indipendentemente dalla ripetizione segnali efficiente e dalla presenza di altri agenti in cabina di guida,</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di 50 km/h nel caso la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita (vedi punto 13.7); qualora invece il rotabile munito di SCMT sia affidato a due agenti di condotta, sul predetto tratto di linea non deve essere superata la velocità di 100 km/h solo con i treni merci e i treni viaggiatori a lunga percorrenza, con i quali la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita nei casi previsti (vedi punto 13.7).</p> <p>In ogni caso, sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva non deve essere superata la velocità di 100 km/h; in tali condizioni, inoltre, non deve essere superata la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario. Il personale di condotta, prima di riprendere la corsa, deve riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare la limitazione di velocità a 60 km/h.</p>	<p>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"> - caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; - caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere. <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>18.7 Ripresa della corsa dopo una frenatura d'urgenza fino all'arresto del treno comandata dal SSB per guasto/anormalità al SST (mancata o incompleta trasmissione a bordo delle informazioni, perdita dei PI, ecc.)</p> <p>In presenza di guasto/anormalità alle apparecchiature del SST (mancata o incompleta trasmissione a bordo delle informazioni, perdita dei PI, ecc.), salvo la presenza di un codice di BAcc corrispondente al 270 o superiore, il SSB comanda la frenatura d'urgenza fino</p>	<p>10.5 Qualora, in seguito ad una anormalità 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> <p>10.6 Ogni anormalità alla circolazione</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>all'arresto del treno e la relativa specifica visualizzazione. Per la ripresa della corsa, a secondo del tipo di guasto/anormalità e del tipo di visualizzazione (codici di errore, di progressiva chilometrica e di tratta e del messaggio di guasto/anormalità di terra oppure dell'icona TRAIN-TRIP), dovrà essere rispettato quanto di seguito indicato.</p> <p>a) Guasto/anormalità ad un PI di segnale fisso o PI di linea con visualizzazione dei codici di errore, di progressiva chilometrica e di tratta e del messaggio di guasto/anormalità di terra.</p> <p>Nel caso di guasto/anormalità ad un PI di segnale fisso o PI di linea con visualizzazione dei codici di errore, di progressiva chilometrica e di tratta e del messaggio di guasto/anormalità di terra, il PdC deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riarmare la frenatura premendo e rilasciando il pulsante RF a luce fissa (il pulsante deve spegnersi); - prendere visione del codice di errore "37" oppure "39", del codice di progressiva chilometrica e di tratta e del messaggio di guasto a terra (vedi punto 18.3) e notificarli al DM/DCO/AG, per iscritto o con comunicazione verbale registrata (solo sulle linee dove sono ammesse tali comunicazioni verbali registrate), utilizzando, a seconda del punto di arresto del treno, una delle seguenti formule: <p>- "SCMT rilevato guasto a terra Codici: 37 o 39 (codice di errore), (codice di</p>	<p>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>12.4 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>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>progressiva chilometrica), (codice di tratta) e con arresto del treno tra il km.....ed il km.....(cippi chilometrici limitrofi) trae.....", nel caso di arresto del treno in piena linea;</p> <p>- "SCMT rilevato guasto a terra Codici: 37 o 39 (codice di errore), (codice di progressiva chilometrica), (codice di tratta) e con arresto del treno sull'itinerario di (arrivo/partenza) di.....", nel caso di arresto nell'ambito di una stazione;</p> <p>- "SCMT rilevato guasto a terra Codici: 37 o 39 (codice di errore), (codice di progressiva chilometrica), (codice di tratta) e con arresto del treno al segnale di.....(protezione/partenza di.....o PBI/PBA N°..... tra.....e.....)", nel caso particolare di arresto del treno al successivo segnale di 1ª categoria. In tale evenienza, a richiesta del DM/DCO/AG, il PdC deve anche comunicare l'aspetto (via libera o via impedita) del predetto segnale.</p> <p>Sulle linee a Dirigenza Locale l'anormalità deve essere notificata al DM/AG della stazione stessa, nel caso di arresto sull'itinerario di arrivo/partenza o al segnale di protezione/partenza di una località di servizio, oppure al DM della successiva stazione, nel caso di arresto in linea o al segnale di PBI/PBA o di protezione propria PL. Sulle linee in telecomando l'anormalità deve essere notificata al DCO di giurisdizione. Il DM/AG/DCO interessato dovrà ordinare</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>la ripresa della corsa con specifica prescrizione tenendo presente che, nel caso di arresto del treno ad un segnale fisso, la ripresa della corsa può essere ordinata con la formula: <i>"Rispettate l'indicazione del segnale"</i>. Tale prescrizione può essere notificata con comunicazione verbale registrata (solo sulle linee dove sono ammesse tali comunicazioni verbali registrate). Nel caso di arresto del treno sull'itinerario di arrivo di una stazione presenziata, il treno può essere fatto avanzare in stazione con i segnali di manovra (art. 49/4 lettera c) del Regolamento sui Segnali). Nel caso di arresto del treno ad un segnale di protezione propria di PL di cui all'art. 53/1 b) del RS il PdC, dopo aver comunicato l'anormalità al DM/DCO, deve riprendere la corsa di propria iniziativa ed effettuare la marcia a vista specifica in corrispondenza del o dei PL protetti dal segnale;</p> <ul style="list-style-type: none"> - premere il pulsante di riconoscimento RIC (acceso a luce fissa). Il SSB passerà in "Predisposizione SCMT" (funzione SCMT non attiva) rimanendo in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1ª categoria, dove avverrà la riattivazione della funzione SCMT. <p>Eseguite le predette operazioni, il PdC deve proseguire la corsa nel rispetto degli ordini ricevuti dal DM/AG/DCO e percorrere comunque il tratto di linea interessato all'anormalità (dal punto dove avviene il passaggio del SSB in</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>predisposizione SCMT a quello dove avviene la riattivazione automatica della funzione SCMT) rispettando anche le seguenti restrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - con i treni serviti da rotabile affidato ad un agente di condotta, senza superare la velocità di 100 km/h oppure di 50 km/h nel caso la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita (vedi punto 13.7); - con i treni serviti da rotabile affidato a due agenti di condotta, senza superare la velocità di 100 km/h solo con i treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza con i quali la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita (vedi punto 13.7). <p>In ogni caso, qualora sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva il treno circoli anche senza la funzione RSC attiva, non deve essere superata la velocità di 100 km/h; in tali condizioni, inoltre, non deve essere superata la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario. Il personale di condotta, prima di riprendere la corsa, deve riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare la limitazione di velocità a 60 km/h.</p> <p>b) Guasto/anormalità ad un PI di segnale fisso con visualizzazione dell'icona di TRAIN-TRIP.</p> <p>Qualora il guasto/anormalità interessi un PI di segnale fisso ovvero venga ricevuta una errata informazione di via impedita</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dal PI di un segnale fisso non disposto a via impedita con visualizzazione dell'icona di TRAIN-TRIP, il PdC deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riarmare la frenatura premendo e rilasciando il pulsante RF a luce fissa (il pulsante deve spegnersi); - notificare l'anormalità al DM/DCO per iscritto o con comunicazione verbale registrata (solo sulle linee dove sono ammesse tali comunicazioni verbali registrate), utilizzando, a seconda del punto di arresto del treno, una delle seguenti formule: <ul style="list-style-type: none"> - <i>"SCMT rilevato guasto con visualizzazione dell'icona di TRAIN-TRIP e con arresto del treno tra il kmedil km (cippi chilometrici limitrofi) tra e", nel caso di arresto del treno in piena linea;</i> - <i>"SCMT rilevato guasto con visualizzazione dell'icona di TRAIN-TRIP e con arresto del treno sull'itinerario di (arrivo/partenza)", nel caso di arresto nell'ambito di una stazione;</i> - <i>"SCMT rilevato guasto con visualizzazione dell'icona di TRAIN-TRIP e con arresto del treno al segnale di (protezione/partenza di O PBI/PBA N° Tra ... e)", nel caso particolare di arresto del treno al successivo segnale di 1ª categoria. In tale evenienza, a richiesta del DM/AG/DCO, il PdC deve anche comunicare l'aspetto (via libera o via impedita) del predetto segnale.</i> <p>Sulle linee a Dirigenza Locale l'anormalità deve essere notificata al DM/AG della</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stazione stessa, nel caso di arresto sull'itinerario di arrivo/partenza o al segnale di protezione/partenza di una località di servizio, oppure al DM della successiva stazione, nel caso di arresto in linea o al segnale di PBI/PBA o di protezione propria PL. Sulle linee in telecomando l'anormalità deve essere notificata al DCO di giurisdizione.</p> <p>Il DM/AG/DCO interessato dovrà ordinare la ripresa della corsa con specifica prescrizione tenendo presente che, nel caso di arresto del treno ad un segnale fisso, la ripresa della corsa può essere ordinata con la formula: <i>"rispettate l'indicazione del segnale"</i>. Tale prescrizione può essere notificata con comunicazione verbale registrata (solo sulle linee dove sono ammesse tali comunicazioni verbali registrate).</p> <p>Nel caso di arresto del treno sull'itinerario di arrivo di una stazione presenziata, il treno può essere fatto avanzare in stazione con i segnali di manovra (art. 49/4 lettera c) del Regolamento sui Segnali).</p> <p>Nel caso di arresto del treno ad un segnale di protezione propria di PL di cui all'art. 53/1 b) del RS il PdC, dopo aver comunicato l'anormalità al DM/DCO, deve riprendere la corsa di propria iniziativa ed effettuare la marcia a vista specifica in corrispondenza del o dei PL protetti dal segnale.</p> <p>Eseguite le predette operazioni il PdC deve proseguire la corsa nel rispetto degli</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ordini ricevuti dal DM/AG/DCO.</p> <p>In ogni caso, qualora sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva, il treno circoli per guasto o altra causa, anche senza la funzione RSC attiva, personale di condotta, salvo limitazioni più restrittiva, non deve superare la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, avendo cura, prima di riprendere la corsa, di riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare tale limitazione.</p> <p>18.8 Perdita delle informazioni che non comporta l'intervento della frenatura d'urgenza comandata dall'apparecchiatura</p> <p>Nel caso di mancata o incompleta trasmissione a bordo delle informazioni (perdita di PI, ecc) che non determini l'arresto del treno, l'apparecchiatura alla prima fermata, può visualizzare il relativo codice e messaggio di guasto o anomalia. In tal caso il personale di condotta deve prendere visione dei codici e dei messaggi (vedi punto 18.3) e notificarli con comunicazione registrata al DM/DCO.</p> <p>Con alcuni SSB tali informazioni di guasto/anomalia vengono inviate automaticamente ai centri di manutenzione interessati.</p> <p>Nel caso particolare di guasto/anomalia di un PI di segnale di avviso isolato il SSB può imporre il rispetto dei vincoli previsti come nel caso tale segnale mostri l'aspetto di "avviso di via impedita".</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>18.9 Guasto al sottosistema di bordo (SSB) La logica dell'apparecchiatura SCMT rilevando un guasto a bordo determina a seconda dei casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la frenatura d'urgenza fino all'arresto del treno. In tale evenienza può determinarsi: l'esclusione automatica delle funzioni (SCMT e/o RSC) o delle apparecchiature in avaria (tachimetro, ecc.) oppure la condizione di guasto totale dell'apparecchiatura, nonché la visualizzazione del guasto o anomalia; - la sola visualizzazione del guasto o anomalia, in occasione della prima fermata del treno. <p>Nel primo caso il personale di condotta deve utilizzare l'altra apparecchiatura ridondata (se presente) oppure le funzioni o apparecchiature residue efficienti.</p>	<p>10.5 Qualora, in seguito ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della corsa deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione di giurisdizione previa adozione di tutti i necessari controlli e provvedimenti atti ad assicurare il proseguimento del treno in condizioni di sicurezza e notifica all'agente di condotta delle modalità per la ripresa ed il proseguimento della corsa.</p> <p>10.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p> <p>12.4 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	
<p><i>18.9.1 Intervento frenatura d'urgenza con esclusione automatica della funzione SCMT</i> Nel caso di intervento della frenatura d'urgenza con esclusione automatica della</p>	<p>12.1 Il SSB del sistema di protezione della marcia o una o più funzioni di sicurezza da esso fornite possono essere esclusi soltanto qualora strettamente</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che in assenza di protezione il limite di velocità da rispettare è sempre di 50</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>funzione SCMT per guasto al SSB, lo stesso passerà in modalità "Predisposizione SCMT" (funzione SCMT non attiva). In tale evenienza, qualora il capotreno, con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta, prenda posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente, dopo quanto previsto al punto 18.2, il PdC potrà proseguire fino a termine corsa senza particolari restrizioni; potrà invece proseguire solo fino alla prima località di servizio ove possa essere sostituito il rotabile guasto (e comunque non oltre il termine corsa del treno) non superando la velocità di 100 km/h, qualora trattasi di treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza, con i quali la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita nei casi previsti (vedi punto 13.7).</p> <p>Le predette procedure valgono anche nel caso in cui il rotabile munito di SCMT sia affidato a due agenti di condotta.</p> <p>Qualora invece il capotreno, con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta, non possa prendere posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente (es: treno merci), il PdC potrà proseguire non superando la velocità di 50 km/h fino alla località di servizio ove possa essere sostituito il 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 a condizione che possa essere mantenuta inserita la funzione vigilante (vedi punto 13.7); in</p>	<p>necessario al proseguimento del treno (autorizzazione al movimento concessa tramite prescrizione, guasto del sistema di protezione).</p> <p>12.3 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"> - caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; - caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere. <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</p>				<p>km/h, indipendentemente dalla ripetizione segnali efficiente e dalla presenza di altri agenti in cabina di guida,</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>mancanza di tale condizione il PdC potrà invece proseguire, non superando la velocità di 50 km/h, solo fino alla successiva località di servizio (al fine di liberare la linea).</p> <p>In ogni caso, qualora sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva il treno circoli anche senza la funzione RSC attiva, non deve essere superata la velocità di 100 km/h; in tali condizioni, inoltre, non deve essere superata la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario. Il personale di condotta, prima di riprendere la corsa, deve riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare la limitazione di velocità a 60 km/h.</p>	<p>il SSB debba essere escluso.</p>				
<p><u>18.9.2 Intervento frenatura d'urgenza con esclusione automatica funzione RSC</u></p> <p>Nel caso di intervento della frenatura d'urgenza con esclusione automatica della funzione RSC per guasto al SSB lo stesso passerà in "Predisposizione SCMT" (funzione SCMT non attiva) rimanendo in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1ª categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1ª categoria), dopo l'uscita dalla linea con BAcc, in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT.</p> <p>In tale evenienza, qualora il capotreno, con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta, prenda posto, durante la</p>	<p>12.1 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>12.3 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</p>	<p>M</p>	<p>I</p>	<p>GI</p>	<p>Introdotta la protezione che in assenza di protezione il limite di velocità da rispettare è sempre di 50 km/h, indipendentemente dalla presenza di altri agenti in cabina di guida,</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>corsa, in cabina di guida come secondo agente, dopo quanto previsto al punto 18.2, il PdC potrà proseguire fino alla riattivazione della funzione SCMT (e comunque non oltre il termine corsa del treno) senza particolari restrizioni; potrà invece proseguire solo fino alla prima località di servizio ove possa essere sostituito il rotabile guasto (e comunque non oltre il termine corsa del treno) non superando la velocità di 100 km/h, qualora trattasi di treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza, con i quali la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita nei casi previsti (vedi punto 13.7).</p> <p>Le predette procedure valgono anche nel caso in cui il rotabile munito di SCMT sia affidato a due agenti di condotta. Qualora invece il capotreno, con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta, non possa prendere posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente (es: treno merci), il PdC potrà proseguire non superando la velocità di 50 km/h fino alla località di servizio ove possa essere sostituito il 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 a condizione che possa essere mantenuta inserita la funzione vigilante (vedi punto 13.7); in mancanza di tale condizione il PdC potrà invece</p>	<p>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"> - caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; - caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere. <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>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>proseguire, non superando la velocità di 50 km/h, solo fino alla successiva località di servizio (al fine di liberare la linea).</p> <p>In ogni caso, sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva non deve essere superata la velocità di 100 km/h; in tali condizioni, inoltre, non deve essere superata la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario. Il personale di condotta, prima di riprendere la corsa, deve riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare la limitazione di velocità a 60 km/h.</p>					
<p><u>18.9.3 Intervento frenatura d'urgenza con esclusione automatica del tachimetro</u></p> <p>Nel caso di esclusione automatica del tachimetro e commutazione automatica dell'indicazione della velocità sul monitor (vedi tabella punto 2.2.2), dopo quanto previsto nel precedente punto 18.2 (frenatura d'urgenza comandata dall'apparecchiatura), il personale di condotta può proseguire fino a termine corsa.</p>	<p>16.6 Qualora durante il percorso una delle apparecchiature di cui al punto 3.2 si guasti e non sia possibile ripristinarne il funzionamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se non...omissis... al punto 12; - se non è possibile ripristinare il funzionamento del dispositivo di visualizzazione della velocità istantanea il treno potrà proseguire fino alla località di termine corsa solo se è presente in cabina di guida un dispositivo ausiliario di visualizzazione della velocità e la protezione della marcia del treno sia attiva. In tutti gli altri casi il treno potrà proseguire, al solo scopo di liberare la linea, fino alla prima stazione incontrata, adottando i criteri prudenziali e le cautele che il caso richiede e purché il percorso non sia soggetto a restrizioni 	M		IF	<p>Introdotta il principio che il treno può proseguire fino a termine corsa senza particolari soggezioni solo se è protetto dal sistema di protezione.</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>incompatibili con le modalità di marcia richieste;</p> <p>- se non...omissis... del punto 16.7.</p>				
<p><u>18.9.4 Intervento frenatura d'urgenza per guasto totale dell'apparecchiatura di bordo</u></p> <p>Nel caso di guasto totale del SSB che imponga la necessità di escludere (ISOLARE) il SSB stesso (vedi punto 6) ed il capotreno, con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta, prenda posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente, dopo quanto previsto al punto 18.2, il PdC potrà proseguire fino a termine corsa senza particolari restrizioni; potrà invece proseguire solo fino alla prima località di servizio ove possa essere sostituito il rotabile guasto (e comunque non oltre il termine corsa del treno) non superando la velocità di 100 km/h, qualora trattasi di treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza, circolanti nel periodo notturno oppure, indipendentemente dal periodo di circolazione, quando la prestazione lavorativa giornaliera del PdC abbia comunque interessato tale periodo notturno.</p> <p>Le predette procedure valgono anche nel caso in cui il rotabile munito di SCMT sia affidato a due agenti di condotta. Qualora invece il capotreno, con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta, non possa prendere posto, durante la corsa,</p>	<p>12.1 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>12.3 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"> - caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; - caratteristiche del materiale 	M	I	Gi	<p>Introdotta il principio che con il SSB escluso il treno può proseguire alla velocità di 50 km/h solo se è attivo il vigilante o è presente in cabina di guida altro agente.</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>in cabina di guida come secondo agente (es: treno merci), il PdC potrà proseguire, non superando la velocità di 50 km/h, solo fino alla successiva località di servizio (al fine di liberare la linea).</p> <p>I predetti provvedimenti possono essere applicati a condizione che venga visualizzata la velocità del treno attraverso un dispositivo ausiliario esterno; in caso contrario il treno potrà proseguire fino alla successiva località di servizio (al fine di liberare la linea) adottando anche tutte le cautele richieste dalla situazione in atto.</p> <p>In ogni caso, sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva non deve essere superata la velocità di 100 km/h; in tali condizioni, inoltre, non deve essere superata la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario. Il personale di condotta, prima di riprendere la corsa, deve riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare la limitazione di velocità a 60 km/h.</p>	<p>rotabile componente il treno e del servizio da svolgere.</p> <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><u>18.9.5 Spegnimento o indicazioni incomplete del Monitor</u></p> <p>Nel caso di spegnimento completo (o parziale) del monitor o di non corretta visualizzazione (grafica) delle gemme relative ai codici RSC, il personale di condotta deve arrestare immediatamente il convoglio e considerare il cruscotto guasto indipendentemente dall'intervento o</p>	<p>16.6 Qualora durante il percorso una delle apparecchiature di cui al punto 3.2 si guasti e non sia possibile ripristinarne il funzionamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se non...omissis... al punto 12; - se non è possibile visualizzare correttamente in cabina, ove previsto, le autorizzazioni al movimento, per la prosecuzione del treno dovranno essere applicate le 			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>meno dell'apparecchiatura. In tal caso il personale di condotta deve provvedere alla sostituzione del cruscotto con quello della cabina di guida inutilizzata o con quello di riserva (nel caso di rotabili con una sola cabina di guida) con l'apparecchiatura SCMT disinserita. Qualora non sia stato possibile la sostituzione del cruscotto dovranno essere adottate le procedure relative al guasto totale dell'apparecchiatura (vedi punto 18.9.4).</p>	<p>norme di cui al punto 10.9; - se non...omissis... del punto 16.7.</p>				
<p><u>18.9.6 Scritturazione sui libri di bordo e avvisi relativi ai guasti di bordo</u> Ciascuna Impresa Ferroviaria proprietaria dei rotabili attrezzati con apparecchiatura SCMT (sottosistema di bordo) deve riportare sui libri di bordo (dopo il benestare alla messa in esercizio) specifica annotazione (tipo di apparecchiatura, funzioni realizzate, presenza di EVIG, ecc.). Tutti i casi di guasto o anomalità al SSB che comportano o meno l'arresto del convoglio, devono essere notificati al referente accreditato dell'Impresa Ferroviaria utilizzatrice del rotabile ed annotati sui libri di bordo del rotabile indicando, se visualizzati, i codici ed i messaggi di guasto o anomalità. Qualora il guasto o l'anormalità comporti limitazioni alla marcia del treno (lenta corsa) si dovrà darne avviso anche al DM/DCO interessato.</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>			IF	
<p>18.10 Mancata attivazione automatica della funzione SCMT</p>	<p>12.1 Il SSB del sistema di protezione della marcia o una o più funzioni di</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che in assenza di protezione il</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>In caso di mancata attivazione automatica della funzione SCMT (vedi punto 7.1) il PdC deve:</p> <p>a) ritenere guasto il PI in corrispondenza del quale doveva attivarsi la funzione SCMT;</p> <p>b) arrestare eventualmente il treno per inserire il Vigilante nei casi previsti (vedi punto 13.7);</p> <p>c) proseguire fino al successivo PI di segnale fisso adottando le cautele previste per il caso di esclusione della funzione SCMT in corrispondenza di un segnale (vedi punto 18.5/a).</p> <p>Dopo il passaggio sul successivo PI di segnale fisso il PdC deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - avvisare il DM/DCO del guasto a terra e proseguire senza particolari precauzioni, nel caso di attivazione della funzione SCMT; - ritenere guasto il SSB e proseguire adottando le cautele previste per il caso di guasto al sottosistema di bordo con esclusione automatica della funzione SCMT (vedi punto 18.9.1), nel caso di mancata attivazione della funzione SCMT. 	<p>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>12.3 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"> - caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; - caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere. <p>Non deve essere comunque superata la velocità di 50 km/h, che deve essere imposta dal sistema di protezione in</p>				<p>limite di velocità da rispettare è sempre di 50 km/h, indipendentemente dalla ripetizione segnali efficiente e dalla presenza di altri agenti in cabina di guida,</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	modo automatico in relazione all'anormalità in atto, salvo il caso in cui il SSB debba essere escluso.				
19. TERMINE DEL SERVIZIO Al termine del servizio o comunque ogni qualvolta la cabina di guida venga disabilitata (località di regresso, ecc.) il personale di condotta deve disinserire l'apparecchiatura SCMT (vedi punto 5.2).				IF	
20. Soppresso					
21. ROTABILI AFFIDATI AD UN AGENTE DI CONDOTTA IN SERVIZIO AI TRENI NON SCORTATI DALL'AGENTE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI (CAPOTRENO) Con i treni non scortati da agente di accompagnamento (capotreno), serviti da rotabile munito di cabina di guida (mezzo di trazione, carrozza pilota o rimorchio) attrezzato con SCMT ed affidato ad un agente di condotta, devono essere rispettate anche le specifiche norme e condizioni emanate dal Gestore infrastruttura con prescrizione di RFI-DTC/A0010/P/2006/0003227 del 06/12/2006 avente per oggetto " <i>Norme e condizioni specifiche per la circolazione dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta senza agente di accompagnamento dei treni</i> ".	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. 10.7 Il regolatore della circolazione che rilevi o venga a conoscenza di una anormalità alla circolazione di un treno deve attivarsi tempestivamente per contattare l'agente di condotta. Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il regolatore della circolazione		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	deve attivare le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno prima che l'immobilizzazione stessa non sia più garantita dal sistema frenante e per l'eventuale soccorso dell'agente di condotta.				
<p>PARTE PRIMA – Sezione IV NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA SCMT/SSC (BASELINE 3) (già Allegato XIV quinquies IPCL)</p> <p>PARTE PRIMA DESCRIZIONE DELLE APPARECCHIATURE 1. GENERALITA' Determinati rotabili dotati di cabina di guida sono muniti di apparecchiatura di bordo SCMT/SSC (Baseline 3) che realizza le funzionalità del sistema di controllo della marcia dei treni (quando circola sulle linee con SCMT) e le funzionalità del sistema di supporto alla condotta dei treni (quando circola sulle linee attrezzate con SSC). Sulle linee attrezzate con entrambi i Sottosistemi di Terra (SST) SCMT e SSC (linee con doppio attrezzaggio) l'apparecchiatura realizza normalmente la funzione SCMT attivando, automaticamente, la funzione SSC in caso di guasto/esclusione della funzione SCMT.</p> <p>1.1 Funzioni realizzate dall'apparecchiatura di bordo 1.1.1 <u>Su linea con SCMT</u> Le funzionalità realizzate su linea SCMT</p>	<p>Vale quanto previsto per la Sezione III relativa alle “NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA SCMT”</p>				<p>Vale quanto previsto per la Sezione III relativa alle “NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA SCMT”</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sono analoghe a quelle realizzate dall'apparecchiatura di bordo SCMT (vedi Punto 1, Parte Prima, Sezione III, NEAT).</p> <p><u>1.1.2 Su linea con SSC</u></p> <p>Le funzionalità realizzate su linea SSC consistono nella verifica del rispetto:</p> <p>a) dei segnali fissi luminosi e semaforici di III categoria e di avviso;</p> <p>b) dei segnali di protezione propria dei P.L. con barriere (art. 53 del R.S.);</p> <p>c) degli appositi segnali di protezione dei P.L. senza barriere (art. 53 bis del R.S.) (1);</p> <p>d) dei segnali fissi semaforici di 2^a Categoria;</p> <p>e) della velocità massima ammessa sugli itinerari (arrivo/partenza/transito) delle località di servizio;</p> <p>f) della velocità massima ammessa (30 km/h) sugli itinerari (arrivo/partenza/transito) delle stazioni poste sulle linee a <i>DU</i> sprovviste del segnale di partenza;</p> <p>g) della velocità massima ammessa (30 km/h) sugli itinerari (arrivo/partenza/transito) delle stazioni munite di deviatori tallonabili e con ritorno automatico nella posizione iniziale;</p> <p>h) della velocità massima ammessa dalla linea rispetto il rango meno restrittivo, ad esclusione del rango P;</p> <p>i) della velocità ammessa dai rallentamenti interessanti: la piena linea, i bivi e i binari di corretto tracciato nonché quelli devianti percorribili ad una velocità superiore a 60 km/h, dei posti di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comunicazione, delle stazioni e dei posti di movimento;</p> <p>j) delle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti;</p> <p>k) della velocità massima ammessa dal materiale rotabile.</p> <p>L'apparecchiatura SSC BL3 non fornisce in cabina di guida specifiche informazioni di velocità massima ammessa e/o spazio, salvo l'indicazione, attraverso specifiche icone, della velocità di rilascio ridotta e delle segnalazioni di INFILL (vedi tabella punto 2.2.2).</p> <p>Le caratteristiche dell' apparecchiatura permettono il suo impiego in modi operativi diversi a seconda dell'attrezzaggio della linea e/o degli eventuali guasti.</p> <p><u>1.1.3 Su linea con SCMT e SSC (doppio attrezzaggio)</u></p> <p>Sulle linee attrezzate con entrambi i sotto sistemi di terra SCMT e SSC (linee con doppio attrezzaggio) l'apparecchiatura di bordo realizza normalmente la funzione SCMT (punto 1.1.1). In caso di guasto/esclusione della funzione SCMT viene attivata, automaticamente, la funzione SSC (punto 1.1.2).</p> <p>(1) Per i segnali di cui all'art. 53 bis, la protezione consiste nell'imporre una limitazione di velocità a 30 km/h in corrispondenza di un punto ubicato a circa 10 metri dal PL protetto (o primo PL protetto) qualora il relativo segnale sia spento.</p> <p>1.2 Intervento dell'apparecchiatura di bordo</p> <p>Qualora i vincoli di marcia gestiti</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dall'apparecchiatura di bordo in relazione al tipo di linea percorsa non vengano rispettati, la stessa, attraverso il controllo di velocità (CV), interviene come di seguito indicato:</p> <p>a) al superamento della velocità massima ammessa (curva nominale) aumentata di un margine operativo (curva di allerta) viene attivata una segnalazione acustica/ luminosa (suono intermittente/luce rossa fissa sul tachimetro) con associato il taglio trazione e la frenatura elettrica (se presente);</p> <p>b) al superamento di un ulteriore margine operativo (curva di controllo) viene attivata anche la frenatura d'urgenza (frenatura pneumatica) con associata una segnalazione acustica/luminosa (suono continuo/luce rossa lampeggiante sul tachimetro).</p> <p>Durante la fase di arresto del treno ad un segnale disposto a via impedita la protezione è attiva dalla velocità massima alla velocità di 30 km/h o di 10 km/h (velocità di rilascio); rimane comunque attiva la funzione di taglio trazione e di attivazione della frenatura d'urgenza (funzione TRAIN-TRIP) rispetto l'indebito superamento del segnale a via impedita. La velocità di rilascio ridotta (10 km/h) è prevista solo sulle linee con SCMT.</p> <p>Nei casi particolari di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - superamento indebito di un segnale disposto a via impedita, - superamento della velocità di rilascio, il 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>riarmo del freno, a seguito della frenatura d'urgenza comandata dall'apparecchiatura di bordo, è richiesto a treno fermo.</p> <p>1.3 Ulteriori funzioni realizzate dall'apparecchiatura di bordo</p> <p>L'apparecchiatura di bordo realizza inoltre le funzionalità di seguito indicate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Funzione di Ripetizione Continua dei Segnali in Macchina (funzione RSC); - Funzione di controllo della velocità massima di 150 km/h con funzione RSC non attiva; - Funzione di controllo della velocità massima di 150 km/h su linea SSC, anche in presenza di funzione RSC attiva; - Funzione di controllo della velocità massima di 100 Km/h con inserito nell'apparecchiatura di bordo il dato treno "1" (un agente di condotta) - Funzione INFILL (solo su linea SCMT): consente la liberazione anticipata della marcia del treno rispetto ai vincoli più restrittivi imposti dal precedente segnale; - Funzione di vigilanza dell'agente di condotta (funzione Vigilante), con dispositivo di esclusione in posizione funzione inclusa (non dissociata); - Funzione di controllo della condizione di convoglio fermo. <p>Le funzioni di cui agli ultimi due punti-linea, richiedono l'azionamento di appositi dispositivi di interfaccia (pedale, pulsante, ecc.). Qualora l'azionamento del dispositivo di interfaccia non venga correttamente eseguito</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'apparecchiatura comanda il taglio trazione e la frenatura d'urgenza, nonché la visualizzazione della specifica icona (vedi tabella 1 punto 2.2.2) con associata la segnalazione acustica.</p> <p>2. PRINCIPALI APPARECCHIATURE SSC</p> <p>Il Sistema di Supporto alla Condotta è composto da due sottosistemi: quello di terra (SST) e quello di bordo (SSB).</p> <p>2.1 Sottosistema di terra SST</p> <p><u>2.1.1 Principali apparecchiature costituenti il SST</u></p> <p>Le principali apparecchiature costituenti il SST sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Tag</i>. Il Tag è un dispositivo elettronico che fornisce informazioni di tipo fisso installato a circa 100 m a monte del segnale di avviso (ove richiesto) e trasmette l'informazione funzionalmente legata al successivo segnale. - <i>Tag configurabile</i>. Il Tag configurabile è un dispositivo elettronico che fornisce informazioni di tipo fisso, svolge la funzione di ricalibrazione odometrica lungo linea. - <i>Punto Informativo</i>. Il Punto Informativo (PI) è composto da un Encoder e un Transponder: <ul style="list-style-type: none"> - L'encoder è un dispositivo elettronico in sicurezza che permette di inviare le informazioni al trasponder. Tali informazioni possono essere rilevabili, in base ai diversi aspetti del segnale, tramite apposite interfacce con la cassetta dello stesso oppure possono essere di tipo predefinito. 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- li transponder permette di trasmettere al treno (SSB) le informazioni fornite o rilevate dagli impianti di terra (SST). I PI sono posati sui segnali fissi, in uscita dalle località di servizio e, all'occorrenza, lungo linea. In determinati casi il PI di un segnale fisso di I ~ Cat. può essere ubicato: -in precedenza al segnale stesso (es: segnale di partenza comune a più binari). In tale evenienza il PI viene segnalato dalla specifica tabella di "limite fermata SSC" (art. 77 bis del R.S.); -a valle del segnale stesso (es: segnale di partenza di fascio di binari di particolari impianti). In tale evenienza il PI viene segnalato dallo specifico picchetto di "PI posticipato" (Allegato I punto 15 bis del R.S.). Il PI del segnale fisso di 2^a Cat. è posato in corrispondenza del punto protetto dal segnale stesso e viene segnalato dallo specifico picchetto di "PI posticipato" (Allegato I punto 15 bis del R.S.). Per la gestione di specifiche funzioni (es. funzione rallentamenti) il PI può essere composto dagli stessi dispositivi (boe) utilizzati per il SCMT. Il SST rende disponibili, sotto forma di informazioni binarie codificate, i dati relativi allo stato degli impianti e delle caratteristiche della linea rispetto ai vincoli di marcia del treno gestiti. I dati possono essere: - Variabili.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SYSTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012) </p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Subiscono variazioni in funzione dello stato della circolazione e degli itinerari in atto (di norma i segnali).</p> <p>- <i>Semifissi.</i></p> <p>Di carattere temporaneo ma che non subiscono variazioni nel periodo di validità (di norma i rallentamenti).</p> <p>- <i>Fissi.</i></p> <p>Di carattere permanente quali velocità della linea.</p> <p>Sulle linee con BAcc i PI sono ubicati in corrispondenza di ciascun segnale; il canale continuo della RSC aggiorna l'informazione trasmessa dal PI.</p> <p>Sulle linee SSC non è presente il "codice INFILL".</p> <p>2.2 Sottosistema di bordo (SSB)</p> <p>Il SSB calcola la velocità massima consentita istante per istante sulla base delle informazioni provenienti dal sotto sistema di terra e dei dati caratteristici del treno (velocità dei rotabili, percentuale di massa frenata esistente, ecc.) notificati al sistema (immissione dati treno) e interviene qualora la velocità del convoglio sia superiore a quella consentita.</p> <p>Il SSB è costituito dalle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Antenna di trasmissione/captazione RSDD - Captatori RSC - Elaboratore di bordo - Gruppo Pneumatico (Inseritore Generale) -Commutatore Esclusione 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Apparecchiatura (CEA)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dispositivi di interfaccia Uomo-Macchina (cruscotto, avvisatore acustico, tachimetro) - Dispositivi di interfaccia (pedale, pulsanti, ecc.) per la gestione delle funzioni di controllo della presenza e della vigilanza dell' agente di condotta e controllo della condizione di convoglio fermo - Dispositivo di dissociazione (esclusione) funzione Vigilante (EVIG) - Antenne di captazione SSC - Antenna GSM-R - Modulo Ricevitore SSC - Altri apparati <p><i>2.2.1 Descrizione e funzione delle apparecchiature del SSB</i></p> <p>Antenne di trasmissione/captazione RSDD. (vedi punto 2.2.1, Parte Prima, Sezione III, NEAT).</p> <p>Captatori RSC. (vedi punto 2.2.1, Parte Prima, Sezione III, NEAT).</p> <p>Elaboratore di bordo. (vedi Manuale d'uso specifico del rotabile).</p> <p>Gruppo pneumatico (Inseritore Generale). (vedi punto 2.2.1, Parte Prima, Sezione III, NEAT).</p> <p>Commutatore Esclusione</p> <p>Apparecchiatura (CEA). (vedi punto 2.2.1, Parte Prima, Sezione III, NEAT).</p> <p>Dispositivi di Interfaccia Uomo Macchina. Il sottosistema di bordo comprende inoltre, per ogni cabina di guida, i</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>seguenti dispositivi di interfaccia uomo macchina:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cruscotto. Il cruscotto, in tecnologia touch-screen, comprende: <ul style="list-style-type: none"> - un monitor atto a visualizzare le informazioni relative ai codici della RSC, ai dati caratteristici del convoglio e all'orario. Inoltre sul monitor vengono visualizzati attraverso specifici simboli (icone) le esclusioni delle funzioni SCMT, SSC e RSC, la velocità di rilascio ridotta e le velocità di INFILL, la stabilizzazione della funzione di Supero Rosso, l'intervento della funzione TRAIN TRIP, la velocità del convoglio, gli indicatori ottici blu e rosso, l'intervento della frenatura di emergenza comandata dalla funzione Vigilante, nonché i messaggi di guasto o anomalia; - un pulsante SR da utilizzare per la funzione "attivazione supero rosso"; - un pulsante RSC da utilizzare per la funzione "inserzione/disinserzione RSC" e per la funzione "esclusione/reinclusione RSC". Tale pulsante si illumina a luce blu fissa con funzione RSC inserita (attiva). Il pulsante RSC può illuminarsi a luce lampeggiante (qualora l'inserzione della funzione RSC non sia correttamente eseguita) oppure da luce blu fissa può passare a luce blu lampeggiante (qualora non venga correttamente eseguita la disinserzione della funzione RSC); - un pulsante SCMT da utilizzare per la 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>funzione "esclusione/reinclusione SCMT". Tale pulsante si illumina a luce blu fissa con funzione SCMT inserita (attiva);</p> <ul style="list-style-type: none"> - un pulsante SSC da utilizzare per la funzione "esclusione/reinclusione SSC". Tale pulsante si illumina a luce blu fissa con funzione SSC inserita (attiva); - i pulsanti DATI, OK , ↑, ↓ da utilizzare per la funzione di inserimento e validazione dei dati treno (il pulsante DATI è visualizzato solo in condizioni di treno fermo, i pulsanti OK, , ↑, ↓ sono visualizzati solo accedendo alla modalità Introduzione Dati); - un pulsante G/V da utilizzare per la funzione di regolazione della luminosità del monitor; - un pulsante MAN da utilizzare per la funzione "inserzione/disinserzione MANOVRA" (il pulsante MAN è visualizzato solo in condizioni di treno fermo); - un tachimetro con indicazione della velocità in formato analogico e digitale; - indicatori ottici rosso e blu: gli indicatori ottici quando accesi indicano: <ul style="list-style-type: none"> - quello posto a sinistra, il CV attivo o non attivo (luce blu fissa o lampeggiante); - quello posto a destra l'intervento del CV (luce rossa lampeggiante); - buzzer per indicare l'avvenuta pressione di un pulsante; - Avvisatore acustico. L'avvisatore acustico è costituito da una suoneria multitonale che integra le informazioni visualizzate sul cruscotto nelle funzioni 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>SCMT, RSC e SSC e fornisce lo scadere dei tempi di vigilanza (funzione Vigilante). L'intensità del suono può essere regolata attraverso un commutatore a tre posizioni posto sul dispositivo stesso.</p> <p>Dispositivo di dissociazione funzione Vigilante (EVIG). Consente la dissociazione della funzione vigilante.</p> <p>Dispositivi di interfaccia (pedale, pulsanti, ecc.) per la gestione della funzione Vigilante e della funzione di controllo della condizione di convoglio fermo. Tali dispositivi di interfaccia devono essere azionati secondo specifiche modalità operative riportate nelle norme d'uso emanate dalle Imprese Ferroviarie.</p> <p>Antenne di captazione SSC. Le antenne sono due per ogni cabina di guida e sono poste a destra e a sinistra nella parte alta laterale. Esse sono destinate a captare le informazioni provenienti dal SST SSC e veicolarle verso il modulo Ricevitore.</p> <p>Antenna GSM-R. L'antenna, installata sull'imperiale del rotabile è destinata tramite il canale GSM-R ad inviare ad un apposito ricevitore a terra eventuali informazioni diagnostiche.</p> <p>Modulo Ricevitore SSC. Il modulo ricevitore è responsabile della decodifica dei telegrammi trasmessi dai PI SSC; le informazioni ottenute vengono trasferite all'elaboratore di bordo al fine di realizzare la funzione SSC.</p> <p>Altri Apparati. (vedi punto 2.2.1, Parte Prima, Sezione III , NEAT).</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2.2.2 Simboli (icone) e messaggi visualizzati <i> sul Monitor del cruscotto</i>. I simboli (icone) e i messaggi visualizzati sul monitor sono riportati nella seguente tabella. Segue tabella 1</p> <p>3. MODALITA' OPERATIVE REALIZZATE DAL SSB</p> <p>Il SSB a seconda dell'attrezzaggio delle linee realizza le modalità operative (modi d'impiego dell'apparecchiatura) come di seguito indicato.</p> <p>3.1 Predisposizione (SCMT/SSC) - fino alla ricezione delle informazioni dal SST (SCMT o SSC).</p> <p>3.2 Predisposizione (SCMT/SSC) + RSC - fino alla ricezione delle informazioni dal SST (SCMT o SSC).</p> <p>3.3 SCMT - dopo la ricezione delle informazioni del SST SCMT (inclusi i tratti di doppio attrezzaggio)</p> <p>3.4 SSC - dopo la ricezione delle informazioni del SST SSC (inclusi i tratti di doppio attrezzaggio nell'eventualità di perdita della funzione SCMT)</p> <p>3.5 SCMT + RSC - dopo la ricezione delle informazioni del SST SCMT e in presenza di linea attrezzata con BAcc (inclusi i tratti di doppio attrezzaggio)</p> <p>3.6 SSC +RSC - dopo la ricezione delle informazioni del SST SSC e in presenza di linea attrezzata con BAcc (inclusi i tratti di doppio</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>attrezzaggio nell'eventualità di perdita della funzione SCMT)</p> <p>3.7 Manovra - dopo pressione del pulsante MAN.</p> <p>4. FUNZIONI E PRESTAZIONI REALIZZATE DAL SSB NELLE MODALITA' OPERATIVE TABELLA PRINCIPALI FUNZIONI/PRESTAZIONI REALIZZATE DAL SSB NELLE DIVERSE MODALITA' OPERATIVE</p> <p>4.1 Rotabile presenziato non ubicato in testa al treno (locomotiva di spinta, ecc.) Vedi punto 4.1, Parte Prima, Sezione III, NEAT. Tale funzione è svolta indipendentemente dal tipo di attrezzaggio della linea.</p> <p>5. INSERZIONE/DISINSERZIONE SSB 5.1 Inserzione (inizio servizio) Vedi punto 5.1, Parte Prima, Sezione III, NEAT. 5.2 Disinserzione (termine servizio) Vedi punto 5.2, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p>6. ISOLAMENTO SSB (SOLO IN CASO DI GUASTO) Vedi punto 6, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p>7. ATTIVAZIONE/DISATTIVAZIONE FUNZIONE SCMT 7.1 Attivazione automatica funzione SCMT (inizio linea con SCMT) Vedi punto 7.1, Parte Prima, Sezione III, NEAT. 7.2 Disattivazione automatica funzione SCMT (termine</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>linea con SCMT) Vedi punto 7.2, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p>8. ESCLUSIONE/REINCLUSIONE FUNZIONE SCMT</p> <p>8.1 Esclusione manuale funzione SCMT (guasto a terra) A treno fermo premere il pulsante "SCMT" acceso a luce blu (o spento in modalità Predisposizione SCMT/SSC) fino alla visualizzazione del simbolo di funzione SCMT esclusa (vedi tabella 1 punto 2.2.2). Il pulsante "SCMT" deve spegnersi se acceso.</p> <p>8.2 Reinclusione manuale funzione SCMT (guasto a terra) A treno fermo oppure a treno in movimento premere il pulsante "SCMT" fino alla scomparsa del simbolo di funzione SCMT esclusa (vedi tabella 1 punto 2.2.2). L'apparecchiatura si dispone in modalità Predisposizione SCMT/SSC fino al ricevimento delle informazioni dal SST dove la funzione SCMT si riattiva automaticamente (vedi punto 7.1).</p> <p>8.3 Esclusione automatica funzione SCMT (guasto a bordo) La logica dell'apparecchiatura SSC BL3 rilevando un guasto a bordo al canale discontinuo SCMT attiva automaticamente l'esclusione della funzione SCMT. Sul cruscotto viene visualizzato il simbolo di funzione SCMT esclusa per guasto a bordo. Il tasto SCMT si spegne qualora la funzione SCMT sia attiva.</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>9.INSERZIONE/DISINSERZIONE,ESCLUSIONE/REINCLUSIONE FUNZIONE RSC</p> <p>9.1 Inserzione manuale funzione RSC (inizio lineaBAcc) Vedi punto 9.1, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p>9.2 Disinserzione manuale funzione RSC (termine linea BAcc) Vedi punto 9.2, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p>9.3 Esclusione manuale funzione RSC (guasto a terra) A treno fermo premere il pulsante "RSC" fino alla visualizzazione del simbolo di funzione RSC esclusa (vedi tabella I punto 2.2.2). Prima della predetta visualizzazione le gemme RSC devono scomparire, ricomparire e scomparire nuovamente. Il pulsante "RSC" deve spegnersi.</p> <p><u>9.3.1 Esclusione RSC (guasto a terra) -linee attrezzate SCMT con BAcc</u> Sulle linee attrezzate SCMT con BAcc l'esclusione manuale della funzione RSC determina il passaggio del SSB in "Predisposizione" SCMT/SSC (funzione SCMT non attiva). Il SSB rimane in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1ª Categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1ª categoria) dopo la reinclusione manuale della funzione RSC (vedi punto 9.4) o la disinserzione manuale della funzione RSC per termine del tratto di linea attrezzato con BAcc (vedi punto 9.2) in corrispondenza del quale avverrà</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>la riattivazione automatica della funzione SCMT se la linea risulta attrezzata SCMT.</p> <p><u>9.3.2 Esclusione RSC (guasto a terra) -linee attrezzate SSC con BAcc</u></p> <p>Sulle linee attrezzate SSC con BAcc l'esclusione manuale della funzione RSC porta il SSB nella modalità operativa "SSC" (funzione SSC attiva).</p> <p><u>9.3.3 Esclusione RSC (guasto a terra) -linee attrezzate SCMT e SSC con BAcc (doppio attrezzaggio)</u></p> <p>Sulle linee attrezzate SCMT e SSC con Bacc (doppio attrezzaggio) l'esclusione manuale della funzione RSC determina il passaggio del SSB dalla modalità operativa "SCMT +RSC" alla modalità "SSC" (funzione SCMT non attiva, funzione SSC attiva).</p> <p>Il SSB rimarrà in modalità SSC fino al primo PI SCMT di segnale di 1ª Categoria incontrato (o al primo PI SCMT in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1ª a categoria) dopo la reinclusione manuale della funzione RSC (vedi punto 9.4) o la disinserzione manuale della funzione RSC per termine del tratto di linea attrezzato con Bacc (vedi punto 9.2) in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT e la disattivazione automatica della funzione SSC.</p> <p>9.4 Reinclusione manuale funzione RSC (guasto a terra)</p> <p>A treno fermo oppure a treno in movimento premere il pulsante "RSC" fino</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>alla visualizzazione delle gemme relative ai codici della RSC ed all'illuminazione della gemma relativa al codice in ricezione (oppure quella di AC se in zona priva di codice). Prima della predetta visualizzazione il simbolo di funzione RSC esclusa (vedi tabella 1 punto 2.2.2) deve scomparire. Il pulsante "RSC" deve illuminarsi a luce blu.</p> <p>9.5 Esclusione automatica funzione RSC (guasto a bordo)</p> <p>La logica del SSB rilevando un guasto a bordo relativo al canale continuo (RSC) attiva automaticamente l'esclusione della funzione RSC. Sul cruscotto viene visualizzato il simbolo di funzione RSC esclusa per guasto a bordo.</p> <p><u>9.5.1 Esclusione RSC (guasto a bordo) - linee attrezzate SCMT' con BAcc</u></p> <p>Sulle linee attrezzate SCMT con Bacc l'esclusione automatica della funzione RSC per guasto a bordo determina il passaggio del SSB in "Predisposizione" SCMT/SSC (funzione SCMT non attiva). Non risultando possibile la reinclusione della funzione RSC il SSB rimane in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1^a a categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1^a categoria) dopo l'uscita dal tratto di linea attrezzato con Bacc, in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT.</p> <p><u>9.5.2 Esclusione RSC (guasto a bordo) -</u></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><u>linee attrezzate SSC con BAcc</u> Sulle linee attrezzate SSC con Bacc l'esclusione automatica della funzione RSC per guasto a bordo porta il SSB in modalità operativa "SSC" (funzione SSC attiva).</p> <p><u>9.5.3 Esclusione RSC (guasto a bordo) - linee attrezzate SCMT'e SSC con BAcc (doppio attrezzaggio)</u> Sulle linee attrezzate SCMT e SSC con BAcc (doppio attrezzaggio) l'esclusione automatica della funzione RSC determina il passaggio del SSB dalla modalità operativa "SCMT +RSC" alla modalità "SSC" (funzione SCMT non attiva, funzione SSC attiva).</p> <p>Non risultando possibile la reinclusione della funzione RSC il SSB rimane in modalità SSC fino al primo PI SCMT di segnale di la categoria incontrato (o al primo PI SCMT in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1ª categoria) dopo l'uscita dal tratto di linea attrezzato con BAcc, in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT e la disattivazione automatica della funzione SSC.</p> <p>10.ATTIVAZIONE/DISATTIVAZIONE, ESCLUSIONE/REINCLUSIONE FUNZIONE SSC 10.1 Attivazione automatica funzione SSC (inizio linea con SSC) Il SSB attiva automaticamente la funzione SSC (accensione pulsante SSC a luce blu e breve segnalazione acustica) impegnando il PI posto in corrispondenza</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>del segnale fisso di avviso o di 1^a categoria coincidente con l'inizio della tratta attrezzata.</p> <p>In alcuni casi l'attrezzaggio SSC ha inizio dal PI in uscita dalla località stessa: in tale evenienza la funzione SSC si attiva automaticamente (accensione del pulsante SSC a luce blu) impegnando il PI del primo segnale fisso successivo al punto di inizio linea SSC.</p> <p>Inoltre, la funzione SSC si attiva automaticamente impegnando il primo PI di segnale di avviso o di 1^a categoria incontrato dopo una inserzione del SSB, una</p> <p>reinclusione manuale della funzione SSC o un riarmo del freno a seguito di anomalità al SST, eseguiti all'interno di una tratta attrezzata. Qualora i predetti segnali siano preceduti dalla tabella di limite fermata SSC (art. 77 bis del R.S.) l'attivazione automatica della funzione SSC avviene impegnando il PI in corrispondenza di tale tabella.</p> <p>10.2 Attivazione automatica funzione SSC (transizione SCMT-SSC)</p> <p>Nei casi in cui la località di servizio di inizio linea SSC è attrezzata anche con SCMT la funzione SSC si attiva comunque successivamente alla disattivazione della funzione SCMT che avviene al passaggio sul PI SCMT di fine tratta attrezzata. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se l'attrezzaggio SSC ha inizio sui segnali di partenza della stazione si avrà contestualmente alla disattivazione della 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>funzione SCMT l'attivazione della funzione SSC;</p> <p>- se l'attrezzaggio SSC ha inizio sul PI di inizio linea SSC si avrà l'attivazione della funzione SSC impegnando il PI del primo segnale fisso successivo al punto di inizio linea SSC collocati a valle del punto di fine tratta attrezzata SCMT.</p> <p>10.3 Disattivazione automatica funzione SSC (termine linea con SSC)</p> <p>La funzione SSC si disattiva automaticamente (spegnimento del pulsante SSC acceso a luce blu) impegnando lo specifico PI posto in corrispondenza del termine della tratta attrezzata.</p> <p>In alcuni casi l'attrezzaggio SSC della località di servizio delimitante i tratti attrezzati può terminare al segnale di protezione.</p> <p>10.4 Disattivazione automatica funzione SSC (transizione SSC - SCMT)</p> <p>Nei casi in cui la località di servizio di termine linea SSC è attrezzata anche con SCMT la funzione SSC si disattiva comunque all'attivazione della funzione SCMT che avviene al passaggio sul PI del segnale di protezione della stazione.</p> <p>10.5 Esclusione manuale funzione SSC (guasto a terra)</p> <p>A treno fermo premere il pulsante "SSC" acceso a luce blu (o spento in modalità Predisposizione) fino alla visualizzazione del simbolo di funzione SSC esclusa (vedi tabella 1 punto 2.2.2). Il pulsante "SSC"</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deve spegnersi se acceso.</p> <p>10.6 Reinclusione manuale funzione SSC (guasto a terra) A treno fermo oppure a treno in movimento premere il pulsante "SSC" fino alla scomparsa del simbolo di funzione SSC esclusa (vedi tabella 1 punto 2.2.2). L'apparecchiatura si dispone in modalità Predisposizione fino al ricevimento delle informazioni dal SST dove la funzione SSC si riattiva automaticamente (vedi punto 10.1).</p> <p>10.7 Esclusione automatica funzione SSC (guasto a bordo) La logica del SSB rilevando un guasto a bordo al canale discontinuo SSC attiva automaticamente l'esclusione della funzione SSC. Sul cruscotto viene visualizzato il simbolo di funzione SSC esclusa per guasto a bordo. Il tasto SSC si spegne qualora la funzione SSC sia attiva.</p> <p>11. INSERIMENTO DATI TRENO NEL SSB</p> <p>11.1 Procedura Vedi punto III, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p>11.2 Dati treno da inserire nel SSB del rotabile di testa Vedi punto II.2, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p>11.3 Dati treno da inserire nel SSB del rotabile presenziato non in testa al treno (locomotiva di spinta, ecc.) Vedi punto 11.3, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p>12. INSERZIONE/DISINSERZIONE MODALITA' MANOVRA</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>12.1 Inserzione modalità MANOVRA (inizio movimenti di manovra) A convoglio fermo premere e rilasciare il pulsante "MAN". Viene emessa una breve segnalazione acustica e sul cruscotto deve visualizzarsi il messaggio "MANOVRA".</p> <p>12.2 Disinserzione modalità MANOVRA (termine movimenti di manovra) A convoglio fermo premere e rilasciare il pulsante "MAN". Viene emessa una breve segnalazione acustica e sul cruscotto deve scomparire il messaggio "MANOVRA".</p> <p>PARTE SECONDA NORME PARTICOLARI DI ESERCIZIO</p> <p>13. GENERALITA' Con i treni serviti da rotabile munito di cabina di guida (mezzo di trazione, carrozza pilota o rimorchio) attrezzato con SSC BL3 devono essere rispettate le presenti norme particolari. Resta inteso che il PdC deve comunque regolare la corsa del treno nel pieno rispetto della normativa in vigore (indicazioni del segnalamento, norme tecniche di circolazione del materiale rotabile, orario di servizio, prescrizioni, ecc.) come nel caso di condotta di un rotabile non attrezzato, salvo quanto di seguito indicato.</p> <p>Nei casi in cui il treno sia servito da rotabile munito di SSC BL3 ed affidato ad un agente di condotta (dato treno inserito "un agente") tale agente deve comunicare all'agente di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> " SISTEMA DI RIFERIMENTO " (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012) </p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>accompagnamento dei treni (capotreno):</p> <ul style="list-style-type: none"> - che il treno è servito da rotabile munito di SSC BL3 ed affidato ad un agente di condotta (all'inizio del servizio); -l'eventuale necessità (es: guasti/anormalità al SSB che determinano la perdita della protezione SCMT e/o SSC) della sua presenza, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente. <p>L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) in servizio ai treni serviti da rotabile munito di SSC BL3 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 SSC e SCMT (funzioni SSC e SCMT non attive) il capotreno, qualora il treno sia servito da rotabile munito di SSC BL3 ed affidato ad un agente di condotta, deve prendere posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente.</p> <p>Tale provvedimento potrà essere</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>applicato anche nel caso in cui il capotreno sia unico agente di accompagnamento presente sul treno ed il rotabile munito di SSC BL3 non sia comunicante con il resto del convoglio, qualora il guasto/anormalità abbia determinato anche la perdita della funzione Vigilante; 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.</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> <p>13.1 Linee attrezzate con SCMT/SSC (indicazioni nell'Orario di Servizio) 13.1.1 Linee attrezzate con SST SCMT Vedi punto 13.1, Parte Prima, Sezione III,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>NEAT.</p> <p><u>13.1.2 Linee attrezzate con SST SSC</u></p> <p>Le linee attrezzate con SST SSC sono indicate nell'Orario di Servizio (OS) tramite l'apposito segno convenzionale: (•_•_•_•_•_).</p> <p>Nell'OS deve essere inoltre indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lo specifico punto di inizio e termine, o di variazione della tipologia, del tratto attrezzato con SSC (es: segnale di partenza, di protezione, di avviso); - la presenza della tabella di "limite di fermata SSC" (art.77 bis del RS.); - la presenza del picchetto di "PI posticipato" (Allegato I punto 15 bis del RS.). <p>13.2 Inserimento del SSB</p> <p>Il SSB deve essere sempre inserito (vedi punto 5.1) e mantenuto inserito indipendentemente dalle condizioni di circolazione (linea percorsa, numero di agenti di condotta a cui è affidato il rotabile, ecc.).</p> <p>13.3 Impiego del SSB</p> <p>Il SSB deve essere impiegato nelle modalità operative previste (punto 3).</p> <p><u>13.3.1 Impiego della funzione SCMT</u></p> <p>Vedi punto 13.3.1, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p><u>13.3.2 Impiego della funzione RSC</u></p> <p>La funzione RSC, salvo prescrizione contraria, deve essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>inserita</i> (vedi punto 9.1) all'inizio dei tratti attrezzati con BAcc ovvero prima del superamento del segnale di inizio zona codificata (art. 73 bis del RS.) oppure in 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>mancanza di tale segnale (es. località di servizio ubicata su linea senza BAcc da dove si dirama una linea con BAcc), prima del superamento del segnale di partenza (nel caso di stazione) oppure dopo il segnale di protezione e prima del primo deviatoio (nel caso di bivio o PC); - <i>disinserita</i> (vedi punto 9.2) al termine dei tratti attrezzati con BAcc ovvero prima del superamento del segnale di fine zona codificata (art. 73 bis del RS.) oppure, in mancanza di tale segnale (es. località di servizio ubicata su linea senza BAcc dove confluisce una linea con BAcc), prima del superamento del segnale di partenza (nel caso di stazione) oppure dopo il segnale di protezione e prima del primo deviatoio (nel caso di bivio o PC).</p> <p>La non corretta inserzione della funzione RSC determina, sulle linee attrezzate anche con SCMT, l'accensione a luce blu lampeggiante del pulsante RSC, mentre la sua non corretta disinserzione determina, sempre sulle linee attrezzate anche con SCMT, il lampeggiamento del pulsante RSC e in entrambi i casi la segnalazione acustica. Qualora non venga subito (entro 6 secondi dalla segnalazione) eseguita l'operazione di inserzione o disinserzione il SSB attiva la frenatura d'emergenza fino all'arresto del treno e la visualizzazione, a treno fermo, dei relativi messaggi di guasto/anormalità. Il successivo riconoscimento dell'anormalità determina</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'inserzione (o disinserzione) automatica della funzione RSC da parte del SSB stesso.</p> <p><i>13.3.3 Impiego della funzione SSC</i></p> <p>La funzione SSC deve essere mantenuta inserita sui tratti appositamente attrezzati (punto 13.1.2), salvo prescrizione contraria.</p> <p>Nel caso di linee attrezzate con SCMT (con o senza BAcc) e SSC (linee con doppio attrezzaggio) si attiva automaticamente la funzione SCMT e solo in caso di perdita di tale funzione si attiva la funzione SSC.</p> <p>13.4 Notifica delle prescrizioni</p> <p>Ai treni serviti da rotabili attrezzati con SSB (Baseline 3) dovranno continuare ad essere notificate le prescrizioni nel rispetto delle norme vigenti, salvo quanto di seguito disciplinato.</p> <p>13.5 Rallentamenti</p> <p><i>13.5.1 Linee attrezzate con SCMT</i></p> <p>Vedi punto 13.5, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p><i>13.5.2 Linee attrezzate con SSC</i></p> <p>Sulle linee con SSC i rallentamenti sono gestiti tramite la programmazione di appositi PI già installati per le altre funzionalità di sistema ed anche all'occorrenza attraverso l'estrazione di apposite chiavi di rallentamento; è altresì ammesso l'impiego di PI realizzati con boe SCMT.</p> <p>Le riduzioni di velocità sono gestite con la programmazione dei PI di linea posti all'inizio e al termine della zona soggetta</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>a</p> <p>riduzione e in uscita da ogni località di servizio intermedia interessata alla riduzione stessa; pertanto, la zona soggetta a riduzione si estende sempre dall'uscita della località a monte fino all'uscita della località a valle.</p> <p>Nel caso di rallentamento non gestito da SSC e/o non segnalato sul terreno, le prescrizioni devono essere notificate direttamente nella località limitrofa abilitata (o PdS limitrofo su linee esercitate con CTC). Qualora la località limitrofa abilitata sia un Posto Satellite è ammesso notificare le prescrizioni di rallentamento dalla località Posto Comando. Tali procedure valgono anche per le prescrizioni di riduzione di velocità diverse dai rallentamenti.</p> <p><i>13.5.3 Linee in doppio attrezzaggio</i></p> <p>Nei tratti di linea attrezzati sia con SCMT che con SSC (doppio attrezzaggio), i rallentamenti e le riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti devono essere gestite secondo i criteri previsti per l'SCMT e possono essere gestite in sovrapposizione anche secondo i criteri previsti per l'SSC.</p> <p>13.6 Rispetto codice INFILL</p> <p>Vedi punto 13.6, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p>13.7 Impiego funzione Vigilante</p> <p>Nei casi di guasto/anormalità alle apparecchiature del SSB e/o del SST che comportano la perdita della protezione SCMT e SSC (funzione SCMT e funzione</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>SSC non attive) il tratto di linea interessato (dal punto di esclusione della funzione SSC e SCMT fino al punto della riattivazione di una delle due funzioni) deve essere percorso con la funzione Vigilante inserita secondo i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - qualora il rotabile munito di SSB BL3 sia affidato ad un agente di condotta tale obbligo deve essere rispettato con tutti i treni; - qualora il rotabile munito di SSB BL3 sia affidato a due agenti di condotta (o ad un agente di condotta con il capotreno presente, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente) tale obbligo deve essere rispettato con i soli treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza, che impegnano il tratto di linea interessato al guasto/anormalità nel periodo notturno (1). In tal caso l'obbligo di percorrere il predetto tratto di linea con la funzione Vigilante inserita rimane anche se il tratto stesso non viene impegnato nel periodo notturno, purché la prestazione lavorativa giornaliera del PdC abbia comunque interessato tale periodo. <p>A seguito della riattivazione della funzione SCMT o SSC, l'eventuale successiva esclusione della funzione Vigilante è ammessa solo alla prima occasione utile (es: fermata occasionale o prescritta).</p> <p>L'esclusione/inclusione della funzione Vigilante (manovra del dispositivo di dissociazione) deve essere eseguita con il</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>convoglio fermo.</p> <p>13.8 Partenza dei treni con il rotabile di testa oltre il segnale (2) Vedi punto 13.8, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p>13.9 Marcia a vista sui PL Le prescrizioni di marcia a vista sui PL devono essere notificate ai treni direttamente nella località limitrofa abilitata (o PdS limitrofo su linee esercitate con CTC). Nel caso la località limitrofa abilitata sia un Posto Satellite è ammesso notificare le prescrizioni di rallentamento dalla località Posto Comando. (1) Per periodo notturno deve intendersi dalle ore zero alle ore cinque a.m. (2) Il rotabile di testa del treno deve essere considerato 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>14. PRESA IN CONSEGNA DEL ROTABILE (INIZIO DEL SERVIZIO) Alla presa in consegna del rotabile (inizio del servizio), salvo consegne dirette, deve essere sempre inserito il SSB (vedi punto 5.1) e verificato che l'autotest dia esito positivo (messaggio visualizzato "INTRODUZIONE DATI o MANOVRA"). Con alcuni SSB la visualizzazione del messaggio "INTRODUZIONE DATI o MANOVRA" non segnala il termine di tutti gli autotest con esito positivo. Per i rotabili dotati di tali SSB le particolari modalità per la segnalazione del termine di tutti gli autotest con esito positivo dovranno essere</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>riportate nella specifica manualistica di bordo. Le verifiche di cui al precedente capoverso devono essere eseguite con funzione Vigilante inserita.</p> <p>14.1 Autotest con esito negativo Qualora gli autotest di verifica non diano esito positivo, il PdC deve informare l'agente responsabile della propria IF per gli opportuni provvedimenti.</p> <p>15. MOVIMENTI DI MANOVRA Dovendo eseguire movimenti di manovra deve essere inserita la modalità MANOVRA (vedi punto 12.1). Al termine dei movimenti di manovra la modalità MANOVRA deve essere disinserita (vedi punto 12.2). Dopo tale disinserizione deve essere sempre eseguito il controllo e la validazione dei dati treno.</p> <p>16. INSERIMENTO DATI TRENO NEL SSB Vedi punto 16, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p>17. CONDOTTA DEL TRENO (RISPETTO ALLE MODALITA' OPERATIVE)</p> <p>17.1 Predisposizione (SCMT/SSC) (tasti SCMT, RSC, SSC spenti) In modalità "Predisposizione (SCMT/SSC)" oltre al rispetto delle norme vigenti (relative ai rotabili non attrezzati) il PdC deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Azionare i dispositivi di interfaccia (pedale, pulsanti, ecc.) quando richiesto dalle specifiche funzioni di controllo immobilità del convoglio e di controllo della vigilanza dell' agente di condotta; - Mantenere la velocità di approccio (30 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Km/h o 10 Km/h) fino al segnale di 1ª categoria coincidente con l'inizio del tratto attrezzato con SCMT/SSC qualora lo stesso venga trovato a via libera dopo il superamento del relativo avviso con aspetto di "avviso di via impedita" salvo la captazione del codice INFILL (solo con SST SCMT inclusi tratti di doppio attrezzaggio);</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ridurre a 10 Km/h la velocità di approccio (art. 41 del Regolamento sui Segnali) nel caso l'apparecchiatura visualizzi il simbolo di velocità di rilascio ridotta (vedi tabella 1 punto 2.2.2) (solo con SST SCMT inclusi tratti di doppio attrezzaggio); - Non superare la velocità di 30 km/h nel percorrere l'itinerario di arrivo/partenza/transito delle stazioni poste sulle linee a DV sprovviste del segnale di partenza; - Non superare la velocità massima di 100 Km/h qualora il rotabile sia affidato ad un agente di condotta e sia inserito nel SSB il dato treno "1" (un agente di condotta). <p>17.2 SCMT (tasto SCMT acceso, tasti RSC, SSC spenti) Vedi punto 17.2, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p>17.3 Predisposizione (SCMT/SSC) + RSC (tasti SCMT e SSC spenti e tasto RSC acceso) In modalità "Predisposizione (SCMT/SSC) + RSC" oltre al rispetto delle norme vigenti (relative ai rotabili non attrezzati) il PdC</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Azionare i dispositivi di interfaccia (pedale, pulsanti, ecc.) quando richiesto dalle specifiche funzioni di controllo immobilità del convoglio e di controllo della vigilanza dell' agente di condotta; - Mantenere la velocità di approccio (30 Km/h o 10 Km/h) fino al segnale di la categoria coincidente con l'inizio del tratto attrezzato con SCMT/SSC qualora lo stesso venga trovato a via libera dopo il superamento del relativo avviso con aspetto di "avviso di via impedita" salvo la captazione del codice INFILL (solo con SST SCMT inclusi tratti di doppio attrezzaggio) o di un codice liberatorio di BAcc; - Ridurre a 10 Km/h la velocità di approccio (art. 41 del Regolamento sui Segnali) nel caso l'apparecchiatura visualizzi il simbolo di velocità di rilascio ridotta (vedi tabella 1 punto 2.2.2) (solo con SST SCMT inclusi tratti di doppio attrezzaggio); - Non superare la velocità di 100 Km/h qualora il rotabile sia affidato ad un agente di condotta e sia inserito il dato treno "I" (un agente di condotta); - Non superare la velocità di 30 km/h nel percorrere l'itinerario di arrivo/partenza/transito delle stazioni poste sulle linee a DU sprovviste del segnale di partenza; - Rispettare per quanto applicabili le 	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>"Norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione provvisti di apparecchiatura speciale per la ripetizione dei segnali in macchina" (Parte Prima, Sezione I, NEAT) tenendo presente che il CV interviene fino alla velocità di 60Km/h.</p> <p>17.4 SCMT + RSC (tasto SCMT e RSC accesi, tasto SSC spento) Vedi punto 17.4, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p>17.5 SSC (tasto SSC acceso, tasti SCMT e RSC spenti) In modalità "ssc" oltre al rispetto delle norme vigenti (relative ai rotabili non attrezzati) il PdC deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Azionare i dispositivi di interfaccia (pedale, pulsanti, ecc.) quando richiesto dalle specifiche funzioni di controllo immobilità del convoglio e di controllo della vigilanza dell' agente di condotta; - Mantenere la velocità di approccio (30 Km/h) fino al segnale di 1ª categoria qualora lo stesso venga trovato a "via libera" dopo il superamento del relativo avviso con aspetto di "avviso di via impedita" o di "avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta"; - Non superare la velocità di 30 km/h, nel proseguire con cautela da un segnale di partenza disposto a via impedita e munito di segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca lampeggiante, fino al successivo segnale di partenza disposto a via impedita (art. 51/5 del R.S.); 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- Arrestare il treno in arrivo (o attestare il treno in partenza) in corrispondenza dell'eventuale tabella di "limite di fermata SSC" (posta in precedenza del segnale fisso disposto a via impedita);</p> <p>- Mantenere la velocità fino al segnale di partenza immediatamente a valle del Fabbricato Viaggiatori (FV) della località di servizio, qualora il punto di variazione in aumento della velocità massima ammessa della linea coincide con il FV stesso;</p> <p>- Mantenere la velocità fino al termine dell'itinerario di partenza (o di transito) della località di servizio che delimita un tratto di linea interessato da una riduzione di velocità, qualora la riduzione di velocità sia notificata con annotazione in OS o con specifica prescrizione;</p> <p>- Non superare la velocità di 30 km/h nel percorrere l'itinerario di arrivo/partenza/transito delle stazioni poste sulle linee a DU sprovviste del segnale di partenza;</p> <p>- Non tenere conto della eventuale indicazione liberatoria mostrata della segnalazione ausiliaria di limite di velocità (art. 51 bis/5 del RS).</p> <p>17.6 SSC + RSC (tasti SSC e RSC accesi, tasto SCMT spento)</p> <p>In modalità "SSC + RSC" oltre al rispetto delle norme vigenti (relative ai rotabili non attrezzati) il PdC deve:</p> <p>- Azionare i dispositivi di interfaccia</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(pedale, pulsanti, ecc.) quando richiesto dalle specifiche funzioni di controllo immobilità del convoglio e di controllo della vigilanza dell' agente di condotta;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mantenere la velocità di approccio (30 Km/h) fino al segnale di 1^a categoria qualora lo stesso venga trovato "a via libera" dopo il superamento del relativo avviso con aspetto di "avviso di via impedita" o di "avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta" salvo la captazione di un codice liberatorio di BAcc; - Non superare la velocità di 30 km/h, nel proseguire con cautela da un segnale di partenza disposto a via impedita e munito di segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca lampeggiante, fino al successivo segnale di partenza disposto a via impedita (art. 51/5 del R.S.); - Arrestare il treno in arrivo (o attestare il treno in partenza) in corrispondenza dell' eventuale tabella di "limite di fermata SSC" (posta in precedenza del segnale fisso disposto a via impedita); - Non superare la velocità di 30 km/h nel percorrere l'itinerario di arrivo/partenza/transito delle stazioni poste sulle linee a DU sprovviste del segnale di partenza; - Mantenere la velocità fino al segnale di partenza immediatamente a valle del Fabbricato Viaggiatori (FV) della località 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di servizio, qualora il punto di variazione in aumento della velocità massima ammessa della linea coincide con il FV stesso;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mantenere la velocità fino al termine dell'itinerario di partenza (o di transito) della località di servizio che delimita un tratto di linea interessato da una riduzione di velocità, qualora la riduzione di velocità sia notificata con annotazione in OS o con specifica prescrizione; - Rispettare per quanto applicabili le "Norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione provvisti di apparecchiatura speciale per la ripetizione dei segnali in macchina" (Parte Prima, Sezione I, NEAT). <p>18. ANORMALITA' E GUASTI</p> <p>18.1 Frenatura d'urgenza comandata dal SSB</p> <p>Nel caso in cui il SSB comandi la frenatura d'urgenza il personale di condotta deve portare il manubrio del freno in posizione di frenatura rapida, salvo il caso in cui il SSB stesso non consenta il riarmo della frenatura prima del completo arresto (pulsante RF a luce fissa).</p> <p>18.2 Ripresa della corsa dopo una frenatura d'urgenza fino all'arresto del treno per mancata inserzione/disinserzione RSC</p> <p>Nel caso di arresto del treno per intervento della frenatura d'urgenza comandata dal SSB per non corretta inserzione/disinserzione della funzione RSC da parte del PdC (vedi punto 13.3.2) il</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>PdC stesso deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riarmare la frenatura premendo e rilasciando il pulsante RF a luce fissa (il pulsante deve spegnersi); - Prendere visione dei messaggi di guasto e notificarli con comunicazione registrata al referente accreditato dell'Impresa Ferroviaria utilizzatrice del rotabile con la formula "SCMT rilevato guasto a bordo (riportare il testo)"; - Eseguire il riconoscimento dell'errore. <p>Con l'operazione di riconoscimento il SSB inserirà o disinserirà automaticamente la funzione RSC. In tale evenienza il proseguimento della corsa deve avvenire nel rispetto della modalità operativa in atto.</p> <p>18.3 Esempi di visualizzazione dei messaggi di guasto o anomalità</p> <p>Sono riportati nel Manuale d'uso per il Personale di Condotta (PdC).</p> <p>18.4 Operazioni di Supero Rosso</p> <p><i>18.4.1 Procedura (come effettuare l'operazione di supero rosso)</i></p> <p>Vedi punto 18.4.1 Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p><i>18.4.2 Casi previsti (quando effettuare l'operazione di supero rosso)</i></p> <p>L'operazione di "Supero Rosso" deve essere effettuata sulle linee SCMT e/o BAcc (1) e sulle linee SSC secondo i criteri di seguito indicati:</p> <p>a) Linee attrezzate con SCMT e senza BA</p> <p>Sulle linee attrezzate con SCMT e senza BA l'operazione di supero rosso deve essere effettuata per il superamento di</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>tutti i segnali di la Categoria e di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 del Regolamento sui Segnali), disposti a via impedita o spenti. L'operazione di supero rosso deve essere effettuata anche nel caso in cui sul segnale a via impedita sia attivalo (fissalo oppure lampeggiante) la lettera luminosa D o A oppure il segnale di avanzamento o di avvio; tale operazione non deve invece essere effettuata quando sul segnale a via impedita sia attivo il segnale di prosecuzione d'itinerario (art. 51/5 del Regolamento sui Segnali). Su tali linee l'operazione di supero rosso non deve essere mai effettuata (1) quando la funzione SCMT è esclusa (vedi punto 8.1).</p> <p>b) Linee attrezzate con SCMT e Bacf</p> <p>Sulle linee attrezzate con SCMT e Bacf l'operazione di supero rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti i segnali di 1ª Categoria disposti a via impedita o spenti.</p> <p>L'operazione di supero rosso deve essere effettuata anche nel caso in cui sul segnale a via impedita sia attivalo (fissalo oppure lampeggiante) la lettera luminosa "P" oppure il segnale di avanzamento o di avvio; tale operazione non deve invece essere effettuata quando sul segnale a via impedita sia attivo il segnale di prosecuzione d'itinerario (art. 51/5 del Regolamento sui Segnali). Su tali linee l'operazione di supero rosso non deve essere mai effettuata (1)</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>quando la funzione SCMT è esclusa (vedi punto 8.1).</p> <p>c) Linee attrezzate con SCMT e Bacc</p> <p>Sulle linee attrezzate con SCMT e Bacc l'operazione di supero rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti segnali di la categoria disposti a via impedita o spenti oppure disposti a via libera con conferma di riduzione di velocità e avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (Rosso - Giallo -Giallo). L'operazione di supero rosso deve essere effettuata anche nel caso in cui sul segnale a via impedita sia attivato (fissato oppure lampeggiante) la lettera luminosa "P" oppure il segnale di avanzamento o di avvio; tale operazione non deve invece essere effettuata quando sul segnale a via impedita sia attivo il segnale di prosecuzione d'itinerario (art. 51/5 del Regolamento sui Segnali).</p> <p>Su tali linee, nel caso di esclusione della funzione SCMT e/o RSC, l'operazione di supero rosso deve essere eseguita secondo i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - esclusione della sola funzione SCMT: come nel caso di circolazione con entrambe le funzioni (SCMT/RSC) inserite; - esclusione della sola funzione RSC: come nel caso di circolazione con entrambe le funzioni (SCMT/RSC) inserite, ma limitatamente ai soli segnali di protezione/partenza delle località di servizio; - esclusione di entrambe le funzioni 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(SCMT/RSC): non deve essere mai effettuata.</p> <p>d) Linee attrezzate con SSC e senza BA Sulle linee attrezzate con SSC e senza BA l'operazione di supero rosso deve essere effettuata per il superamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di tutti i segnali di I a categoria e di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 del Regolamento sui Segnali), disposti a via impedita o spenti. L'operazione di supero rosso deve essere effettuata anche nel caso in cui sul segnale a via impedita sia attivato (fissalo oppure lampeggiante) la lettera luminosa D o A oppure il segnale di avanzamento o di avvio; - dei segnali di 2^a categoria disposti a via impedita. In tale evenienza l'operazione di supero rosso deve essere effettuata per il superamento dell' apposito picchetto di "PI posticipato" (allegato I punto 15 bis del RS.) (vedi punto 2.1). <p>Su tali linee l'operazione di supero rosso non deve essere mai effettuata (1) quando la funzione SSC è esclusa (vedi punto 10.5).</p> <p>e) Linee attrezzate con SSC e Bacf Sulle linee attrezzate con SSC e Bacf l'operazione di supero rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti i segnali di 1^a Categoria disposti a via impedita o spenti. L'operazione di supero rosso deve essere effettuata anche nel caso in cui sul segnale a via impedita sia attivato (fissalo</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>oppure lampeggiante) la lettera luminosa "P" oppure il segnale di avanzamento o di avvio.</p> <p>Su tali linee l'operazione di supero rosso non deve essere mai effettuata (1) quando la funzione SSC è esclusa (vedi punto 10.5).</p> <p>f)Linee attrezzate con SSC e Bacc.</p> <p>Sulle linee attrezzate con SSC e Bacc l'operazione di supero rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti i segnali di 1ª Categoria disposti a via impedita o spenti oppure disposti a via libera con conferma di riduzione di velocità e avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (Rosso-Giallo- Giallo). L'operazione di supero rosso deve essere effettuata anche nel caso in cui sul segnale a via impedita sia attivato (fissa/o oppure lampeggiante) la lettera luminosa "P" oppure il segnale di avanzamento o di avvio.</p> <p>Su tali linee, nel caso di esclusione della funzione SSC e/o RSC, l'operazione di supero rosso deve essere eseguita secondo i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - esclusione della sola funzione SSC: come nel caso di circolazione con entrambe le -funzioni (SSC/RSC) inserite; - esclusione della sola funzione RSC: come nel caso di circolazione con la sola funzione SSC inserita; - esclusione di entrambe le funzioni (SSC/RSC): non deve essere mai effettuata. 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>g) Linee attrezzate con SCMT, SSC e senza BA (doppio attrezzaggio) - Con funzione SCMT attiva vale quanto detto al punto a). - Con funzione SSC attiva vale quanto detto al punto d).</p> <p>h) Linee attrezzate con SCMT, SSC e Bacf (doppio attrezzaggio) - Con funzione SCMT attiva vale quanto detto al punto b). - Con funzione SSC attiva vale quanto detto al punto e)</p> <p>i) Linee attrezzate con SCMT, SSC e Bacc (doppio attrezzaggio) - Con funzione SCMT attiva vale quanto detto al punto c). - Con funzione SSC e/o RSC attiva vale quanto detto al punto f).</p> <p>(1) Qualora il pulsante SR venga premuto sulle linee o nei casi dove l'operazione di supero rosso non è prevista, lo stesso si illumina e si spegne alla scadenza della temporizzazione mentre il simbolo di stabilizzazione del supero rosso non si attiva.</p> <p>18.5 Esclusione della funzione SCMT per guasto alle apparecchiature di terra Nel caso di guasto/anormalità alle apparecchiature di terra ai treni può essere ordinato di escludere la funzione SCMT in corrispondenza del segnale fisso interessato, con la seguente formula: "Escludete SCMT in corrispondenza del segnale di..... (protezione/partenza di o PBI/PBA n° tra e)". In tale evenienza il PdC deve arrestare il treno in precedenza al segnale interessato, escludere la funzione</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>SCMT (punto 8.1) e reincluderla (punto 8.2) appena superato il predetto segnale. E' altresì ammesso, in presenza di particolari condizioni di guasto (es: contemporaneo guasto ai PI di più segnali oppure istituzione del blocco telefonico su linea con BAcf e presenza di segnali di blocco intermedi permissivi sulla tratta interessata), ordinare ai treni di escludere la funzione SCMT nel percorrere un determinato tratto di linea, con la seguente formula: "Escludete SCMT da..... (località di servizio) a (località di servizio)". In tale evenienza il PdC deve arrestare il treno prima del segnale di partenza della località di servizio che delimita l'inizio del tratto di linea interessato all'esclusione, escludere la funzione SCMT (punto 8.1) e reincluderla (punto 8.2) appena superato il segnale di protezione della località di servizio che delimita il termine del tratto interessato alla predetta esclusione. In tali casi:</p> <p>a) sulle linee SCMT, con l'esclusione della funzione SCMT il SSB passerà in "Predisposizione SCMT/SSC" restando in tale modalità fino al primo PI di segnale di I" Categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di la Categoria), dopo la reinclusione manuale di tale funzione, in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT. Su tale tratto di linea (dal punto di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>esclusione della funzione SCMT fino al punto della sua riattivazione automatica) il PdC deve rispettare quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nel caso di funzione SCMT esclusa in corrispondenza di un segnale; salvo riduzioni di velocità più restrittive, con i treni serviti da rotabile affidato ad un agente di condotta non deve superare la velocità di 100 km/h, oppure non deve superare la velocità di 50 km/h qualora la funzione Vigilante non possa essere mantenuta inserita; nel caso invece il rotabile sia affidato a due agenti di condotta non deve essere superata la velocità di 100 km/h solo con i treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza e con i quali la funzione Vigilante non possa essere mantenuta inserita. <p>In ogni caso, qualora sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva, il treno circoli anche senza la funzione RSC attiva, non deve essere superata la velocità di 100 km/h; in tali condizioni, inoltre, non deve essere superata la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazione di passaggio dal doppio al semplice binario. Il personale di condotta, prima di riprendere la corsa, deve riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare la limitazione di velocità a 60 km/h.</p> <ul style="list-style-type: none"> - nel caso di funzione SSC esclusa nel percorrere un determinato tratto di linea; 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>salvo riduzioni di velocità più restrittive, deve rispettare quanto previsto al precedente alinea, qualora sul tratto di linea interessato all' anomalia il treno viaggi con la via libera di blocco telefonico o di giunto, altrimenti devono essere applicate le procedure previste per il caso di guasto vitale al SSB con attivazione della frenatura d'urgenza non riarmabile (vedi lettera a), punto 18.10.1).</p> <p>b) sulle linee SCMT e SSC (doppio attrezzaggio), con l'esclusione della funzione SCMT il SSB passerà in modalità "SSC" sulle linee senza Bacc oppure in modalità "SSC+RSC" sulle linee anche con Bacc, restando in tale modalità fino al primo PI SCMT di segnale di 1^a Categoria incontrato (o al primo PI SCMT in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1^a categoria), dopo la reinclusione manuale di tale funzione, in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT. Il tratto di linea interessato all'anomalia (dal punto di esclusione della funzione SCMT fino al punto della sua riattivazione automatica) deve essere percorso nel rispetto di quanto indicato al punto 17.5 (con SSB in "SSC") oppure al punto 17.6 (con SSB in "SSC+RSC").</p> <p>L'esclusione della funzione SCMT in corrispondenza del segnale di partenza deve essere notificata anche nel caso particolare di inoltro di un treno da un binario non attrezzato SCMT verso una</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>linea attrezzata con SCMT ma priva di Bacc e con successivo segnale di 1^a Categoria non preceduto da segnale di avviso isolato.</p> <p>La prescrizione di esclusione della funzione SCMT deve essere notificata nella località di servizio abilitata limitrofa al guasto (o Posto di Servizio limitrofo al guasto sulle linee in telecomando), utilizzando le righe in bianco dello specifico modulo.</p> <p>18.6 Esclusione della funzione RSC per guasto alle apparecchiature di terra</p> <p>Nel caso di guasto alle apparecchiature di terra la funzione RSC deve essere esclusa (vedi punto 9.4) e successivamente reinclusa (vedi punto 9.5) nel rispetto delle specifiche prescrizioni ricevute. In tal caso:</p> <p>a) sulle linee SCMT, con l'esclusione della funzione RSC il SSB passerà in "Predisposizione SCMT/SSC" restando in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1^a Categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1^a Categoria), dopo la reinclusione manuale della funzione RSC (vedi punto 9.4) oppure dopo la disinserzione manuale della funzione RSC per termine del tratto di linea attrezzato con BAcc (vedi punto 9.2), dove avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT. Su tale tratto di linea (dal punto di esclusione</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della funzione RSC fino al punto della riattivazione automatica della funzione SCMT) il PdC deve rispettare le restrizioni previste per il caso di cui alla lettera <i>a)</i> del precedente punto 18.5.</p> <p><i>b)</i> sulle linee SSC, con l'esclusione della funzione RSC il SSB passerà in modalità "SSC" restando in tale modalità fino alla reinclusione manuale della funzione RSC (vedi punto 9.4). In tale evenienza il tratto di linea interessato all'anormalità deve essere percorso nel rispetto di quanto previsto al punto 17.5.</p> <p><i>c)</i> sulle linee SCMT e SSC (doppio attrezzaggio), con l'esclusione della funzione RSC il SSB passerà in modalità "SSC" restando in tale modalità fino al primo PI SCMT di segnale di IO Categoria incontrato (o al primo PI SCMT in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1^a Categoria), dopo la reinclusione manuale della funzione RSC (vedi punto 9.4) oppure dopo la disinserzione manuale della funzione RSC per termine del tratto di linea attrezzato con Bacc (vedi punto 9.2) dove avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT. Il tratto di linea interessato all'anormalità (dal punto di esclusione della funzione RSC al punto della riattivazione automatica della funzione SCMT) deve essere percorso nel rispetto di quanto previsto al punto 17.5.</p> <p>18.7 Esclusione della funzione SSC per guasto alle apparecchiature di terra</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Nel caso di guasto/anormalità alle apparecchiature di terra ai treni può essere ordinato di escludere la funzione SSC in corrispondenza del segnale fisso interessato, con la seguente formula: <i>"Escludete SSC in corrispondenza del segnale di..... (protezione/partenza di o PB/IPBA n° tra e)"</i>. In tale evenienza il PdC deve arrestare il treno in precedenza al segnale interessato, escludere la funzione SSC (punto 10.5) e reincluderla (punto 10.6) appena superato il predetto segnale.</p> <p>E' altresì ammesso, in presenza di particolari condizioni di guasto (es: contemporaneo guasto ai PI di più segnali oppure istituzione del blocco telefonico su linea con BAcF e presenza di segnali di blocco intermedi permissivi sulla tratta interessata), ordinare ai treni di escludere la funzione SSC nel percorrere un determinato tratto di linea, con la seguente formula: <i>"Escludete SSC da. (località di servizio) a (località di servizio) "</i>. In tale evenienza il PdC deve arrestare il treno prima del segnale di partenza della località di servizio che delimita l'inizio del tratto di linea interessato all'esclusione, escludere la funzione SSC (punto 10.5) e reincluderla (punto 10.6) appena superato il segnale di protezione della località di servizio che delimita il termine del tratto interessato alla predetta esclusione. In tali casi:</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>a) sulle linee SSC, con l'esclusione della funzione SSC il SSB passerà in "Predisposizione SCMT/SSC" restando in tale modalità fino al primo PI di segnale, dopo la re inclusione manuale di tale funzione, in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SSC. Su tale tratto di linea (dal punto di esclusione della funzione SSC fino al punto della sua riattivazione automatica) il PdC deve rispettare le restrizioni previste per il caso di cui alla lettera a) del precedente punto 18.5.</p> <p>b) sulle linee SCMT e SSC (doppio attrezzaggio), con l'esclusione della funzione SSC il SSB rimarrà in modalità "SCMT" oppure in modalità "SCMT +RSC" nel caso di linea anche con il Bacc, restando in tale modalità anche dopo la reinclusione manuale della funzione SSC. Il tratto di linea interessato all'anormalità (dal punto di esclusione della funzione SSC fino al punto della sua riattivazione automatica) deve essere percorso nel rispetto di quanto previsto al punto 17.2 (con SSB in "SCMT") oppure al punto 17.4 (con SSB in "SCMT+RSC").</p> <p>La prescrizione di esclusione della funzione SSC deve essere notificata nella località di servizio abilitata limitrofa al guasto (o Posto di Servizio limitrofo al guasto sulle linee in telecomando), utilizzando le righe in bianco dello specifico modulo.</p> <p>18.8 Ripresa della corsa dopo una</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>frenatura d'urgenza fino all'arresto del treno comandata dal SSB per perdita PI o TRAIN TRIP</p> <p>In presenza di mancata o incompleta trasmissione a bordo delle informazioni (perdita dei PI, ecc.) il SSB comanda la frenatura d'urgenza fino all'arresto del treno e la relativa specifica visualizzazione ("<i>Perdita PI SCMT</i>" o "<i>Perdita PI SSC</i>" o "<i>TRAIN TRIP</i>"). Per la ripresa della corsa dovrà essere rispettato quanto di seguito indicato.</p> <p><u>18.8.1 Linea attrezzata con SCMT oppure con SSC</u></p> <p><u>18.8.1.1 Perdita PI</u></p> <p>Sulle linee attrezzate con SCMT oppure con SSC nel caso di perdita PI con visualizzazione del relativo messaggio, il PdC deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riarmare la frenatura premendo e rilasciando il pulsante RF a luce fissa (il pulsante deve spegnersi). - Prendere visione della segnalazione di guasto "<i>Perdita PI SCMT</i>" o "<i>Perdita PI SSC</i>" e del punto di arresto del treno e notificare l'anormalità per iscritto o con comunicazione verbale registrata (solo sulle linee dove sono ammesse tali comunicazioni verbali registrate) con una delle seguenti formule: <ul style="list-style-type: none"> - "<i>SCMT</i> o <i>SSC</i> rilevato guasto per perdita PI con arresto del treno tra il km ... ed il km (cippi chilometrici limitrofi) tra e ", nel caso di arresto del treno in linea; - "<i>SCMT</i> o <i>SSC</i> rilevato guasto per 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>perdita PI con arresto del treno sull'itinerario di (arrivo/partenza di)", nel caso di arresto del treno nell'ambito di una località di servizio;</i></p> <p><i>- "SCMT o SSC rilevato guasto per perdita PI con arresto del treno al segnale di (protezione/partenza di , PBI/PBA N°..... tra e , protezione propria PL km)", nel caso particolare di arresto del treno al successivo segnale fisso. In tale evenienza, a richiesta del DM/AG/DCO, il Guidatore deve anche comunicare l'aspetto (via libera o via impedita) del predetto segnale.</i></p> <p><i>Sulle linee a Dirigenza Locale l'anormalità deve essere notificata al DM/AG della stazione stessa nel caso di arresto sull'itinerario di arrivo/partenza o al segnale di protezione/partenza di una località di servizio oppure al DM della successiva stazione nel caso di arresto in linea o al segnale di PBI/PBA o protezione propria PL. Sulle linee in telecomando l'anormalità deve essere notificata al DCO di giurisdizione.</i></p> <p><i>Il DM/AG/DCO interessato ordinerà la ripresa della corsa con specifica prescrizione, tenendo presente che nel caso di arresto del treno ad un segnale fisso la ripresa della corsa può essere ordinata con comunicazione verbale registrata (solo sulle linee dove sono ammesse tali comunicazioni verbali registrate) con la formula: "Rispettate l'indicazione del segnale".</i></p> <p><i>Nel caso di arresto del treno sull'itinerario</i></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/Dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di arrivo di una stazione presenziata, il treno può essere fatto avanzare in stazione con i segnali di manovra (art. 49/4 lettera c) del Regolamento sui Segnali).</p> <p>Nel caso di arresto del treno ad un segnale di protezione propria di PL di cui all'art. 53/1 b) e 53bis del RS il PdC, dopo aver comunicato l'anormalità al DM/DCO, deve riprendere la corsa di propria iniziativa ed effettuare la marcia a vista specifica in corrispondenza del o dei PL protetti dal segnale.</p> <p>- Eseguire il riconoscimento dell'anormalità (pressione nell'area dello schermo contenente l'indicazione dell'anormalità). Il SSB, a seconda della linea percorsa, a treno fermo, passerà nelle seguenti modalità:</p> <p>a) modalità "Predisposizione SCMI/SSC" (sia sulle linee SCMT sia sulle linee SSC), rimanendo in tale modalità fino al primo PI di segnale di II! Categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1ª Categoria), dove avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT o della funzione SSC;</p> <p>b) modalità "SSC" o "SSC+RSC" (linee SCMT e SSC doppio attrezzaggio) rimanendo in tale modalità fino al primo PI SCMT di segnale di 1ª categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1ª</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>categoria), dove avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT.</p> <p>Eseguite le predette operazioni e dopo aver ricevuto l'ordine per la ripresa della corsa dal <i>DM/AG/DCO</i> interessato, il PdC deve proseguire nel rispetto delle prescrizioni ricevute e percorrendo comunque il tratto di linea interessato all'anormalità (dal punto dove avviene la perdita della protezione SCMT e SSC a quello dove avviene la riattivazione automatica della funzione SCMT o SSC) rispettando, a seconda della modalità operativa in atto, anche quanto di seguito indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nel caso di cui alla precedente lettera <i>a)</i> ("Predisposizione SCMT/SSC") deve essere rispettato quanto riportato nel primo alinea lettera <i>a)</i> del precedente punto 18.5; - nel caso di cui alla precedente lettera <i>b)</i> ("SSC" o "SSC + RSC") deve essere rispettato quanto riportato nel precedente punto 17.5 (SSB in "SSC") oppure al punto 17.6 (SSB in "SSC + RSC"). <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</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 previste per il caso di improvvisa chiusura del segnale di protezione a monte.</p> <p><u>18.8.1.2 Guasto/anormalità ad un PI di segnale fisso con visualizzazione dell'icona di TRAIN-TRIP</u></p> <p>Sulle linee attrezzate con SCMT oppure con SSC nel caso di guasto/anormalità ad un PI di segnale con visualizzazione dell'icona di TRAIN-TRIP il PdC deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riarmare la frenatura premendo e rilasciando il pulsante RF a luce fissa (il pulsante deve spegnersi). - Eseguire il riconoscimento del TRAIN-TRIP premendo sulla relativa icona (l'icona deve disattivarsi). - Prendere visione della segnalazione di TRAIN-TRIP e del punto di arresto del treno e notificare l'anormalità per iscritto o con comunicazione verbale registrata (solo sulle linee dove sono ammesse tali comunicazioni verbali registrate) con una delle seguenti formule: - "SCMT o SSC rilevato guasto con visualizzazione dell'icona di TRAIN-TRIP e con arresto del treno tra il km ed il km (cippi chilometrici limitrofi) tra e", nel caso di arresto del treno in linea; 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- "SCMT o SSC rilevato guasto con visualizzazione dell'icona di TRAIN-TRIP e con arresto del treno sull'itinerario di (arrivo/partenza di)", nel caso di arresto del treno nell' ambito di una località di servizio;</p> <p>- "SCMT o SSC rilevato guasto con visualizzazione dell'icona di TRAIN-TRIP e arresto del treno al segnale di (protezione/partenza di , PBI/PBA N° tra e , protezione propria PL km)", nel caso particolare di arresto del treno al successivo segnale fisso. In tale evenienza, a richiesta del <i>DM/AG/DCO</i>, il PdC deve anche comunicare l'aspetto (via libera o via impedita) del predetto segnale.</p> <p>Sulle linee a Dirigenza Locale l'anormalità deve essere notificata al <i>DM/AG</i> della stazione stessa nel caso di arresto sull'itinerario di arrivo/partenza o al segnale di protezione/partenza di una località di servizio oppure al DM della successiva stazione nel caso di arresto in linea o al segnale di PBI/PBA o protezione propria PL. Sulle linee in telecomando l'anormalità deve essere notificata al DCO di giurisdizione.</p> <p>Il <i>DM/AG/DCO</i> interessato ordinerà la ripresa della corsa con specifica prescrizione, tenendo presente che nel caso di arresto del treno ad un segnale fisso la ripresa della corsa può essere ordinata con comunicazione verbale registrata (solo sulle linee dove sono</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ammesse tali comunicazioni verbali registrate) con la formula: <i>"Rispettate l'indicazione del segnale"</i>.</p> <p>Nel caso di arresto del treno sull'itinerario di arrivo di una stazione presenziata, il treno può essere fatto avanzare in stazione con i segnali di manovra (art. 49/4 lettera c) del Regolamento sui Segnali).</p> <p>Eseguite le predette operazioni il PdC dovrà riprendere la corsa nel rispetto degli ordini ricevuti, tenendo presente che nel caso di arresto del treno ad un segnale di protezione propria di PL di cui all'art. 53/1.b) e 53bis del RS il PdC, dopo aver comunicato l'anormalità al DM/DCO, deve riprendere la corsa di propria iniziativa ed effettuare la marcia a vista specifica in corrispondenza del o dei PL protetti dal segnale.</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</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>partenza, per la ripresa della corsa devono essere adottate le medesime procedure previste per il caso di improvvisa chiusura del segnale di protezione a monte.</p> <p><u>18.8.2 Linea attrezzata con SCMI'e SSC (doppio attrezzaggio)</u></p> <p>Sulle linee attrezzate sia con SCMT che con SSC (doppio attrezzaggio) in presenza di mancata o incompleta trasmissione a bordo delle informazioni (perdita dei PI, ecc.) con attivazione della frenatura d'urgenza fino all'arresto del treno e relativa specifica visualizzazione ("Perdita PI SCMT" o "Perdita PI SSC" o "TRAIN TRIP"), il PdC deve riprendere la marcia di iniziativa, nel rispetto di quanto previsto dalle funzionalità del SSC e senza dare comunicazioni al DM/AG/DCO qualora, a treno fermo e dopo il riarmo del freno, il SSB presenti il pulsante "SSC" acceso a luce blu (funzione SSC attiva). Nel caso di anormalità contemporanea alle funzionalità di entrambi i sistemi devono essere adottate le procedure previste al precedente punto 18.8.1.</p> <p>18.9 Anormalità che non comportano l'intervento della frenatura d'urgenza comandata dal SSB</p> <p>Nel caso particolare di guasto/anormalità di un PI di segnale di Avviso isolato, il SSB può imporre il rispetto dei vincoli previsti nel caso in cui tale segnale mostri l'aspetto di "Avviso di via impedita".</p> <p>Il SSB può visualizzare determinati</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>messaggi di guasto a bordo che non determinano la frenatura d'urgenza alla prima fermata dopo il loro verificarsi. In tali casi il PdC ha il compito di riconoscere le indicazioni di errore; qualora il messaggio di errore sia "Errore comunicazione con RCE" il PdC deve considerare il rotabile sprovvisto di apparecchiatura di registrazione degli eventi di condotta e pertanto applicare le relative norme in vigore.</p> <p>18.10 Guasto al sottosistema di bordo (SSB)</p> <p>La logica del SSB rilevando un guasto a bordo determina la frenatura d'urgenza fino all'arresto del treno. In tale evenienza può determinarsi l'esclusione automatica delle funzioni (SCMT e/o RSC e/o SSC) o delle apparecchiature in avaria oppure la condizione di guasto totale del SSB nonché la visualizzazione del guasto o anomalia.</p> <p>Le anomalie di bordo agli elementi di captazione si manifestano con la visualizzazione della relativa icona di esclusione. In caso di visualizzazione della specifica icona il PdC deve considerare il SSB guasto, senza protezione attiva e deve applicare quanto previsto al punto 18.10.4.</p> <p><u>18.10.1 Intervento Frenatura d'urgenza con esclusione automatica della funzione SCMT</u></p> <p>Nel caso di intervento della frenatura d'urgenza con esclusione automatica</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della funzione SCMT per guasto al SSB dovrà essere rispettato quanto di seguito indicato:</p> <p>a) sulle linee SCMT il SSB passerà in "Predisposizione SCMT/SSC". In tale evenienza, nel caso in cui il capotreno, con i treni serviti da rotabile affidato ad un agente di condotta, prenda posto durante la corsa in cabina di guida come secondo agente, il PdC potrà proseguire fino a termine corsa senza particolari restrizioni; il PdC potrà invece proseguire solo fino alla prima località di servizio, ove possa essere sostituito il rotabile guasto (e comunque non oltre il termine corsa del treno), non superando la velocità di 100 km/h, qualora trattasi di treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza e con i quali la funzione Vigilante non possa essere mantenuta inserita. Tali procedure valgono anche nel caso in cui il rotabile sia affidato a due agenti di condotta. Qualora invece il capotreno, con i treni serviti da rotabile affidato ad un agente di condotta, non possa prendere posto durante la corsa in cabina di guida come secondo agente (es: treno merci), il PdC potrà proseguire non superando la velocità di 50 km/h fino alla località di servizio ove possa essere sostituito il 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, a condizione che possa essere mantenuta inserita al funzione</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Vigilante; in mancanza di tale condizione il PdC potrà invece proseguire, non superando la velocità di 50 km/h, solo fino alla successiva località di servizio (al fine di liberare la linea).</p> <p>In ogni caso, qualora sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva il treno circoli anche senza la funzione RSC attiva, non deve essere superata la velocità di 100 km/h; in tali condizioni, inoltre, non deve essere superata la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazione di passaggio dal doppio al semplice binario. Il personale di condotta, prima di riprendere la corsa, deve riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare la limitazione di velocità a 60 km/h.</p> <p>b) sulle linee SCMT e SSC (doppio attrezzaggio), il SSB passerà in modalità "SSC" (sulle linee senza BAcc) oppure in modalità "SSC+RSC" (sulle linee con BAcc). In tale evenienza il PdC dovrà applicare, rispettivamente, quanto indicato al punto 17.5 (SSB in SSC) oppure quanto indicato al punto 17.6 (SSB in SSC+RSC).</p> <p><u>18.10.2 Intervento frenatura d'urgenza con esclusione automatica della funzione RSC</u></p> <p>Nel caso di intervento della frenatura d'urgenza con esclusione automatica della funzione RSC per guasto al SSB dovrà essere rispettato quanto di seguito indicato:</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>a) sulle linee SCMT, il SSB passerà in "Predisposizione SCMT/SSC rimanendo in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1ª categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1ª categoria), dopo l'uscita dalla linea con BAcc in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT. In tale evenienza il PdC dovrà applicare quanto previsto per il caso di cui alla lettera a) del precedente punto 18.10.1.</p> <p>b) sulle linee SSC, il SSB passerà in modalità "SSC". In tale evenienza il PdC dovrà applicare quanto previsto al precedente punto 17.5.</p> <p>c) sulle linee SCMT e SSC (doppio attrezzaggio), il SSB passerà in modalità "SSC" rimanendo in tale modalità fino al primo PI SCMT di segnale di 1ª categoria incontrato (o al primo PI SCMT in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1ª categoria), dopo l'uscita dalla linea con Bacc in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT. In tale evenienza il PdC dovrà applicare quanto previsto al precedente punto 17.5.</p> <p><u>18.10.3 Intervento frenatura d'urgenza con esclusione automatica della funzione SSC</u></p> <p>Nel caso di intervento della frenatura d'urgenza con esclusione automatica</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della funzione SSC per guasto al SSB dovrà essere rispettato quanto di seguito indicato:</p> <p>a) sulle linee SSC, il SSB passerà in "Predisposizione SCMT/SSC" . In tale evenienza il PdC dovrà applicare quanto previsto per il caso di cui alla lettera a) del precedente punto 18.10.1.</p> <p>b) sulle linee SCMT e SSC (doppio attrezzaggio), poiché l'intervento della frenatura d'urgenza presuppone che il SSB sia in modalità SSC (gestione di un precedente degrado al SCMT su linea a doppio attrezzaggio) il SSB passerà in modalità "Predisposizione SCMT/SSC" . In tale evenienza il PdC dovrà applicare quanto previsto per il caso di cui alla lettera a) del precedente punto 18.10.1.</p> <p><u>18.10.4 Intervento frenatura d'urgenza per guasto del SSB con isolamento dello stesso</u></p> <p>Nel caso di guasto del SSB che porta alla necessità di escludere (ISOLARE) il SSB stesso (vedi punto 6), il PdC potrà proseguire nel rispetto delle restrizioni previste per il caso di cui alla lettera a) del precedente punto 18.10.1 a condizione che venga visualizzata la velocità del treno attraverso un dispositivo ausiliario esterno, altrimenti il PdC potrà proseguire solo fino alla successiva località di servizio (al fine di liberare la linea) adottando anche tutte le cautele richieste dalla situazione in atto.</p> <p><u>18.10.5 Spegnimento o indicazioni non</u></p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><u>corrette del Monitor</u></p> <p>Nel caso di spegnimento completo (o parziale) del monitor o di non corretta visualizzazione (grafica) delle gemme relative ai codici RSC o di non corretta visualizzazione della velocità (indicazione analogica discorde da quella digitale, assenza dell'indicazione analogica e/o di quella digitale) o di visualizzazione non coerente con la modalità operativa in atto, il personale di condotta deve arrestare immediatamente il convoglio e provvedere a disinserire e reinserire il SSB. Qualora il guasto permanga devono essere adottate le procedure relative al guasto totale dell'apparecchiatura indicato al punto 18.10.4.</p> <p>18.11 Mancata attivazione automatica della funzione SCMT o SSC</p> <p><u>18.11.1 Linee SCMT</u></p> <p>Sulle linee con SCMT, in caso di mancata attivazione automatica della funzione SCMT nei casi previsti il PdC deve:</p> <p>a) ritenere guasto il PI in corrispondenza del quale doveva attivarsi la funzione SCMT;</p> <p>b) arrestare eventualmente il treno per inserire la funzione Vigilante nei casi previsti (vedi punto 13.7);</p> <p>c) proseguire fino al successivo PI di segnale fisso adottando le cautele previste per il caso di esclusione della funzione SCMT in corrispondenza di un segnale (vedi punto 18.5 lettera a).</p> <p>Dopo il passaggio sul successivo PI di segnale fisso il PdC deve:</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>avvisare il DM/DCO del guasto a terra e proseguire senza particolari precauzioni, nel caso di attivazione della funzione SCMT;</p> <p>ritenere guasto il SSB e proseguire adottando le cautele previste per il caso di esclusione automatica della funzione SCMT per guasto al SSB (vedi punto <i>18.10.1.lettera a</i>), nel caso di mancata attivazione della funzione SCMT.</p> <p><i>18.11.2 Linee SSC</i></p> <p>Sulle linee con SSC, in caso di mancata attivazione automatica della funzione SSC nei casi previsti il PdC deve:</p> <p><i>a</i>) ritenere guasto il PI in corrispondenza del quale doveva attivarsi la funzione SSC;</p> <p><i>b</i>) arrestare eventualmente il treno per inserire la funzione Vigilante nei casi previsti (vedi punto 13.7);</p> <p><i>c</i>) proseguire fino al successivo PI di segnale fisso adottando le cautele previste per il caso di esclusione della funzione SSC in corrispondenza di un segnale (vedi punto 18.7 lettera <i>a</i>)).</p> <p>Dopo il passaggio sul successivo PI di segnale fisso il PdC deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - avvisare il DM/DCO del guasto a terra e proseguire senza particolari precauzioni, nel caso di attivazione della funzione SSC; - ritenere guasto il SSB e proseguire adottando le cautele previste per il caso di esclusione automatica della funzione SSC per guasto al SSB (vedi punto <i>18.10.3. lettera a</i>)), nel caso di mancata attivazione della funzione SSC. 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><u>18.11.3 Linee SCMT e SSC (doppio attrezzaggio)</u> Sulle linee con SCMT e SSC (doppio attrezzaggio) in caso di mancata attivazione automatica della funzione SCMT o della funzione SSC nei casi previsti il PdC deve:</p> <p>a) ritenere guasto il PI in corrispondenza del quale doveva attivarsi la funzione SCMT o la funzione SSC;</p> <p>b) arrestare eventualmente il treno per inserire la funzione Vigilante nei casi previsti (vedi punto 13.7);</p> <p>c) proseguire fino al successivo PI di segnale fisso adottando le cautele previste per il caso di esclusione della funzione SCMT o della funzione SSC per guasto a terra (vedi lettera a) del punto 18.5 oppure lettera a) del punto 18.7).</p> <p>Dopo il passaggio sul successivo PI di segnale fisso il PdC deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - avvisare il DM/DCO del guasto a terra e proseguire senza particolari precauzioni, nel caso di attivazione della funzione SCMT o della funzione SSC; - ritenere guasto il SSB e proseguire adottando le cautele previste per il caso di esclusione automatica della funzione SCMT o della funzione SSC per guasto al SSB (vedi punto 18.10.4), nel caso di mancata attivazione della funzione SCMT o SSC. <p>18.12 Scritturazione sui libri di bordo e avvisi relativi ai guasti di bordo Ciascuna Impresa Ferroviaria proprietaria dei rotabili attrezzati con</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>apparecchiatura SSC BL3 (sottosistema di bordo) deve riportare sui libri di bordo (dopo il benestare alla messa in esercizio) specifica annotazione (tipo di apparecchiatura, funzioni realizzate, ecc.).</p> <p>In particolare dovrà essere indicato "Installata apparecchiatura SSC BL3".</p> <p>Tutti i casi di guasto o anomalità del SSB devono essere notificati al referente accreditato dell'Impresa Ferroviaria utilizzatrice del rotabile ed annotati sul libro di bordo del rotabile indicando il messaggio di guasto o anomalità.</p> <p>Qualora il guasto comporti limitazioni alla marcia del treno (lenta corsa) si dovrà darne avviso anche al DM/DCO interessato.</p> <p>19. TERMINE DEL SERVIZIO</p> <p>Vedi punto 19, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p> <p>20 ROTABILI AFFIDATI AD UN AGENTE DI CONDOTTA IN SERVIZIO AI TRENI NON SCORTATI DALL' AGENTE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI (CAPOTRENO)</p> <p>Vedi punto 21, Parte Prima, Sezione III, NEAT.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p style="text-align: center;">APPENDICE</p> <p>NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA SSC (BASELINE 1)</p> <p style="text-align: center;">PARTE PRIMA</p> <p style="text-align: center;">DESCRIZIONE DELLE APPARECCHIATURE</p> <p>A.1 GENERALITA'</p>					

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Determinati rotabili dotati di cabina di guida sono muniti di apparecchiatura di bordo SSC (Baseline 1) che realizza le funzionalità del sistema di supporto alla condotta (funzione SSC), dei treni aventi caratteristiche tecniche (velocità massima, rango di velocità, tipo di freno e percentuale di massa frenata) predeterminate e circolanti sulle linee attrezzate con le apparecchiature di terra SSC (sotto sistema di terra). Tali funzionalità vengono realizzate dall'apparecchiatura anche quando il treno circola sulle linee attrezzate con entrambi i sistemi SCMT e SSC (linee con doppio attrezzaggio). Le caratteristiche tecniche predeterminate sono di default e vengono riportate sui libri di bordo del rotabile attrezzato.</p> <p>A.1.1 Funzioni realizzate dall'apparecchiatura di bordo</p> <p><i>A.1.1.1 Su linea con SSC</i></p> <p>Le funzionalità realizzate sulle linee SSC consistono nella verifica del rispetto:</p> <p>a) dei segnali fissi luminosi e semaforici di 1ª categoria e di avviso;</p> <p>b) dei segnali di protezione propria dei P.L. con barriere (art. 53 del R.S.);</p> <p>c) degli appositi segnali di protezione dei P.L. senza barriere (art. 53 bis del R.S.) (1);</p> <p>d) dei segnali fissi semaforici di 2ª categoria;</p> <p>e) della velocità massima ammessa sugli itinerari (arrivo/partenza/transito) delle località di servizio;</p> <p>f) della velocità massima ammessa (30</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>km/h) sugli itinerari (arrivo/partenza/transito) delle stazioni poste su linee a Dirigenza Unica sprovviste del segnale di partenza;</p> <p>g) della velocità massima ammessa (30 km/h) sugli itinerari (arrivo/partenza/transito) delle stazioni munite di deviatori tallonabili e con ritorno automatico nella posizione iniziale;</p> <p>h) della velocità massima ammessa dalla linea rispetto il rango meno restrittivo, ad esclusione del rango P;</p> <p>i) della velocità ammessa dai rallentamenti interessanti: la piena linea, i bivi e i binari di corretto tracciato nonché quelli devianti percorribili ad una velocità superiore a 60 km/h, dei posti di comunicazione, delle stazioni e dei posti di movimento;</p> <p>j) delle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti;</p> <p>k) della velocità massima ammessa dal materiale rotabile;</p> <p>La funzione SSC verifica inoltre la corretta esecuzione della operazione di riconoscimento delle seguenti segnalazioni restrittive:</p> <p>l) indicazioni di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - avviso di via impedita, - avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta, - avviso anticipato di via impedita, <p>(1) Per i segnali di cui all'art. 53 bis, la protezione consiste nell'imporre una limitazione di velocità a 30 km/h in corrispondenza di un punto ubicato a</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>circa 10 metri dal PL protetto (o primo PL protetto) qualora il relativo segnale sia spento.</p> <ul style="list-style-type: none"> - avviso di via libera a velocità ridotta (30, 60 o 100 km/h), mostrate dai segnali fissi di avviso e di 1^a categoria (accoppiati, semplici e multipli); <i>m</i>) indicazione di "avviso di via impedita" mostrata dai segnali di Protezione Propria dei P.L. con barriere (art. 53 del R.S.); <i>n</i>) indicazione di "attenzione" mostrata dai segnali di attenzione ubicati, rispettivamente, in precedenza dei segnali di protezione di 2^a categoria (art. 28/1 <i>a</i>) del R.S.) e di protezione delle stazioni munite di deviatori tallonabili a ritorno automatico nella posizione iniziale (art. 28/1 <i>b</i>) del R.S.); <i>o</i>) indicazione di "avviso" mostrata dal segnale di Avviso di fermata notificata installato nelle stazioni di regresso delle linee a spola sprovviste di segnale di protezione; <i>p</i>) indicazione di segnale di protezione di PL senza barriere (art. 53 bis R.S.) spento; <i>q</i>) indicazione di segnale di partenza a via impedita con il segnale di prosecuzione d'itinerario (art. 51/5 del R.S.) attivo. <p>L'operazione di riconoscimento (1) deve essere eseguita:</p> <ul style="list-style-type: none"> - entro uno spazio che inizia ad una distanza di 200 metri dal segnale interessato e termina in corrispondenza del segnale stesso, nei casi di cui alle lettere <i>l</i>), <i>m</i>), <i>n</i>), <i>o</i>), e <i>q</i>); - prima del superamento del segnale di 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>attenzione ubicato in precedenza del segnale di protezione di P.L. senza barriere, nel caso di cui alla lettera p).</p> <p>L'apparecchiatura SSC BL1 non fornisce in cabina di guida specifiche informazioni di velocità massima ammessa e/o spazio.</p> <p><u>A.1.1..2 Su linea con SCMI e SSC (doppio attrezzaggio)</u></p> <p>Sulle linee attrezzate con entrambi i sottosistemi di terra SCMT e SSC (linee con doppio attrezzaggio) l'apparecchiatura realizza solo la funzione SSC (punto A.1.1.1).</p> <p>(1) Tale riconoscimento è confermato da una breve segnalazione acustica. Nel caso di mancata conferma è ammessa, all'interno dello spazio previsto e per una sola volta, la reiterazione dell' operazione.</p> <p>A.1.2 Intervento dell'apparecchiatura di bordo</p> <p>Qualora i vincoli di marcia gestiti dal SSC (vedi punto A.1.1.1) non vengono rispettati l'apparecchiatura interviene comandando</p> <p>la disinserzione della trazione del mezzo di trazione e l'attivazione della frenatura di emergenza del convoglio. E' previsto un margine operativo (+5 km/h), prima dell'intervento dell'apparecchiatura, nel caso di mancato rispetto della velocità massima ammessa.</p> <p>Nei casi particolari di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - superamento indebito di un segnale disposto a via impedita, - superamento della velocità di rilascio, -mancato riconoscimento delle segnalazioni restrittive di cui al punto 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>A.1.1.1, il riarmo del freno è richiesto a treno fermo.</p> <p>Nella fase di arresto del treno ad un segnale disposto a via impedita la protezione è attiva dalla velocità massima alla velocità di 30 km/h (velocità di rilascio).</p> <p>A.1.3 Ulteriori funzioni svolte dall'apparecchiatura di bordo</p> <p>L'apparecchiatura realizza inoltre le seguenti funzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - controllo della velocità massima ammessa in manovra (30 km/h); - controllo della condizione di convoglio fermo. Questa funzione richiede l'azionamento di apposito dispositivo di interfaccia. <p>A.2 PRINCIPALI APPARECCHIATURE SSC</p> <p>Il Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) comprende due sottosistemi: quello di terra (SST) e quello di bordo (SSB).</p> <p>A.2.1 Sottosistema di terra (SST)</p> <p>Vedi punto 2.1 delle "NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA SCMT/SSC (BASELINE 3)".</p> <p>A.2.2 Sottosistema di bordo (SSB)</p> <p>Il SSB calcola la velocità massima consentita sulla base delle informazioni provenienti dal SST e delle caratteristiche tecniche del convoglio note al sistema (di default), ed interviene qualora la velocità del convoglio sia superiore a quella massima consentita.</p> <p>Il SSB è interfacciato con il gruppo</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>pneumatico (dispositivo di frenatura) del Vigilante. E' comunque possibile l'utilizzo indipendente del SSB e del Vigilante.</p> <p>Il SSB è costituito principalmente dalle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Antenne di captazione SSC; - Antenna GPS/GSM o GSM-R; - Elaboratore di bordo; - Gruppo Pneumatico (Inseritore Generale); - Commutatore Esclusione sistema di Supporto alla Condotta (CESC); - Commutatore Esclusione Vigilante (CEV); - Dispositivi di Interfaccia Uomo Macchina (cruscotto); - Dispositivo di riconoscimento atto partenza (RAP); - Dispositivi di interfaccia (pedale, pulsanti, ecc.) per la gestione del dispositivo vigilante; - Altri apparati. <p><u>A.2.2.1 Descrizione e funzione delle apparecchiature del SSB</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Antenne di captazione SSC. Le antenne sono due per ogni cabina di guida e sono poste a destra e a sinistra nella parte alta laterale. Esse sono destinate a captare le informazioni provenienti dal SST e veicolare verso l'elaboratore di bordo. - Antenna GPS/GSM o GSM-R. L'antenna, installata sull'imperiale del rotabile, è destinata, tramite il sistema GPS, al ricevimento delle informazioni utilizzate per la ricalibrazione odometrica. Inoltre tramite il canale GSM o GSM-R invia ad 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>un apposito ricevitore eventuali informazioni diagnostiche.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elaboratore di bordo. L'elaboratore è costituito da una apparecchiatura con logica a microprocessori, contenuta in apposito armadio e con architettura di sicurezza. Tale apparecchiatura dispone di diagnostica residente. - Gruppo Pneumatico (Inseritore Generale). Il gruppo pneumatico consente l'inserimento del SSB e del Vigilante attraverso l'azionamento di una maniglia di inserzione (Inseritore Generale). - Commutatore Esclusione SSC (CESC). Il CESC è un commutatore che consente l'Esclusione/Isolamento del SSB e deve essere azionato in caso di guasto al SSB. - Commutatore Esclusione Vigilante (CEV). Permette l'esclusione del dispositivo Vigilante. - Dispositivo di riconoscimento atto partenza (RAP). Il RAP è un pulsante a fungo collocato in ogni cabina di guida che deve essere azionato (premuto e rilasciato) ad ogni avviamento successivamente alla perdita della condizione di treno fermo ed entro 5 secondi dalla perdita della condizione stessa. - Dispositivo Interfaccia Uomo-Macchina (cruscotto). È rappresentato da un cruscotto (vedi fig. 1) che prevede: <ul style="list-style-type: none"> -un pulsante "CSR" di colore giallo per il riconoscimento delle segnalazioni restrittive di cui al punto A.1.1.1; 	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>-un pulsante luminoso "SSC" di colore blu per segnalare l'attivazione/disattivazione automatica della funzione SSC e per ottenere l'esclusione/reinclusione manuale della funzione stessa;</p> <p>- un pulsante "RF" di colore bianco, per segnalare l'attivazione della frenatura di emergenza, per il riarmo della stessa e per la prova di efficienza del dispositivo di frenatura;</p> <p>- un commutatore a due posizioni "Man/SR- Treno" e due led (bianco e rosso), per attivare la modalità operativa manovra (led rosso acceso lampeggiante) o la funzione supero rosso (led rosso acceso fisso) oppure la modalità operativa treno (led bianco acceso fisso). L'accensione del led bianco o rosso segnala la corretta inserzione/attivazione del SSB mentre ne segnala il guasto il loro spegnimento durante il servizio;</p> <p>- un led di colore bianco "GUASTO A TERRA" che si accende a luce lampeggiante in caso di guasto a terra oppure a luce fissa in caso di esclusione della funzione SSC per guasto a terra;</p> <p>- un avvisatore acustico integrato nel cruscotto che si attiva alla pressione del pulsante "CSR" come conferma del riconoscimento delle segnalazioni restrittive di cui al punto A.1.1.1.</p> <p><i>Figura 1 – Esempio di cruscotto</i></p> <p>- Dispositivi di interfaccia (pedale, pulsanti, ecc.) per la gestione del</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dispositivo Vigilante. Tali dispositivi di interfaccia devono essere azionati secondo specifiche modalità operative riportate nelle norme d'uso emanate dalle Imprese Ferroviarie.</p> <p>- Altri apparati. Il SSB è interfacciato con altri dispositivi di bordo, come i generatori tachimetrici, il registratore degli eventi, ecc.</p> <p>A.3 INSERZIONE/DISINSERZIONE DEL SSB</p> <p>A.3.1 Inserzione del SSB (inizio servizio)</p> <p>Con convoglio fermo e banco di guida abilitato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verificare che gli interruttori di alimentazione del SSB siano chiusi; - verificare che il commutatore CESC sia in posizione "inserito" e "piombato". Il CESC deve essere piombato nella posizione "inserito"; il suo spiombamento è ammesso solo nei casi previsti dalla normativa; - verificare che la condotta generale sia a regime (non inferiore a 4 bar); - ruotare la maniglia di inserzione (ubicata sul gruppo pneumatico) nella posizione "inserito". <p>Con la rotazione della maniglia di inserzione (inseritore generale) viene attivato l'autotest delle apparecchiature. Al termine dell'autotest con esito positivo si ha l'accensione del led bianco o rosso e l'attivazione delle antenne di captazione (predisposizione del SSB alla ricezione delle informazioni dal SST).</p> <p>La mancata accensione del led, con o meno associato l'intervento della</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>frenatura di emergenza, indica che il SSB non è efficiente.</p> <p>Dopo l'inserzione del SSB deve essere, in ogni caso, controllata l'efficienza del dispositivo di comando della frenatura verificando la scarica della condotta generale attraverso l'azionamento del pulsante RF.</p> <p>Sui rotabili in composizione attivi e non presenziati (banco di guida non abilitato) il CESC dovrà essere mantenuto in posizione "inserito" e la maniglia di inserzione in posizione "disinserito".</p> <p>Qualora il CESC venga trovato nella posizione "escluso" e l'anormalità non sia registrata sui libri di bordo, lo stesso deve essere portato nella posizione "inserito" per verificare la corretta inserzione del SSB. In tal caso il SSB dovrà essere considerato guasto solo se l'esito dell'autotest risulti negativo.</p> <p>A.3.2 Disinserzione del SSB (termine servizio)</p> <p>Ruotare la maniglia di inserzione (ubicata sul gruppo pneumatico) nella posizione "disinserito".</p> <p>A.4 ISOLAMENTO SSB (SOLO IN CASO DI GUASTO)</p> <p>Portare il commutatore CESC in posizione "escluso" e ruotare la maniglia di inserzione (ubicata sul gruppo pneumatico) nella posizione "disinserito". Il CESC nella posizione "escluso" permette la trazione del mezzo di trazione.</p> <p>A.5 INSERZIONE MODALITÀ TRENO</p> <p>La modalità TRENO si inserisce ruotando e</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>mantenendo il commutatore "Man/SR - Treno" nella posizione TRENO. L'inserzione della modalità treno è confermata dall'accensione delle led bianco fisso.</p> <p>Nella modalità treno il SSB rimane in:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Predisposizione SSC</i>, fino alla ricezione delle informazioni dal SST. In tale modalità il SSB controlla l'immobilità del convoglio e la velocità massima del materiale rotabile. - <i>SSC</i>, dopo la ricezione delle informazioni del SST. In tale modalità il SSB controlla l'immobilità del convoglio e i vincoli di marcia gestiti dalla funzione SSC. <p>A.6 INSERZIONE/DISINSERZIONE MODALITA' MANOVRA</p> <p>A.6.1 Inserzione modalità MANOVRA (inizio movimenti di manovra)</p> <p>A convoglio fermo portare il commutatore "Man/SR - Treno" nella posizione "MAN/SR" e lasciarlo su tale posizione.</p> <p>L'inserzione della modalità MANOVRA è confermata dall'accensione del led rosso lampeggiante (questo avviene dopo che sono trascorsi 5 secondi dal momento in cui il commutatore "Man/SR - Treno" è stato posto in posizione "MAN/SR").</p> <p>In modalità manovra il SSB controlla il rispetto del tetto di velocità di 30 km/h e il controllo della condizione di convoglio fermo.</p> <p>A.6.2 Disinserzione modalità MANOVRA (termine movimenti di manovra)</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>A convoglio fermo portare il commutatore a due posizioni "Man/SR - Treno" nella posizione "TRENO".</p> <p>A.7 FUNZIONE SUPERO ROSSO</p> <p>La funzione SUPERO ROSSO (SR) si attiva portando il commutatore "Man/SR - Treno" dalla posizione "TRENO" alla posizione "MAN/SR", lasciandolo su tale posizione per un tempo minimo di 2 secondi e riportandolo nella posizione "TRENO" prima di un tempo massimo di 5 secondi.</p> <p>Tale funzione è attivabile da treno fermo e fino alla velocità massima di 30 km/h ed è confermata dall'accensione a luce fissa del led rosso; quest'ultimo si spegne al superamento dell'ente per il quale è prevista l'operazione di supero rosso (vedi punto A.14.2.) o comunque allo scadere di un tempo pari a 12 secondi. Tale operazione è reiterabile.</p> <p>A.8 ATTIVAZIONE/DISATTIVAZIONE AUTOMATICA FUNZIONE SSC</p> <p>A.8.1 Attivazione automatica funzione SSC (inizio linea con SSC)</p> <p>La funzione SSC si attiva automaticamente (accensione del pulsante SSC a luce blu) impegnando il PI posto in corrispondenza dello specifico punto coincidente con quello di inizio tratta attrezzata (nel caso in cui tale punto sia un segnale fisso).</p> <p>In alcuni casi l'attrezzaggio SSC ha inizio dal PI in uscita dalla località stessa: in tali casi la funzione SSC si attiva automaticamente (accensione del</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/Dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>pulsante SSC a luce blu)impegnando il PI del primo segnale fisso successivo al punto di inizio linea SSC.</p> <p>Dopo una reinserzione del SSB all'interno di una tratta attrezzata, il SSC si attiverà automaticamente impegnando il primo PI di segnale di Avviso o di 1ª Cat. incontrato.</p> <p>A.8.2 Disattivazione automatica funzione SSC (termine linea con SSC)</p> <p>La funzione SSC si disattiva automaticamente (spegnimento del pulsante SSC acceso a luce blu) impegnando lo specifico PI posto in corrispondenza del termine della tratta attrezzata.</p> <p>A.9 ESCLUSIONE/REINCLUSIONE MANUALE FUNZIONE SSC</p> <p>A.9.1 Esclusione manuale funzione SSC (guasto a terra)</p> <p>L'esclusione della funzione SSC avviene premendo, a treno fermo, il pulsante "SSC" acceso a luce blu (o spento con funzione SSC non attiva) fino all'accensione a luce fissa del led "GUASTO A TERRA". Il pulsante "SSC", al rilascio, deve spegnersi se acceso.</p> <p>A.9.2 Reinclusione manuale funzione SSC (guasto a terra)</p> <p>La reinclusione della funzione SSC avviene premendo, a treno fermo o a treno in movimento, il pulsante "SSC" fino allo spegnimento del led "GUASTO A TERRA".</p> <p>L'apparecchiatura si dispone per il ricevimento delle informazioni dal SST .</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;">PARTE SECONDA</p> <p style="text-align: center;">NORME PARTICOLARI DI ESERCIZIO</p> <p>A.10 GENERALITA'</p> <p>Con i treni serviti da rotabile munito di cabina di guida (mezzo di trazione, carrozza pilota o rimorchio) attrezzato con SSC BL1 devono essere rispettate le presenti norme particolari.</p> <p>Resta inteso che il personale di condotta (PdC) deve comunque regolare la corsa del treno nel pieno rispetto della normativa in vigore (indicazioni del segnalamento, norme tecniche di circolazione del materiale rotabile, orario di servizio, prescrizioni, ecc.) come nel caso di condotta di un rotabile non attrezzato, salvo quanto specificatamente previsto dalle presenti norme particolari.</p> <p>Qualora il treno, servito da rotabile munito di SSB, sia affidato ad un agente di condotta (dato treno inserito "un agente") tale agente deve comunicare all'agente di accompagnamento dei treni (capotreno):</p> <ul style="list-style-type: none"> - che il treno è servito da rotabile munito di SSC ed affidato ad un agente di condotta (all'inizio del servizio); - l'eventuale necessità (es: guasti/anormalità al SSB che determinano la perdita della protezione SSC) della sua presenza, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente. <p>L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) in servizio ai treni serviti da rotabile munito di SSC può normalmente</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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.). In presenza di guasti/anormalità al SSB che determinano la perdita della protezione SSC (funzione SSC non attiva) il capotreno, qualora il treno sia servito da rotabile munito di SSC ed affidato ad un agente di condotta, deve prendere posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente. 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 SSC non sia comunicante con il resto del convoglio, qualora oltre al guasto/anormalità al SSB sia presente altra anormalità che determini la perdita della funzionalità del dispositivo Vigilante; 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</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>abilitato ai segnali che prenda posto in cabina di guida come secondo agente) e comunque non oltre il termine corsa del treno.</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> <p>A.10.1 Linee attrezzate con SSC (indicazioni in Orario di Servizio) Vedi punto 13.1.2 delle "NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA SCMT/SSC (BASELINE 3)".</p> <p>A.10.2 Inserimento del SSB Sulle linee o tratti di linea attrezzati con SSC, salvo prescrizione contraria, il SSB deve essere sempre inserito indipendentemente dalle condizioni di circolazione (binario percorso, modello di condotta del treno, ecc.).</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>A.10.3 Notifica delle prescrizioni Vedi punto 13.4 delle "NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA SCMT/SSC (BASELINE 3)".</p> <p>A.10.4 Rallentamenti <i>A.10.4.1 Linee attrezzate con SSC</i> Vedi punto 13.5.2 delle "NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA SCMT/SSC (BASELINE 3)", tenendo conto che sulle linee sulle quali sono ammessi a circolare i rotabili attrezzati con SSB BL1, i rallentamenti e le riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti devono essere gestiti con i criteri previsti per l' SSC.</p> <p><i>A.10.4.2 Linee in doppio attrezzaggio</i> Vedi punto 13.5.3 delle "NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA SCMT/SSC (BASELINE 3)", tenendo conto che sulle linee sulle quali sono ammessi a circolare i rotabili attrezzati con SSB BL1, i rallentamenti e le riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti devono essere gestiti con i criteri previsti per l' SSC.</p> <p>A.10.5 Marcia a vista sui PL Vedi punto 13.9 delle "NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA SCMT/SSC (BASELINE 3)".</p> <p>A.10.6 Impiego dispositivo Vigilante</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Vedi punto 13.7 delle "NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA SCMT/SSC (BASELINE 3)".</p> <p>A.11 PRESA IN CONSEGNA DI UN ROTABILE (INIZIO DEL SERVIZIO)</p> <p>Alla presa in consegna del rotabile attrezzato (inizio del servizio), salvo consegne dirette, il PdC deve sempre inserire il SSB verificandone il regolare funzionamento e, qualora all'atto dell'inserzione l'autotest dia esito negativo, deve considerare il rotabile sprovvisto di SSB. Il rotabile deve essere considerato sprovvisto di SSB anche nel caso in cui il convoglio non garantisca le caratteristiche tecniche minime previste e riportate nei libri di bordo (vedi punto A. 16).</p> <p>Il PdC, alla presa in consegna del rotabile, deve inoltre inserire il dato "un agente" oppure "due agenti" nel dispositivo Vigilante secondo i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>"Due agenti"</i>, con rotabile affidato a due agenti di condotta oppure affidato ad un agente di condotta con la presenza in cabina di guida del CT (od altro agente almeno abilitato ai segnali) con funzioni di secondo agente; - <i>"Un agente"</i>, in tutti gli altri casi di rotabile affidato ad un agente di condotta. <p>A.12 CONDOTTA DEI TRENI</p> <p>Il servizio di condotta ai treni deve</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>effettuarsi con il SSB in modalità TRENO. In modalità "TRENO" il personale di condotta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fino alla ricezione delle informazioni dal SST (<i>SSB in Predisposizione SSC</i>), oltre a rispettare quanto riportato al punto 17.1 delle "NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA SCMT/SSC (BASELINE 3)", deve anche effettuare il riconoscimento dell' eventuale segnalazione restrittiva mostrata dal segnale coincidente con l'inizio dell'attrezzaggio della linea; - dopo la ricezione delle informazioni del SST (<i>SSB con funzione SSC attiva</i>), oltre a rispettare quanto riportato al punto 17.5 delle "NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA SCMT/SSC (BASELINE 3)", deve anche effettuare il riconoscimento delle eventuali segnalazioni restrittive di cui al punto A.1.1.1. Tale riconoscimento non deve essere eseguito nel caso di esclusione della funzione SSC per guasto a terra. <p>A.13 MOVIMENTI DI MANOVRA Dovendo eseguire movimenti di manovra il PdC deve inserire la modalità MANOVRA (punto A.6.1) e disinserire tale modalità (punto A.6.2) al termine dei predetti movimenti di manovra.</p> <p>A.14 ANORMALITA' E GUASTI A.14.1 Frenatura d'urgenza comandata</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dal SSB Vedi punto 18.1 delle "NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA SCMT/SSC (BASELINE 3)". A.14.2 Operazione di Supero Rosso Sulle linee con SSC l'operazione di supero rosso deve essere effettuata per il superamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dei segnali di la categoria e di protezione propria dei PL (art. 53 del R.S.) disposti a via impedita o spenti. L'operazione di supero rosso deve essere effettuata anche nel caso in cui sul segnale sia attivato (fissalo oppure lampeggiante) la lettera luminosa D, A o P oppure il segnale di prosecuzione d'itinerario (art. 51/5 del RS.); - dei segnali di 2^a Cat. disposti a via impedita. In tale evenienza l'operazione di supero rosso deve essere effettuata per il superamento dell'apposito picchetto di <i>"PI posticipato"</i> (allegato 1 punto 15 bis del RS.). <p>Qualora i segnali di II^a Cat. e di protezione propria dei PL disposti a via impedita o spenti, per i quali è prevista l'operazione di supero rosso, siano preceduti dalla specifica tabella di <i>"limite fermata SSC"</i> (art. 77 bis del RS.), l'operazione di supero rosso deve essere eseguita nell'imminenza del superamento di tale tabella. Qualora invece i predetti segnali siano seguiti dallo specifico picchetto di <i>PI posticipato"</i> (allegato 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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>punto 15 bis del RS.), l'operazione di supero rosso deve essere eseguita nell'imminenza del superamento di tale picchetto.</p> <p>A.14.3 Esclusione della funzione SSC per guasto alle apparecchiature del SST Vedi punto 18.7 delle "NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA SCMT/SSC (BASELINE 3)".</p> <p>A.14.4 Guasti/anormalità alle apparecchiature del SST con attivazione della frenatura d'urgenza riarmabile a treno fermo da parte del SSB In presenza di guasto/anormalità alle apparecchiature del SST (mancata o incompleta trasmissione a bordo delle informazioni, perdita dei PI, ecc.) il SSB comanda la frenatura d'urgenza fino all'arresto del treno con associata l'attivazione della segnalazione di guasto a terra (led bianco "GUASTO A TERRA" lampeggiante). Per la notifica della anormalità e del punto di arresto del treno al <i>DM/AG/DCO</i> e le modalità per la ripresa della corsa vale quanto riportato al punto 18.8.1 delle "NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA SCMT/SSC (BASELINE 3)".</p> <p>A.14.5 Guasto vitale alle apparecchiature del SSB con attivazione della frenatura di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> " SISTEMA DI RIFERIMENTO " (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012) </p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>emergenza non riarmabile</p> <p>In presenza di guasto vitale alle apparecchiature del SSB lo stesso comanda la frenatura di emergenza non riarmabile (pulsante RF acceso a luce lampeggiante o spento) con associata la segnalazione di guasto del SSB (led bianco e led rosso entrambi spenti) nel caso di pulsante RF spento.</p> <p>In tale evenienza il PdC deve considerare il SSB guasto, provvedere alla sua esclusione e proseguire nel rispetto di quanto riportato al punto 18.10.4 delle "NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCIDATURA SCMT/SSC (BASELINE 3)".</p> <p>A14.6 Perdita delle caratteristiche tecniche minime del convoglio</p> <p>Nel caso in cui durante il servizio, per guasto/anormalità ai rotabili, vengano meno le caratteristiche tecniche minime che il convoglio deve garantire (vedi punto A.16) il PdC deve considerare il convoglio non protetto dal sistema e quindi proseguire applicando quanto previsto per il caso di guasto vitale al SSB con attivazione della frenatura di emergenza non riarmabile (vedi punto A.14.5).</p> <p>A.14.7 Mancata attivazione automatica della funzione SSC</p> <p>Vedi punto 18.11.2 delle "NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>PROVVISTI DI APPARECCHIATURA SCMT/SSC (BASELINE 3)". A.15 TERMINE DEL SERVIZIO Al termine del servizio o comunque ogni qualvolta la cabina di guida venga disabilitata (località di regresso, ecc.) il PdC deve disinserire il SSB.</p> <p>A.16 REGISTRAZIONE DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE DEL CONVOGLIO Sui libri di bordo di ciascun rotabile attrezzato con SSC dovranno essere annotate le caratteristiche tecniche minime predeterminate (vedi punto A.1) che il convoglio deve garantire, comunicate all'atto della messa in servizio del SSB dalle strutture competenti.</p>					
<p>SEZIONE V SISTEMA DI VISUALIZZAZIONE DELLA VELOCITÀ SISTEMA DI REGISTRAZIONE DEGLI EVENTI DI CONDOTTA (già Allegato XIV sexies IPCL) Parte I SISTEMA DI VISUALIZZAZIONE DELLA VELOCITÀ 1. GENERALITÀ Si definisce sistema di visualizzazione della velocità l'insieme dei dispositivi, presenti a bordo dei rotabili dotati di cabina di guida, che forniscono al Personale di Condotta (PdC) l'indicazione del valore della velocità istantanea del rotabile. Alla messa in servizio del rotabile, o comunque prima della partenza del treno dalla località di origine, il sistema di visualizzazione della velocità della cabina</p>	<p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo ...omissis... dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo ...omissis... di testa dei treni. <p>16.5 Un treno non può partire dalla località di servizio di origine se nella cabina guida di testa e nelle altre eventuali cabine da utilizzare durante il percorso per la condotta del treno, non sono presenti e funzionanti tutte le apparecchiature di cui al punto 3.2, in</p>	M		IF	<p>Introdotta la protezione che il treno può proseguire fino a termine corsa senza particolari soggezioni solo se è protetto dal sistema di protezione.</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>utilizzata deve essere efficiente. I rotabili possono essere dotati di dispositivi ausiliari di visualizzazione della velocità, utilizzabili per rilevare il valore della velocità istantanea in caso di guasto al sistema di visualizzazione della velocità.</p> <p>2. GUASTI</p> <p>Qualora durante il servizio venga rilevato il guasto del sistema di visualizzazione della velocità nella cabina di guida utilizzata per l'effettuazione del treno, il PdC deve adottare i seguenti provvedimenti:</p> <p>a) se è possibile utilizzare un dispositivo ausiliario di visualizzazione della velocità, è ammesso proseguire il servizio fino alla località di termine corsa senza restrizioni di marcia purché sia attivo un sistema di protezione della marcia (ETCS/SCMT) o di supporto alla condotta (SSC); nel caso in cui tale sistema non sia attivo, la predetta località può essere raggiunta riducendo opportunamente la velocità;</p> <p>b) se non è possibile utilizzare un dispositivo ausiliario di visualizzazione della velocità, deve essere richiesta la sostituzione del rotabile; al solo scopo di liberare la linea è ammesso raggiungere la prima località di servizio utile, adottando, nel regolare la velocità di corsa, tutti i criteri prudenziali e le cautele che la situazione richiede.</p>	<p>coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere.</p> <p>16.6 Qualora durante il percorso una delle apparecchiature di cui al punto 3.2 si guasti e non sia possibile ripristinarne il funzionamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se non...omissis... al punto 12; - se non è possibile ripristinare il funzionamento del dispositivo di visualizzazione della velocità istantanea il treno potrà proseguire fino alla località di termine corsa solo se è presente in cabina di guida un dispositivo ausiliario di visualizzazione della velocità e la protezione della marcia del treno sia attiva. In tutti gli altri casi il treno potrà proseguire, al solo scopo di liberare la linea, fino alla prima stazione incontrata, adottando i criteri prudenziali e le cautele che il caso richiede e purché il percorso non sia soggetto a restrizioni incompatibili con le modalità di marcia richieste; - se non è possibile registrare la velocità istantanea o gli eventi di condotta, neanche da altro dispositivo di bordo, il treno potrà proseguire fino alla località di termine corsa; - se non...omissis... punto 16.7. 				
<p>Parte II</p> <p>SISTEMA DI REGISTRAZIONE DEGLI EVENTI</p> <p>1. GENERALITÀ</p> <p>Si definisce sistema di registrazione degli</p>	<p>33.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p>			<p>IF</p>	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>eventi il dispositivo presente a bordo dei rotabili dotati di cabina di guida in grado di registrare e memorizzare gli eventi di condotta.</p> <p>I sistemi di registrazione degli eventi possono essere di tipo cartaceo o di tipo informatico.</p> <p>Durante l'effettuazione del servizio il sistema di registrazione degli eventi, relativo alla cabina di guida utilizzata per l'effettuazione del treno, deve essere inserito e efficiente.</p> <p>Il Personale di Condotta (PdC), ad inizio e a termine servizio, deve assolvere agli obblighi previsti dalla normativa vigente per l'uso del predetto sistema.</p> <p>Le procedure operative di dettaglio da eseguire sulle apparecchiature del sistema di registrazione degli eventi sono riportate nella Manualistica di bordo.</p> <p>2. GUASTI</p> <p>Qualora, alla messa in servizio del rotabile, venga rilevato guasto il sistema di registrazione degli eventi relativo alla cabina di guida utilizzata per l'effettuazione del treno, è ammesso utilizzare il rotabile per la condotta, purché nel convoglio vi sia un altro sistema di registrazione degli eventi attivo ed efficiente; l'utilizzo potrà avvenire unicamente per il raggiungimento della prima località di servizio ove sia possibile sostituire il rotabile con altro rotabile con sistema di registrazione efficiente.</p> <p>Qualora, successivamente alla messa in servizio, si verifichi il guasto del sistema di</p>	<ul style="list-style-type: none"> - dispositivo ...omissis... dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo ...omissis... di testa dei treni. <p>16.5 Un treno non può partire dalla località di servizio di origine se nella cabina guida di testa e nelle altre eventuali cabine da utilizzare durante il percorso per la condotta del treno, non sono presenti e funzionanti tutte le apparecchiature di cui al punto 3.2, in coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere.</p> <p>16.6 Qualora durante il percorso una delle apparecchiature di cui al punto 3.2 si guasti e non sia possibile ripristinarne il funzionamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se non...omissis... al punto 12; - se non è possibile ripristinare il funzionamento del dispositivo di visualizzazione della velocità istantanea il treno potrà proseguire fino alla località di termine corsa solo se è presente in cabina di guida un dispositivo ausiliario di visualizzazione della velocità e la protezione della marcia del treno sia attiva. In tutti gli altri casi il treno potrà proseguire, al solo scopo di liberare la linea, fino alla prima stazione incontrata, adottando i criteri prudenziali e le cautele che il caso richiede e purché il percorso 				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
registrazione degli eventi relativo alla cabina di guida utilizzata per l'effettuazione del treno, è ammesso proseguire solo fino a termine corsa, senza restrizioni di marcia, anche se sul convoglio non è presente altra registrazione degli eventi.	non sia soggetto a restrizioni incompatibili con le modalità di marcia richieste; - se non è possibile registrare la velocità istantanea o gli eventi di condotta, neanche da altro dispositivo di bordo, il treno potrà proseguire fino alla località di termine corsa; se non...omissis... punto 16.7.				
<p align="center">PARTE PRIMA</p> <p align="center">SEZIONE VI</p> <p>NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA PER IL CONTROLLO DELLA MARCIA DEI TRENI E SEGNALAMENTO IN CABINA DI GUIDA (ERTMS/ETCS) (già Allegato XIV quater IPCL)</p> <p>PREMESSA</p> <p>Le presenti norme di esercizio disciplinano l'utilizzo dei rotabili dotati di cabina di guida provvista di apparecchiatura per il controllo della marcia dei treni e segnalamento in cabina di guida. Esse si suddividono in due parti. Nella prima "DESCRIZIONE DEL SISTEMA" sono riportate le caratteristiche generali del Sistema ed in particolare la descrizione del Sotto Sistema di Bordo (SSB), mentre nella seconda parte "NORME DI ESERCIZIO" sono riportate le particolari norme di esercizio da rispettare sia in condizioni di normale esercizio sia in situazioni di degrado.</p> <p>Le procedure operative di dettaglio da</p>	<p align="center">SISTEMA DI RIFERIMENTO (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>eseguire sulle apparecchiature del SSB, in applicazione delle presenti norme, sono riportate nella "Manualistica di Bordo" (Manuale di condotta e Guida di Depannage) di ogni rotabile.</p>					
<p style="text-align: center;"><i>PARTE PRIMA</i></p> <p>DESCRIZIONE DEL SISTEMA</p> <p>1 GENERALITÀ</p> <p>Alcune linee della Rete sono munite di attrezzature (sottosistema di terra) che, attraverso apposita apparecchiatura presente a bordo dei rotabili (sottosistema di bordo), realizzano il sistema di controllo della marcia dei treni, distanziamento degli stessi e segnalamento in cabina di guida, denominato ERTMS/ETCS Livello 2. Esso si basa sullo scambio bidirezionale di specifiche informazioni tra terra e treno attraverso un collegamento continuo, realizzato tramite la rete telefonica GSM-R (Global System for Mobile Communication-Railways), ed uno discontinuo, realizzato mediante appositi Punti Informativi (boe) ed utilizzato principalmente per l'individuazione della posizione e senso di marcia del treno (Position Report), per le ricalibrazioni odometriche e per l'invio a bordo di determinate informazioni (es: ordine di connessione radio, annuncio transizioni di livello, ecc).</p> <p>Gli Apparati Centrali Computerizzati denominati Nuclei Vitali Periferici (NVP), situati nei PdS, cumulano alle funzioni di predisposizione degli itinerari, a seguito</p>	<p>1.1. Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dei comandi provenienti dal Sistema di Comando e Controllo (SCC), quelle d'invio al Radio Block Center (RBC) delle informazioni relative allo stato di libertà delle sezioni di blocco radio da essi controllate. La comunicazione bidirezionale tra il Posto di Comando e gli ACC è garantita da una rete a fibre ottiche per lunghe distanze.</p> <p>Il RBC, tramite la rete telefonica GSM-R, apposite antenne BTS (Base Transceiver System) poste lungo la linea e antenne GSM-R dedicate poste sui rotabili muniti di cabina di guida (es.: locomotiva e carrozza pilota), realizza il flusso continuo di comunicazioni tra terra e treno e viceversa.</p> <p>Nella Figura 1 sono evidenziati i principali flussi di comunicazione realizzati tra i vari apparati componenti il sistema ERTMS/ETCS L2.</p> <p>FIGURA 1</p> <p>Il sistema ERTMS/ETCS L2 garantisce, sulle predette linee, la circolazione dei treni in sicurezza (Supervisione Completa "Full Supervision") autorizzando il movimento degli stessi attraverso segnalazioni e/o indicazioni visualizzate in cabina di guida dei rotabili (Autorizzazioni al Movimento in Supervisione Completa) sulla base dei parametri (sia della linea che del convoglio) necessari a garantirne la marcia in sicurezza ed intervenendo nei casi di mancato rispetto dei predetti parametri.</p> <p>I principali parametri gestiti dal Sistema</p>	<p>svolte.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "<i>Autorizzazione al movimento</i>" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - velocità massima ammessa dalla linea; - velocità massima ammessa sugli itinerari (arrivo/partenza/transito) dei PdS; - rallentamenti; - riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti; - velocità massima ammessa dal materiale rotabile (veicoli e mezzi di trazione componenti il convoglio); - velocità massima ammessa dalla frenatura; - velocità sul punto obiettivo (punto di arresto oppure punto di riduzione della velocità); - distanza dal punto obiettivo; - condizione di libertà della via; - profilo limite di carico; - posti di rilevamento della temperatura delle boccole dei rotabili (RTB); - posti di cambio tensione (POC) e posti di cambio fase (PCF). <p>La Supervisione Completa (Full Supervision) della marcia del treno presuppone il regolare funzionamento di tutto il sistema ERTMS/ETCS L2.</p> <p>In presenza di particolari situazioni di degrado della linea (es.: anomalie ad un circuito di binario oppure ad un deviatore) il Sistema è in grado di realizzare delle Supervisioni Parziali sulla marcia del treno attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la concessione di autorizzazioni al movimento del treno con marcia a vista (Autorizzazioni al Movimento con Marcia a Vista); 	<p>protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>4.21 Qualora strettamente necessario per il funzionamento del sistema di protezione, nella parte finale di una autorizzazione al movimento concessa dal sistema di segnalamento il sistema di protezione può prevedere una velocità, detta velocità di rilascio, stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare su di essa, al di sotto della quale il sistema interviene solo per garantire, in caso di indebito superamento del termine dell'autorizzazione al movimento, l'immediato intervento della frenatura e l'arresto prima del primo punto da proteggere.</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>– il consenso al movimento del treno da effettuarsi a seguito del ricevimento di apposita prescrizione di movimento (Autorizzazioni al Movimento con Apposita Prescrizione).</p> <p>Il sistema ERTMS/ETCS L2 gestisce in sicurezza anche i movimenti di manovra ed i movimenti di retrocessione all'interno di specifiche aree controllate dal sistema stesso.</p>					
<p>1.1 Il Sottosistema di Terra (SST) Il SST costituisce il nucleo d'acquisizione, elaborazione e trasmissione delle informazioni necessarie alla marcia dei treni nell'ambito dell'area controllata (linea con ERTMS/ETCS L2). Esso è principalmente costituito da:</p> <p>– Un posto centrale di RBC, atto a gestire le informazioni necessarie alla marcia dei treni in sicurezza, concedendo, via radio al SSB, in relazione alla disponibilità delle sezioni di blocco radio e degli itinerari dei PdS, le Autorizzazioni al Movimento per un determinato percorso (tratto di linea) controllato.</p> <p>Nel posto centrale RBC è prevista una interfaccia operatore con cui possono essere: attivati o fatti cessare i rallentamenti e le riduzioni di velocità, gestite le informazioni sullo stato dei PCF (attivi o non attivi) ed inviati particolari comandi di emergenza (arresti di emergenza).</p> <p>Ogni RBC è contraddistinto da un proprio</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>2.8 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>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>2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>numero identificativo e numero di telefono. Una linea può essere gestita da uno o più RBC. In quest'ultimo caso essa viene suddivisa in più sottotratte, ognuna delle quali è gestita da uno specifico RBC. Il numero identificativo ed il numero di telefono corrispondente ad ogni RBC, nonché il punto di confine tra due RBC adiacenti, sono indicati nell'Orario di Servizio. Nell'Orario di Servizio è anche indicato il numero identificativo del Paese (Nazione) in cui ha sede il RBC.</p> <p>– Sezioni di Blocco Radio, costituite da uno o più circuiti di binario a frequenza fonica, aventi la funzione di rilevare la libertà della tratta.</p> <p>– Punti Informativi (PI), costituiti ciascuno da almeno due "boe", principalmente utilizzati per individuare la posizione ed il senso di marcia del treno (Position Report) svolgono anche altre funzioni quali ad esempio: gestione allarmi RTB, superamento indebito di determinati segnali in modo operativo Staff Responsible (Stop in Staff Responsible), ricalibrazione odometrica. L'attivazione delle boe (energizzazione) avviene, al passaggio del rotabile attrezzato, mediante accoppiamento induttivo tra l'apposita antenna, posta sotto il rotabile, e le boe stesse. I predetti PI sono tutti di tipo fisso, salvo quelli destinati alla gestione degli allarmi RTB, che possono essere del tipo commutabile; essi sono normalmente</p>	<p>sicurezza.</p> <p>Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenire un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>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>8.17 Un'autorizzazione al movimento deve includere almeno un'intera sezione di blocco o un intero itinerario e non può includere parti di essi.</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ubicati al centro del binario nei punti in cui è prevista la trasmissione da terra a bordo di specifiche informazioni.</p>					
<p>1.2 Il Sottosistema di Bordo (SSB) Il SSB costituisce il nucleo d'acquisizione, elaborazione e trasmissione delle informazioni fra treno e RBC. Esso, nell'ambito dell'area controllata (linea con ERTMS/ETCS L2), in base alle informazioni ricevute da terra ed in associazione con i dati disponibili a bordo (immessi dal personale di condotta), determina un profilo dinamico di velocità. Quando tale profilo, elaborato tenendo conto dei parametri della linea e del convoglio, non viene rispettato, il SSB interviene con le modalità di seguito indicate: - al superamento della velocità massima consentita attiva lo stato di allarme attraverso una segnalazione acustica/luminosa; - al superamento della velocità massima consentita aumentata di un margine operativo attiva una segnalazione acustico/luminosa diversa dalla precedente e contemporaneamente: il taglio trazione, la frenatura elettrica e pneumatica. Il SSB controlla anche: - il mantenimento in efficienza dell'intero sistema ERTMS/ETCS ed interviene, attivando la frenatura di emergenza (fino all'arresto del treno) associata ad una specifica segnalazione</p>	<p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature: - dispositivo di comando del sistema frenante; - dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. 3.4 Lo stato di funzionamento e le funzioni di sicurezza realizzate dei sottosistemi e dispositivi di bordo devono essere registrati da un sistema di registrazione. 3.7 I parametri e le caratteristiche di</p>			<p>IF</p>	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>acustico/luminosa, in presenza di situazioni di emergenza e/o guasti vitali (es.: messaggi di emergenza, guasto vitale al SSB stesso, ecc.);</p> <p>- la protezione rispetto movimenti indebiti del treno superiori a 2 metri.</p> <p>Il SSB realizza inoltre la funzione Vigilante che, con SSB munito di dispositivo di esclusione E-VIG può essere esclusa nei casi previsti e la funzione di controllo condizione convoglio fermo.</p> <p>Il SSB può assumere diversi stati denominati "STATI DEL SSB" (punto 3) e diversi modi operativi denominati "MODI OPERATIVI DEL SSB" (punto 4).</p> <p>Il SSB realizza, quando percorre le linee tradizionali, le funzionalità del SSB/SCMT (Norme di Esercizio Apparecchiature Tecnologiche – NEAT - Parte Prima - Sezione III). Il SSB, attraverso un dispositivo di interfaccia dedicato denominato "Driver Machine Interface" (DMI), visualizza in cabina di guida dei rotabili le segnalazioni e/o indicazioni necessarie per la condotta del treno. Per la realizzazione delle diverse funzionalità il SSB deve conoscere il livello di attrezzaggio tecnologico delle linee. A tal fine le linee sono suddivise in aree di attrezzaggio, ad ognuna delle quali viene convenzionalmente assegnato un livello come di seguito indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Area di Livello "2": corrispondente alle linee con ERTMS/ETCS L2; - Area di Livello "STM": corrispondente alle 	<p>ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "<i>Autorizzazione al movimento</i>" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>linee tradizionali attrezzate con SCMT (con o senza BAcc);</p> <ul style="list-style-type: none"> - Area di Livello "0": corrispondente alle linee tradizionali senza SCMT. <p>2 DESCRIZIONE APPARECCHIATURE SOTTOSISTEMA DI BORDO</p> <p>2.1 Componenti principali del SSB</p> <p>I componenti principali del SSB sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'Elaboratore di bordo EVC (European Vital Computer), che costituisce il nucleo centrale di elaborazione in sicurezza delle funzioni del SSB, sulla base delle informazioni ricevute dal RBC e dei dati immessi nel SSB stesso; - una serie di Moduli funzionali, che governano le specifiche funzioni del SSB; - una serie di Apparati di interfaccia, con i quali vengono fornite segnalazioni e/o indicazioni al PdC e scambiati i dati con il SST e con gli organi periferici del treno: <ul style="list-style-type: none"> - l'Interfaccia DMI, rappresentata dal cruscotto ad uso del PdC; - l'Interfaccia Treno, che collega gli organi periferici del treno (es.: freno, gestione dei pantografi, ecc.); - l'Interfaccia Eurobalise, rappresentata dall'antenna di captazione (captatore) dei messaggi trasmessi dai PI, posta nella parte sottostante del rotabile. Per ottenerne la ridondanza le antenne sono due; - l'Interfaccia Euroradio, rappresentata dalle antenne di trasmissione/ricezione (antenne GSM-R) poste nella parte superiore del rotabile; - l'Interfaccia Odometria, 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>rappresentata dai sensori odometrici;</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'Interfaccia JRU (Juridical Recorder Unit), che consente lo scaricamento dei dati della registrazione cronologica degli eventi; - l'Interfaccia "STM" (Specific Transmission Module), che gestisce il collegamento con l'apparato di bordo relativo al sistema nazionale esistente (es.: SCMT), con il quale vengono scambiati i dati per il controllo della marcia del treno; - l'Interfaccia per la gestione della funzione Vigilante e della funzione di controllo della condizione di convoglio fermo. <p>2.2 Dispositivo di interfaccia uomo macchina (DMI)</p> <p>Il DMI costituisce il principale mezzo per l'interazione tra PdC e Sistema e permette:</p> <ul style="list-style-type: none"> - attraverso un Monitor di visualizzare in cabina di guida le segnalazioni/indicazioni e i messaggi di testo; - attraverso una serie di tasti o pulsanti di acquisire i dati immessi, effettuare i riconoscimenti e attivare le specifiche funzioni. <p>Nei rotabili dotati di una sola cabina di guida esiste un DMI di scorta sempre alimentato e controllato dal SSB.</p> <p>2.3 Zone di visualizzazione sul Monitor</p> <p>Sul Monitor le visualizzazioni vengono presentate in specifiche zone, in base al loro significato, secondo quanto sintetizzato nella figura 2. FIG. 2</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>.....</p> <p>2.4 Tipologia delle visualizzazioni Le visualizzazioni sul Monitor possono presentarsi sia come rappresentazioni grafiche (icone o grafici), che come messaggi di testo. Esse sono rappresentate con colori diversi in base al loro specifico significato. Sul Monitor possono essere rappresentate anche più visualizzazioni contemporaneamente, comunque ciascuna nella posizione prestabilita. Alcune visualizzazioni vengono maggiormente evidenziate variandone la luminosità, la consistenza, il colore (es.: da grigio chiaro a grigio scuro) o la grafica, oppure facendone lampeggiare la cornice. Altre possono essere rese attive solo a seguito di specifica richiesta del personale di condotta.</p> <p>2.5 Colorazione delle visualizzazioni Le visualizzazioni sul monitor sono rappresentate utilizzando colori diversi, tra i quali i principali sono il bianco, il grigio, il giallo, l'arancione e il rosso. Lo sfondo del monitor è blu scuro o grigio a seconda della selezione giorno/notte. L'utilizzo dei predetti colori risponde ad una predefinita sequenza indicante il livello di priorità (filosofia dei colori) secondo quanto schematicamente riportato nella tabella 1. TABELLA 1</p> <p>2.6 Descrizione delle principali visualizzazioni</p> <p>2.6.1 Velocità istantanea</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>La velocità istantanea (velocità reale del treno) viene indicata su un tachimetro digitale, a scala circolare e indicatore centrale, visualizzato sul monitor.</p> <p>Il valore della velocità istantanea viene indicato sulla scala circolare dalla punta dell'indicatore centrale e da un valore numerico visualizzato al centro della scala circolare stessa.</p> <p>Nella figura 3 è rappresentato un tachimetro digitale, con scala fino a 400 km/h, indicante una velocità istantanea corrispondente a 101 km/h.</p> <p>FIGURA 3</p> <p>FIGURA 4</p> <p>2.6.2 Velocità massima consentita - Velocità obiettivo - Velocità di rilascio</p> <ul style="list-style-type: none"> - La <i>velocità massima consentita</i> viene rappresentata da una corona circolare (controindice) che si sviluppa esternamente alla scala circolare del tachimetro il cui termine superiore (gancio) indica il valore della predetta velocità. - La <i>velocità obiettivo</i> viene indicata dal punto sul controindice dove si visualizza una variazione di colore (es.: grigio chiaro/grigio scuro, giallo/grigio). - La <i>velocità di rilascio</i> viene rappresentata da un settore circolare che si sviluppa esternamente alla scala circolare del tachimetro il cui termine superiore indica il valore della predetta velocità; tale valore viene indicato anche attraverso un numero visualizzato accanto al settore 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>circolare. La velocità di rilascio, quando prevista, viene visualizzata tempestivamente al PdC.</p> <p>Nella figura 3 viene indicata una velocità massima consentita corrispondente a 135 km/h ed una velocità obiettivo corrispondente a zero (arresto del treno), mentre nella figura 4 viene indicata una velocità di rilascio corrispondente a 26 km/h.</p> <p>2.6.3 Distanza obiettivo - Tempo di intervento (tempestività d'intervento)</p> <p>- La <i>distanza obiettivo</i> è indicata da un istogramma verticale che si sviluppa alla sinistra del controindice e da un valore numerico visualizzato sopra l'istogramma stesso. L'istogramma ed il valore numerico vengono visualizzati in modo tempestivo rispetto la distanza dal punto obiettivo e variano congruentemente al variare della distanza stessa.</p> <p>- Il <i>tempo di intervento</i> ovvero la tempestività/adequatezza dell'intervento richiesto rispetto una condizione di marcia più restrittiva (es.: aumento dell'azione frenante) è indicata da un quadratino che varia la sua dimensione e il colore in funzione della necessità stessa.</p> <p>2.6.4 Posti di cambio tensione (POC) - Posti di cambio fase (PCF)</p> <p>Le segnalazioni per l'abbassamento del pantografo in corrispondenza dei posti di cambio tensione (POC) e per la disinserzione dei carichi in corrispondenza dei posti di cambio fase (PCF), vengono visualizzate attraverso le specifiche icone</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(tabella 2) solo in modo operativo "Full Supervision".</p> <p>2.6.5 Modi operativi Ciascun modo operativo viene indicato attraverso una specifica icona (tabella 2) che viene visualizzata al momento in cui il modo stesso diventa operativo e resta visualizzata fino ad un successivo cambio di modo operativo.</p> <p>2.6.6 Indicazioni supplementari alla guida Le indicazioni supplementari alla guida (es.: livello attrezzaggio della linea, attivazione della frenatura) vengono visualizzate ciascuna attraverso una specifica icona (tabella 2).</p> <p>2.6.7 Indicazioni ausiliarie sul percorso (zona di Planning) Le indicazioni ausiliarie sul percorso (es.: pendenza della linea, punti singolari, profilo statico della linea, abbassamento pantografo per cambio tensione e disinserzione carichi per cambio fase) vengono visualizzate anticipatamente (ad opportuna distanza) rispetto il verificarsi dell'evento annunciato e variano la loro posizione in relazione all'avvicinamento del punto interessato.</p> <p>2.6.8 Indicazioni di situazioni e/o interventi in atto o richiesti Le indicazioni relative alle situazioni e/o interventi in atto o richiesti quali ad esempio: condizione della connessione radio, gestione pantografo, ecc. vengono visualizzate ciascuna attraverso una specifica icona (tabella 2).</p> <p>2.6.9 Messaggio di testo</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>I messaggi di testo sono visualizzati in ordine cronologico e comunque tenendo conto della loro priorità. Quelli che necessitano di un riconoscimento sono maggiormente evidenziati.</p> <p>2.6.10 Griglia per l'immissione dei dati nel SSB La griglia per l'immissione dei dati nel SSB viene visualizzata a richiesta (con apposito tasto) e rappresentata in modo da poter inserire e confermare (o confermare quelli già presenti) tutti i dati richiesti mediante l'utilizzo degli appositi tasti.</p> <p>2.7 Tabella 2. Principali icone visualizzabili sul Monitor</p> <p>2.8 Tabella 3. Principali icone visualizzabili nella zona di Planning</p> <p>2.9 Tabella 4. Pulsanti Start e attivazione/disattivazione Modi Operativi</p> <p>3 STATI DEL SSB Di seguito sono riportati gli stati del SSB che rappresentano le configurazioni, assunte dal SSB stesso in funzione delle azioni del PdC (es.: inserzione, isolamento) o a seguito di eventi determinati nell'ambito del funzionamento del sistema (messaggio di emergenza incondizionato).</p> <p>3.1 No Power (NP) Lo stato No Power (Disalimentato) del SSB si realizza con la disalimentazione delle relative apparecchiature (Inseritore Generale in posizione "disinserito").</p> <p>3.2 Stand-By (SB)</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SYSTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012) </p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Il SSB si dispone nello stato Stand-By (Attesa) dopo la sua inserzione (punto 5) e gli Autotest di verifica delle apparecchiature con esito positivo. Tale stato viene segnalato in cabina di guida dalla specifica icona (tabella 2).</p> <p>Nello stato Stand-By il SSB richiede l'inserimento dei dati. Nel predetto stato il SSB controlla la condizione di treno fermo che viene meno quando il convoglio effettua spostamenti superiori a 2 metri. Il SSB si dispone in Stand-By anche nel caso di sola disabilitazione e successiva riabilitazione del banco di guida.</p> <p>3.3 System Failure (SF)</p> <p>Il SSB si dispone automaticamente nello stato di System Failure (Sistema in avaria) in presenza di guasti vitali. In tale stato il SSB comanda la frenatura d'emergenza fino all'arresto del treno che può essere riarmata solo attraverso la disinserzione del SSB stesso (punto 8).</p> <p>3.4 Isolation (IS)</p> <p>Lo stato Isolation (Isolato) del SSB si realizza portando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'Inseritore Generale in posizione "disinserito" (disinserzione del gruppo pneumatico); - il CEA (Commutatore Esclusione Apparecchiatura) in posizione "ERTMS Escluso". <p>Il SSB in Isolation viene segnalato da una specifica spia luminosa sul banco di guida.</p> <p>In tale stato il SSB non attua alcun</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>controllo sul convoglio e permette il consenso alla trazione del mezzo di trazione.</p> <p>3.5 Trip (TR) Il SSB si dispone nello stato Trip in presenza di anomalità (es.: superamento indebito di una EOA da parte del PdC, messaggio di emergenza incondizionato in atto) che determinano l'attivazione della frenatura di emergenza fino all'arresto del treno. Tale stato viene segnalato dalla specifica icona (tabella 2) e messaggio e deve essere riconosciuto. A riconoscimento avvenuto avviene il passaggio in Post Trip.</p> <p>3.6 Post Trip (PT) A seguito del riconoscimento dello stato Trip (punto 3.5) il SSB si dispone in Post Trip (PT) consentendo il riarmo del freno. Lo stato Post Trip permette brevi movimenti di retrocessione per una estesa non superiore a 200 metri.</p> <p>4 MODI OPERATIVI DEL SSB Di seguito sono riportati i modi operativi del SSB corrispondenti ai diversi livelli di prestazioni funzionali dello stesso. Tali modi operativi dipendono dal livello di attrezzaggio della linea e dalle condizioni di funzionamento del sistema.</p> <p>4.1 Modo operativo "Full Supervision" (FS) Modo operativo realizzabile in area di Livello "2". Il SSB si dispone automaticamente nel modo operativo Full Supervision solo quando sono disponibili tutti i dati (di terra e di bordo) necessari alla supervisione completa della marcia del treno ed il RBC</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ha stabilito la posizione del treno stesso. In tale modo operativo il sistema concede al treno Autorizzazioni al Movimento in Supervisione Completa (<i>art. 21 bis – B - lettera a) del Regolamento sui Segnali</i>) e visualizza in cabina di guida le segnalazioni/indicazioni di velocità e spazio per la condotta del treno. La disposizione del SSB in Full Supervision viene segnalata in cabina di guida dalla specifica icona (tabella 2) e dall'eventuale messaggio relativo all'ingresso in modo Full Supervision.</p> <p>4.2 Modo operativo "On Sight" (OS) Modo operativo realizzabile in area di Livello "2". Il modo operativo On Sight è previsto quando, per particolari anomalie (es. occupazione indebita di un cdb), il SSB non può disporsi in "Full Supervision" e non è richiesto il modo Staff Responsible. Il passaggio del SSB in On Sight deve essere confermato attraverso il riconoscimento dello specifico messaggio. La disposizione del SSB in On Sight viene segnalata in cabina di guida dalla specifica icona (tabella 2) e dall'eventuale messaggio relativo all'ingresso in modo On Sight. Il SSB in On Sight impone il rispetto di un tetto di velocità pari a 30 Km/h sul tratto di linea fino al successivo segnale fisso. In presenza di rallentamenti o riduzioni velocità inferiori a 30 km/h sul tratto da</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>percorrere in On Sight il SSB impone il rispetto di tali rallentamenti o riduzioni di velocità. La presenza di rallentamenti o riduzioni di velocità inferiori a 30 km/h viene segnalata mediante la visualizzazione del seguente messaggio di testo:</p> <p><i>"Rallentamento a 10 km/h".</i></p> <p>Le specifiche procedure per la conferma del SSB in On Sight sono riportate nella manualistica di bordo.</p> <p>4.3 Modo operativo "Staff Responsible" (SR)</p> <p>Modo operativo realizzabile in area di Livello "2".</p> <p>Il modo operativo Staff Responsible è previsto quando, per particolari situazioni di degrado (es.: anomalità ad un deviatore, perdita di connessione radio, ecc.) oppure nei caso di origine corsa del treno in area di livello 2, il SSB non può disporsi nel modo operativo "Full Supervision" (punto 4.1) oppure in quello di "On Sight" (punto 4.2).</p> <p>La disposizione del SSB in Staff Responsible può essere richiesta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nel caso di origine corsa del treno in area di Livello 2, attraverso la procedura di Inserimento dati/Inizio missione (punto 6.5); - nei casi di degrado, attraverso la procedura di Override (punto 10.9) oppure di Fine Missione/Inizio Missione (punto 7) preceduta o meno, quest'ultima, dalla operazione di Disinserzione/Reinserzione del SSB, 	<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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>secondo le specifiche situazioni di anomalità riportate nel presente Allegato e/o nella Manualistica di bordo.</p> <p>La disposizione del SSB in "Staff Responsible" viene segnalata in cabina di guida dalla specifica icona (tabella 2).</p> <p>Il SSB in "Staff Responsible" impone al treno, per un determinato spazio (per default: "infinito"), il rispetto di un tetto di velocità pari a 30 km/h (valore di default) oppure il rispetto di un tetto di velocità diverso da 30 km/h (immesso dal PdC nei casi previsti). Tale limite di velocità può essere visualizzato in cabina di guida attraverso specifica richiesta.</p> <p>Il SSB in Staff Responsible, protegge il treno anche rispetto all'indebito superamento dei segnali imperativi di protezione, dei segnali imperativi di Posto di Esodo, dei segnali di confine e di determinati segnali imperativi di partenza; tale protezione viene realizzata attraverso PI con funzione di Stop se in Staff Responsible ubicati in corrispondenza dei segnali interessati. Su determinate linee, rispetto all'indebito superamento dei predetti segnali, viene visualizzato a bordo uno specifico messaggio di "conferma di arresto al segnale"; tale messaggio, visualizzato a circa 200 metri dal segnale, deve essere riconosciuto entro un intervallo di tempo prefissato pena l'attivazione della frenatura di emergenza riarmabile ad avvenuto riconoscimento.</p> <p>La circolazione del treno in Staff</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Responsible è ammessa solo previa Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione (art. 21 bis - B - lettera c) del Regolamento sui Segnali) e per il tratto di linea previsto dall'autorizzazione stessa.</p> <p>Qualora tale autorizzazione prescriva la circolazione del treno con velocità diversa da quella di default (30 km/h) il PdC deve modificare il tetto di velocità imposto dal SSB in Staff Responsible inserendo il valore di velocità prescritto.</p> <p>Il predetto tetto di velocità viene riportato in modo automatico al valore di default (30 km/h) con la prima procedura di Override, eseguita al termine di un percorso effettuato con il SSB in Full Supervision.</p> <p>4.4 Modo operativo Reversing (RV)</p> <p>Il modo Reversing permette di effettuare la retrocessione del treno, su iniziativa del PdC, all'interno di una estesa predefinita.</p> <p>La velocità massima consentita dal sistema in modo Reversing è di 30 km/h.</p> <p>Sulle linee dove sono presenti Posti di Esodo le aree di Reversing sono configurate in modo da consentire la migliore posizione del treno in relazione ai Posti di Esodo.</p> <p>La disposizione del SSB nel modo Reversing viene segnalata in cabina di guida dalla specifica icona (tabella 2) e dal messaggio di modo Reversing permesso.</p> <p>Il movimento di Reversing deve essere</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>preventivamente richiesto e riconosciuto dal PdC; in caso contrario il sistema impedisce il movimento di Reversing. In tale modo operativo vengono visualizzate in cabina di guida le segnalazioni/indicazioni di velocità e spazio per la condotta del treno.</p> <p>4.5 Modo operativo Shunting (SH) (Il modo operativo Shunting non è implementato a terra in area di Livello 2). Il SSB si dispone in modo operativo Shunting (Manovra) solo a seguito di richiesta e successiva conferma. La richiesta deve essere fatta attraverso lo specifico pulsante (tabella 4), mentre la conferma deve essere data attraverso il riconoscimento dello specifico messaggio. La disposizione del SSB nel modo Shunting viene segnalata in cabina di guida dalla specifica icona (tabella 2). L'uscita dal modo operativo Shunting, al termine del servizio di manovra, deve essere richiesta attraverso lo specifico pulsante (tabella 4). Tale uscita determina la disposizione del SSB in Stand-By (inserimento dati/inizio missione). In aree di Livello "O" e Livello "STM" il SSB in modo operativo Shunting controlla solo il tetto di velocità a 30 km/h.</p> <p>4.6 Modo operativo No Leading (NL) (Modo operativo non implementato)</p> <p>4.7 Modo operativo Sistema Nazionale (SN) Modo operativo realizzabile in area di Livello "STM".</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Il SSB si dispone nel modo operativo Sistema Nazionale (SN) al termine della procedura di inserimento dati/inizio missione (punto 6.3) eseguita in area di Livello "STM" (linee tradizionali attrezzate con SCMT).</p> <p>Il SSB nel modo operativo SN realizza le funzionalità del <i>SSB/SCMT</i> (NEAT - Parte Prima -Sezione III).</p> <p>4.8 Modo operativo "Unfitted" (UN)</p> <p>Modo operativo realizzabile in area di Livello "O". Il SSB si dispone nel modo operativo "Unfitted" al termine della procedura di inserimento dati/inizio missione (punto 6.4) eseguita in area di Livello "O" (linee tradizionali non attrezzate con SCMT).</p> <p>La disposizione del SSB nel modo operativo "Unfitted" viene segnalata in cabina di guida dalla specifica icona (tabella 2)</p>					
<p><i>PARTE SECONDA</i></p> <p>NORME DI ESERCIZIO</p> <p>5 INSERIZIONE DEL SSB</p> <p>All'inizio del servizio (presa in consegna del rotabile) il PdC deve inserire il SSB qualora lo stesso non risulti già inserito (es.: consegne dirette tra il PdC). Tale inserzione deve essere eseguita secondo le modalità operative riportate nella Manualistica di bordo. L'inserzione del SSB dispone lo stesso in Stand-By ed attiva gli autotest di verifica delle apparecchiature; ciò viene segnalato dall'icona relativa allo stato Stand-By (tabella 2) e dai messaggi relativi agli</p>	<p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>16.5 Un treno non può partire dalla località di servizio di origine se nella cabina guida di testa e nelle altre eventuali cabine da utilizzare durante il percorso per la condotta del treno, non sono presenti e funzionanti tutte le apparecchiature di cui al punto 3.2, in coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere.</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>autotest in corso.</p> <p>L'esito positivo degli autotest di verifica, segnalato dai messaggi relativi agli autotest eseguiti con successo, dispone il SSB per l'inserimento dei dati/inizio missione (punto 6). Qualora gli autotest di verifica non diano esito positivo il PdC, presa visione degli eventuali messaggi di guasto, deve informare l'agente responsabile della propria IF per gli opportuni provvedimenti.</p> <p>Nel caso particolare in cui alla presa in consegna del rotabile il SSB risulti nello stato Isolation (punto 3.4) e sui libri di bordo non risultino registrazioni in merito, il PdC deve inserire l'apparecchiatura per provarne l'efficienza e, se questa risulta efficiente, il rotabile può essere utilizzato per il servizio. In tale evenienza il CEA (commutatore esclusione apparecchiatura) dovrà essere piombato nella posizione di "ERTMS inserito" oppure, nel caso ciò non risulti possibile, dovrà essere richiesta l'operazione di piombatura sui libri di bordo.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>6 INSERIMENTO DATI/INIZIO MISSIONE</p> <p>La procedura di inserimento dei dati nel SSB richiede l'immissione e la conferma dei dati previsti o la sola conferma degli stessi qualora siano già presenti (il SSB visualizza i dati precedentemente inseriti). Tale procedura deve essere effettuata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ad inizio servizio (effettuazione di un treno oppure di movimenti di manovra); - ogni qualvolta vengano modificati i dati richiesti; 	<p>9.2 Prima della partenza dalla località di origine del treno devono essere inseriti nel SSB del sistema di protezione i dati corrispondenti alle caratteristiche tecniche del treno determinanti per la sicurezza della circolazione. Tali dati devono essere inseriti a convoglio fermo e devono essere modificati, sempre a treno fermo, ogniqualvolta subiscano variazioni.</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>– prima dell'effettuazione di un treno dopo aver effettuato movimenti di manovra;</p> <p>– quando il SSB cambia posizione nel convoglio (es.: dalla testa passa in coda o viceversa);</p> <p>– tutte le volte che viene temporaneamente disinserito il SSB oppure disabilitato il banco di guida;</p> <p>– ogni qualvolta sia richiesta dal SSB.</p> <p>I dati previsti da immettere nel SSB si suddividono in dati supplementari, corrispondenti all'identificativo dell'agente di condotta e ai dati identificativi della linea da percorrere (punto 6.1) e in dati treno, corrispondenti ai dati caratteristici del convoglio (punto 6.2).</p> <p>La quantità e tipologia dei dati da inserire si differenzia in relazione al servizio da svolgere (treno o movimenti di manovra) ed al livello di attrezzaggio della linea. Per il servizio di manovra è sufficiente inserire l'identificativo dell'agente di condotta e i dati identificativi della linea mentre per l'effettuazione dei treni occorre anche inserire i dati caratteristici del convoglio ed azionare il pulsante START.</p> <p>La procedura di inserimento dei dati deve essere fatta a treno fermo.</p> <p>Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</p> <p>6.1 Dati supplementari</p> <p>I dati supplementari da inserire sono:</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- identificativo dell'agente di condotta (numero di matricola). Dato da inserire sempre;</p> <p>- livello di attrezzaggio della linea (livello 2, livello STM o livello 0). Dato da inserire sempre;</p> <p>- numero identificativo RBC, numero identificativo del Paese (Nazione) e numero telefonico del RBC. Dati da inserire in area di Livello 2.</p> <p>6.2 Dati treno</p> <p>I dati treno da inserire sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> -numero del treno; -velocità massima ammessa dal convoglio; -categoria del treno (vedi punto 6.2.1); -lunghezza del convoglio; -percentuale di massa frenata presente nel convoglio; -tipo di freno (P/G) presente nel convoglio; -profilo limite di carico; -limite di carico per asse (peso assiale). <p>Alcuni dei predetti dati treno possono essere reimpostati (di default).</p> <p>I criteri e le modalità operative per l'inserimento dei dati treno sono riportati nella Manualistica di bordo. In tale manualistica sono riportate anche le specifiche modalità per la loro eventuale modifica durante il servizio (es : variazione del dato relativo alla velocità massima del convoglio per intervento del dispositivo RTB).</p> <p>6.2.1 Categorie dei treni</p> <p>La categoria del treno viene inserita</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>attraverso specifiche sigle. Tali sigle sono associate alle diverse caratteristiche dei treni secondo i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> -BT: treno di materiale ordinario (Basic Train); -AT: treno con sistema di pendolamento attivo (Active Tilting); -PT: treno con sistema di pendolamento passivo (Passive Tilting); -CW: treno sensibile al vento trasversale (Cross Wind sensitive). <p>Ciascun treno può appartenere ad una o più categorie compatibili.</p> <p>6.3 Procedura di inserimento dati/inizio missione in area di Livello "STM"</p> <p>In area di Livello "STM" l'inserimento dei dati supplementari (identificativo dell'agente di condotta e livello di attrezzaggio della linea) determina la visualizzazione dell'icona relativa al livello di attrezzaggio inserito (tabella 2) e dello specifico messaggio di attesa di scelta da parte del PdC. A seguito di tali visualizzazioni il PdC, a seconda del servizio da svolgere (movimenti di manovra oppure effettuazione di treno), deve operare come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> -<i>movimenti di manovra</i>: il PdC deve richiedere il modo operativo Shunting (punto 4.5); -<i>effettuazione di treno</i>: il PdC deve proseguire con l'inserimento dei dati treno. Tale inserimento determina la visualizzazione dello specifico messaggio 	<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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di attesa di scelta START da parte del PdC a seguito del quale quest'ultimo deve azionare il pulsante START.</p> <p>Con l'azionamento del pulsante START il SSB si dispone nel modo operativo Sistema Nazionale (punto 4.7) che deve essere confermato dal PdC attraverso il riconoscimento dello specifico messaggio.</p> <p>Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</p> <p>6.4 Procedura di inserimento dati/inizio missione in area di Livello "0"</p> <p>In area di Livello "0" l'inserimento dei dati supplementari (identificativo dell'agente di condotta e livello di attrezzaggio della linea) determina la visualizzazione dell'icona relativa al livello di attrezzaggio inserito (tabella 2) e dello specifico messaggio di attesa di scelta da parte del PdC. A seguito di tali visualizzazioni il PdC, a seconda del servizio da svolgere (movimenti di manovra oppure effettuazione di treno), deve operare come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - movimenti di manovra: il PdC deve richiedere il modo operativo Shunting (punto 4.5); - effettuazione di treno: il PdC deve proseguire con l'inserimento dei dati treno. Tale inserimento determina la visualizzazione dello specifico messaggio di attesa di scelta START da parte del PdC a seguito del quale quest'ultimo deve azionare il pulsante START. Con 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'azionamento del pulsante START il SSB si dispone nel modo operativo Unfitted (punto 4.8) che deve essere confermato dal PdC attraverso il riconoscimento dello specifico messaggio.</p> <p>Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</p> <p>6.5 Procedura di inserimento dati/inizio missione in area di Livello "2"</p> <p>In area di Livello "2" l'inserimento dei dati supplementari (identificativo dell'agente di condotta, livello di attrezzaggio della linea, numero identificativo RBC, numero identificativo del Paese (Nazione) e numero telefonico del RBC) determina la visualizzazione dell'icona relativa al livello di attrezzaggio inserito (tabella 2), dell'icona relativa alla richiesta e stabilizzazione della connessione radio (tabella 2) e dello specifico messaggio di attesa di scelta da parte del PdC. A seguito di tali visualizzazioni il PdC, a seconda del servizio da svolgere (movimenti di manovra oppure effettuazione di treno), deve operare come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - movimenti di manovra: il PdC deve richiedere il modo operativo Shunting (punto 4.5); - effettuazione di treno: il PdC deve proseguire con l'inserimento dei dati treno. Tale inserimento determina la visualizzazione dello specifico messaggio di attesa di scelta START da parte del PdC a seguito del quale quest'ultimo deve 					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>azionare il pulsante START. Con l'azionamento del pulsante START il SSB si dispone nel modo operativo Staff Responsible (punto 4.3) che deve essere confermato dal PdC con il riconoscimento dello specifico messaggio.</p> <p>Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</p> <p>7 FINE MISSIONE (End of Mission)</p> <p>La sola disabilitazione del banco di guida determina la condizione di fine missione (End of Mission). La successiva riabilitazione del banco di guida (Start of Mission) richiede una nuova inserzione dei dati (punti 6.3, 6.4 e 6.5).</p> <p>Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo</p>					
<p>8 TERMINE DEL SERVIZIO (DISINSERZIONE DEL SSB)</p> <p>Il PdC al termine del servizio deve disinserire il SSB secondo le modalità operative riportate nella Manualistica di bordo.</p>				IF	
<p>9 PASSAGGIO DA UNA LINEA TRADIZIONALE AD UNA CON ERTMS/ETCS L2 E VICEVERSA (TRANSIZIONI DI LIVELLO)</p> <p>9.1 Fermata al segnale di Protezione del Bivio (ubicato sulla linea tradizionale) che immette sulla linea ERTMS/ETCS L2</p> <p>Con i treni che devono percorrere una linea attrezzata con ERTMS/ETCS L2 il PdC che incontra il segnale di protezione del</p>	<p>9.7 Durante il percorso l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e le eventuali prescrizioni ricevute.</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>bivio (ubicato sulla linea tradizionale) che immette i treni sulla linea ERTMS/ETCS L2, disposto a via impedita, deve effettuare la fermata in modo da arrestarsi con la testa del convoglio in precedenza immediata del predetto segnale.</p>					
<p>9.2 Transizione da un'area di Livello "0" ad un'area di Livello "2" La transizione da una linea di Livello "0" (modo operativo Unfitted) ad una di Livello "2" (modo operativo Full Supervision) avviene in corrispondenza del segnale di confine (punto di confine), in modo automatico e senza l'arresto del treno. All'atto della transizione l'aspetto di via libera del segnale di confine concorda con l'Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa concessa dal Sistema per l'ingresso nell'area di Livello "2" e la velocità ammessa dal sistema di segnalamento della linea tradizionale di Livello "0" non è mai superiore a quella ammessa dall'Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa concessa dal Sistema. Tale transizione determina il cambio delle segnalazioni/indicazioni sul DMI (spegnimento di quelle previste dal modo Unfitted ed attivazione di quelle previste dal modo Full Supervision). La predetta transizione viene preventivamente segnalata dal messaggio di annuncio Livello "2". Con la transizione in Full Supervision il PdC deve prendere visione delle indicazioni di velocità e spazio</p>	<p>5.4 Le indicazioni fornite da sistemi di segnalamento diversi devono essere congruenti tra loro nei tratti di sovrapposizione e nella transizione da un sistema all'altro. La velocità consentita dal sistema cessante non deve essere maggiore della velocità consentita dal sistema subentrante.</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>visualizzate, salvo il rispetto dell'eventuale messaggio relativo all'ingresso nel modo Full Supervision il cui spegnimento indica il completo ingresso del treno nell'area controllata dal sistema (completa protezione del convoglio da parte del sistema).</p> <p>Nel caso il segnale di confine sia disposto a via impedita la predetta transizione avviene con passaggio dal modo Unfitted a quello di Staff Responsible. In tale evenienza deve essere effettuata, dopo il ricevimento dell'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione dal DCO, la procedura di Override (punto 10.9).</p> <p>Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</p> <p>9.3 Transizione da un'area di Livello "STM" ad un'area di Livello "2"</p> <p>La transizione da una linea di Livello "STM" (modo operativo Sistema Nazionale) ad una di Livello "2" (modo operativo Full Supervision) avviene in corrispondenza del segnale di confine (punto di confine), in modo automatico e senza l'arresto del treno. All'atto della transizione l'aspetto di via libera del segnale di confine concorda con l'Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema per l'ingresso nell'area di Livello "2" e la velocità consentita dal Sistema di segnalamento della linea tradizionale di Livello "STM" non è mai superiore a quella</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ammessa dall'Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa concessa dal Sistema. Tale transizione determina il cambio delle segnalazioni/indicazioni sul DMI (spegnimento di quelle previste dal modo Sistema Nazionale ed attivazione di quelle previste dal modo Full Supervision). La predetta transizione viene preventivamente segnalata dal messaggio di annuncio Livello "2" e deve essere confermata dal PdC attraverso il riconoscimento del relativo messaggio (nel caso di mancata conferma il SSB comanda la frenatura che può essere riarmata con il predetto riconoscimento). Con la transizione in Full Supervision il PdC deve prendere visione delle indicazioni di velocità e spazio visualizzate, salvo il rispetto dell'eventuale messaggio relativo all'ingresso nel modo "Full Supervision" il cui spegnimento indica il completo ingresso del treno nell'area controllata dal sistema (completa protezione del convoglio da parte del sistema). Qualora la linea di livello STM sia munita di BAcc la fine della zona codificata non viene segnalata dal codice 180. Nel caso il segnale di confine sia disposto a via impedita la predetta transizione avviene con passaggio dal modo Sistema Nazionale a quello di Staff Responsible. In tale evenienza deve essere effettuata, dopo il ricevimento dell'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione dal DCO, la procedura di Override (punto</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>10.9). Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</p> <p>9.4 Transizione da un'area di Livello "2" ad un'area di Livello "0"</p> <p>La transizione da una linea di Livello "2" (modo operativo Full Supervision) ad una di Livello "0" (modo operativo Unfitted) avviene in corrispondenza del segnale di confine (punto di confine), in modo automatico e senza l'arresto del treno.</p> <p>All'atto della transizione l'Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa concessa dal Sistema per l'uscita dall'area di Livello "2" è congruente con l'aspetto di via libera del segnale di confine (il segnale di avviso relativo al segnale di confine è ubicato in area di Livello "2") e la velocità consentita dal Sistema non è maggiore di quella ammessa dal sistema di segnalamento della linea tradizionale di Livello "0".</p> <p>Tale transizione determina il cambio delle segnalazioni/indicazioni sul DMI (spegnimento di quelle previste dal modo Full Supervision ed attivazione di quelle previste dal modo Unfitted).</p> <p>La predetta transizione viene preventivamente segnalata dal messaggio di annuncio Livello "0" e deve essere confermata dal PdC attraverso il riconoscimento del relativo messaggio (nel caso di mancata conferma il SSB comanda la frenatura che può essere riarmata con il predetto riconoscimento).</p> <p>All'approssimarsi della transizione in</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Unfitted il PdC deve tempestivamente prendere visione delle indicazioni del segnalamento della linea tradizionale.</p> <p>Nel caso di transizione con il segnale di confine disposto a via impedita il passaggio dal modo Full Supervision a quello di Unfitted richiede la procedura di Override (punto 10.9). Resta inteso che tale procedura deve essere eseguita dopo il ricevimento della prescrizione per il superamento del predetto segnale.</p> <p>Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</p> <p>9.5 Transizione da un'area di Livello "2" ad un'area di Livello "STM"</p> <p>La transizione da una linea di Livello "2" (modo operativo Full Supervision) ad una di Livello "STM" (modo operativo Sistema Nazionale) avviene in corrispondenza del segnale di confine (punto di confine), in modo automatico e senza l'arresto del treno. All'atto della transizione l'Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa concessa dal Sistema per l'uscita dall'area di Livello "2" è congruente con l'aspetto di via libera del segnale di confine (il segnale di avviso relativo al segnale di confine è ubicato in area di Livello "2") e la velocità consentita dal Sistema non è maggiore di quella ammessa dal sistema di segnalamento della linea tradizionale di Livello "STM".</p> <p>Tale transizione determina il cambio delle segnalazioni/indicazioni sul DMI</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(spegnimento di quelle previste dal modo Full Supervision ed attivazione di quelle previste dal modo Sistema Nazionale). La predetta transizione viene preventivamente segnalata dal messaggio di annuncio Livello "STM" e deve essere confermata dal PdC attraverso il riconoscimento del relativo messaggio (nel caso di mancata conferma il SSB comanda la frenatura che può essere riarmata con il predetto riconoscimento). All'approssimarsi della transizione in STM il PdC deve tempestivamente prendere visione delle indicazioni del segnalamento della linea tradizionale. Nel caso di transizione con il segnale di confine disposto a via impedita il passaggio dal modo Full Supervision a quello di Sistema Nazionale richiede la procedura di Override (punto 10.9). Resta inteso che tale procedura deve essere eseguita dopo il ricevimento della prescrizione per il superamento del predetto segnale. Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</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>10 CIRCOLAZIONE IN AREA DI LIVELLO "2" 10.1 Fermata ai segnali fissi di Protezione/Partenza/Posto di Esodo/Fine Sezione/Confine. In tutti i casi di fermata del treno ad un segnale fisso Protezione/Partenza/Posto di Esodo/Fine Sezione/Confine), indipendentemente dal modo operativo</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</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>in atto, il PdC deve effettuare tale fermata in precedenza immediata al predetto segnale, in modo che l'antenna di captazione (posta sotto il rotabile) si posizioni entro una determinata finestra, che ha inizio da una distanza di circa 100 metri dal segnale e termina in corrispondenza dello stesso.</p> <p>La posizione della testa del convoglio all'interno di tale finestra è necessaria affinché, a seconda dei casi, possa essere effettuata:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la procedura TAF (punto 10.2.8), per il passaggio da On Sight a Full Supervision, da Staff Responsible a On Sight, da Staff Responsible a Full Supervision, oppure per ricevere, con il SSB in On Sight, una nuova Autorizzazione al Movimento in On Sight; • la procedura Override (punto 10.9), per il superamento del termine di una Autorizzazione al Movimento in Full Supervision oppure in On Sight (EOA); • la conferma del modo operativo On Sight, per il passaggio dal modo Full Supervision al modo On Sight (punto 10.2.6). <p>Qualora il treno debba effettuare una fermata di servizio (es.: fermata per servizio viaggiatori) e l'arresto nel punto più adatto al servizio da svolgere non coincide con il posizionamento della testa del convoglio in precedenza immediata del segnale di partenza (entro la prevista finestra) il PdC, dopo la fermata per servizio e ricevuto il pronti dal Capotreno, deve avanzare fino al</p>	<p>ricevute.</p>				

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
predetto segnale.					
<p>10.2 Passaggio (transizione) da un modo operativo ad un altro</p> <p>10.2.1 Passaggio da "Staff Responsible" a "Full Supervision" Un treno può passare dal modo "Staff Responsible" (punto 4.3) a quello di "Full Supervision" (punto 4.1) qualora le condizioni della linea a valle del segnale imperativo (a partire dal punto di inizio della prima successiva sezione di blocco radio) permettano il modo "Full Supervision" ed il PdC abbia effettuato la procedura TAF (punto 10.2.8).</p> <p>10.2.2 Passaggio da "Full Supervision" a "Staff Responsible" Un treno fermo in corrispondenza di un segnale imperativo di Protezione, di Partenza, di Posto di Esodo o di Fine Sezione può passare dal modo "Full Supervision" (punto 4.1) a quello di "Staff Responsible" (punto 4.3) qualora il PdC, dopo aver ricevuto dal DCO l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione (art 21 bis - B lettera c) del Regolamento sui Segnali), esegua la procedura di Override (punto 10.9) per il superamento della EOA (termine dell' Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa).</p> <p>10.2.3 Passaggio da "Staff Responsible" a "On Sight" Un treno può passare dal modo "Staff Responsible" (punto 4.3) a quello di "On Sight" (punto 4.2) qualora le condizioni della</p>	<p>4.5 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera c):</p> <p>c.1. ogni movimento di treno deve avvenire su un tratto di via libero, concesso in uso esclusivo al treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri veicoli;</p> <p>c.2. la velocità massima ammessa per ogni treno, in ogni punto della linea, deve essere tale che il treno stesso, mediante il sistema di frenatura, possa arrestarsi entro lo spazio residuo del tratto di via concesso in uso esclusivo di cui alla precedente lettera c.1..</p> <p>5.4 Le indicazioni fornite da sistemi di segnalamento diversi devono essere congruenti tra loro nei tratti di sovrapposizione e nella transizione da un sistema all'altro. La velocità consentita dal sistema cessante non deve essere maggiore della velocità consentita dal sistema subentrante.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>8.18 Un'autorizzazione al movimento deve includere almeno un'intera sezione di blocco o un intero itinerario e non può includere parti di essi.</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>linea a valle del segnale imperativo (a partire dal punto di inizio della prima successiva sezione di blocco radio) e fino al successivo segnale permettano il modo "On Sight" ed il PdC abbia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - effettuato la procedura TAF (punto 10.2.8); - confermato il modo On Sight (punto 4.2). <p>Il ricevimento dell' Autorizzazione al Movimento in On Sight viene confermato dalla visualizzazione del messaggio di estensione Autorizzazione al Movimento in On Sight.</p> <p>10.2.4 Passaggio da "On Sight" a "StaffResponsible"</p> <p>Un treno fermo in corrispondenza di un segnale di Protezione, di Partenza, di Posto di Esodo o di Fine Sezione può passare dal modo "On Sight" (punto 4.2) a quello di "Staff Responsible" (punto 4.3) qualora il PdC, dopo aver ricevuto dal DCO l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione (art 21 bis - B lettera c) del Regolamento sui Segnali), esegua la procedura di Override (punto 10.9) per il superamento della EOA (termine dell'Autorizzazione al Movimento in On Sight).</p> <p>10.2.5 Passaggio da "On Sight" a "Full Supervision"</p> <p>Un treno può passare dal modo "On Sight" (punto 4.2) a quello di "Full Supervision" (punto 4.1) qualora le condizioni della</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>linea a valle del segnale imperativo (a partire dal punto di inizio della prima successiva sezione di blocco radio) permettano il modo "Full Supervision" ed il PdC abbia effettuato la procedura T AF (punto 10.2.8).</p> <p>Il ricevimento dell' Autorizzazione al Movimento in Full Supervision viene confermato dalla visualizzazione del messaggio di estensione Autorizzazione al Movimento in Full Supervision.</p> <p>10.2.6 Passaggio da "Full Supervision" a "On Sight"</p> <p>Un treno può passare dal modo "Full Supervision" (punto 4.1) a quello di "On Sight" (punto 4.2) qualora le condizioni della linea a valle del segnale imperativo (a partire dal punto di inizio della prima successiva sezione di blocco radio) consentano il modo "On Sight" ed il PdC abbia confermato tale modo operativo.</p> <p>10.2.7 Estensione dell' Autorizzazione al Movimento in "On Sight"</p> <p>Un treno in modo "On Sight" può ricevere una nuova Autorizzazione al Movimento in On Sight (estensione dell'autorizzazione in On Sight) qualora le condizioni della linea a valle del segnale imperativo (a partire dal punto di inizio della prima successiva sezione di blocco radio) lo permettano ed il PdC abbia effettuato la procedura TAF (punto 10.2.8).</p> <p>Il ricevimento della nuova Autorizzazione al Movimento in On Sight viene confermato dalla visualizzazione del messaggio di estensione Autorizzazione al</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
Movimento in On Sight.					
<p>10.2.8 Procedura TAF Affinché un treno circolante in Staff Responsible oppure in On Sight possa ricevere un'Autorizzazione al Movimento in Full Supervision oppure in On Sight deve essere eseguita la procedura "TAF" che prevede la conferma, da parte del PdC, della libertà del tratto di linea davanti al treno e fino al successivo segnale fisso. Il PdC conferma quanto sopra attraverso il riconoscimento di uno specifico messaggio visualizzato sul DMI (richiesta TAF). Il PdC deve effettuare il riconoscimento della richiesta TAF solo dopo essersi assicurato che il tratto di linea davanti al treno e fino al successivo segnale fisso risulti libero. La procedura TAF deve essere eseguita a treno fermo. Il PdC può, eventualmente, escludere la funzione Vigilante, nei casi previsti, solo dopo il passaggio del SSB in Full Supervision. La procedura TAF, eventualmente richiesta in corrispondenza dei segnali di Fine Sezione, per i quali esista specifico esonero nell'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione ricevuta dal DCO, non deve essere mai effettuata. Tale procedura non deve essere mai effettuata anche nel caso che, per guasto od altra causa, la richiesta TAF venga visualizzata durante la procedura di "Override". In entrambi i casi la visualizzazione della richiesta TAF viene</p>	<p>12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi in suo possesso.</p>			<p>IF</p>	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>spenta automaticamente dal sistema al superamento del segnale fisso interessato (termine della prevista finestra). Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB per l'effettuazione della procedura TAF sono riportate nella Manualistica di bordo.</p>					
<p>10.3 Origine corsa di un treno da binario attrezzato per la procedura di Inserzione dati/Inizio missione (Start of Mission) Nel caso di origine corsa di un treno da un binario di precedenza appositamente attrezzato per l'effettuazione della procedura di Inserzione dati/Inizio missione (Start of Mission) il convoglio, prima della partenza, deve essere attestato in precedenza di uno specifico punto indicato sul terreno da una apposita tabella riportante la scritta START. Tale punto individua un PI finalizzato a permettere la trasmissione al RBC della posizione e del senso di marcia del convoglio (Position Report). Con il treno attestato in precedenza alla predetta tabella il PdC deve eseguire la procedura di Inserzione dati/Inizio missione (punto 6.5) al termine della quale in modo Staff Responsible deve portarsi al successivo segnale di partenza (entro la prevista finestra) per eseguire la procedura TAF (punto 10.2.8). Prima di eseguire tale movimento, da considerare movimento di manovra, il PdC deve ricevere l'autorizzazione, con comunicazione verbale registrata, dal</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte. 5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato. 5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>DCO e il pronti dal Capotreno. Qualora dopo l'arresto del treno entro la prevista finestra, il PdC non riceva la richiesta TAF (punto 10.2.8), trascorsi 3 minuti dalla fermata, deve comunicare l'anormalità al DCO il quale potrà richiedere di attendere la richiesta TAF oppure notificare al treno l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione per la partenza in Staff Responsible. Resta inteso che in quest'ultimo caso dovrà essere effettuata la procedura Override (punto 10.9).</p> <p>Nell'Orario di Servizio devono essere indicati i binari dei PdS appositamente attrezzati per la procedura di Start of Mission.</p>	<p>ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p> <p>9.2 Prima della partenza dalla località di origine del treno devono essere inseriti nel SSB del sistema di protezione i dati corrispondenti alle caratteristiche tecniche del treno determinanti per la sicurezza della circolazione. Tali dati devono essere inseriti a convoglio fermo e devono essere modificati, sempre a treno fermo, ogniqualvolta subiscano variazioni.</p>				
<p>10.4 Posti di cambio fase (PCF) Relativamente ai posti di cambio fase (PCF) segnalati sul terreno, indicati nell'Orario di Servizio e normalmente gestiti dal sistema (allegato VI bis PGOS)</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</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>devono essere rispettate, in relazione al modo operativo in atto, le seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in Full Supervision (Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa concessa dal sistema) le operazioni di disinserzione/reinserzione dei carichi in corrispondenza dei PCF disalimentati sono eseguite in modo automatico dal SSB; tali operazioni vengono segnalate attraverso la visualizzazione della specifica icona (tabella 2). Durante la condotta nel modo operativo Full Supervision il PdC deve effettuare manualmente le operazioni di disinserzione/re inserzione dei carichi solo in corrispondenza dei PCF disalimentati, per i quali abbia ricevuto la specifica prescrizione dal DCO (allegato VI bis PGOS), avvalendosi delle indicazioni riportate nell'Orario di Servizio e di quelle dei segnali sul terreno (art. 73 RS); • in On Sight (Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista concessa dal sistema) il PdC deve ritenere tutti i PCF incontrati alimentati. In tale evenienza il PdC non deve tenere conto delle indicazioni riportate nell'Orario di Servizio e di quelle date dai segnali sul terreno (art. 73 RS); • in Staff Responsible (Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO) il PdC, in relazione alla prescrizione ricevuta, deve: <ul style="list-style-type: none"> –ritenere tutti i PCF incontrati disalimentati, qualora la prescrizione 	<p>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>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>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>preveda la circolazione del treno con la via libera di giunto (tratto libero da treni). In tale evenienza il PdC deve effettuare le operazioni di disinserzione/reinserzione dei carichi in corrispondenza di tutti i PCF incontrati avvalendosi delle indicazioni riportate nell'Orario di Servizio e di quelle date dai segnali sul terreno (art. 73 RS);</p> <p>–ritenere tutti i PCF incontrati alimentati, qualora la prescrizione preveda la circolazione del treno con la marcia a vista non superando mai la velocità di 30 km/h. In tale evenienza il PdC non deve tenere conto delle indicazioni riportate nell'Orario di Servizio e di quelle date dai segnali sul terreno (art. 73 RS).</p> <p>Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</p> <p>10.5 Posti di cambio tensione (POC)</p> <p>Relativamente ai posti di cambio tensione (POC) segnalati sul terreno, indicati nell'Orario di Servizio e gestiti dal sistema (allegato VI bis PGOS) devono essere rispettate, in relazione al modo operativo in atto, le seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in Full Supervision (Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa concessa dal sistema) le operazioni di abbassamento/alzamento del pantografo in corrispondenza dei POC sono eseguite in modo automatico dal SSB; tali operazioni vengono segnalate attraverso la visualizzazione della specifica icona (tabella 2). In tal caso il PdC deve effettuare manualmente solo 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'operazione di cambio della tensione di alimentazione (commutazione dello specifico selettore) alla visualizzazione della icona relativa al pantografo abbassato;</p> <ul style="list-style-type: none"> • in Staff Responsible (Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO) che prevede la circolazione del treno con la via libera di giunto (tratto libero da treni) le operazioni di abbassamento/alzamento del pantografo in corrispondenza dei POC e quelle di cambio della tensione di alimentazione, devono essere eseguite manualmente dal PdC, avvalendosi delle indicazioni riportate nell'Orario di Servizio e di quelle dei segnali sul terreno (art. 73 RS). <p>Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</p> <p>10.6 Abbassamento del pantografo per esigenze diverse dal cambio tensione</p> <p>Nel caso di abbassamento del pantografo per esigenze diverse dal cambio tensione, segnalati sul terreno e notificati con specifica prescrizione del DCO (allegato VI bis PGOS), il PdC deve provvedere manualmente a tutte le operazioni richieste avvalendosi delle prescrizioni ricevute e delle indicazioni dei segnali sul terreno (art. 73 RS).</p> 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>10.7 Movimenti di manovra (Il modo operativo Shunting in area di Livello "2" non è implementato).</p> <p>Nel caso debbano effettuarsi movimenti</p>	<p>9.2 Prima della partenza dalla località di origine del treno devono essere inseriti nel SSB del sistema di protezione i dati corrispondenti alle caratteristiche</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di manovra in un'area di Livello "2" è necessario disporre il SSB nello stato di Isolation (punto 3.4). Al termine della manovra il PdC deve provvedere alla reinserimento del SSB (punto 5) ed alla procedura di inserimento dati/inizio missione (punto 6.5). Lo spiombamento dell'apparecchiatura per l'isolamento deve essere registrato sui libri di bordo e comunicato al Referente dell'Impresa Ferroviaria interessata. Resta inteso che i movimenti di manovra devono essere effettuati nel rispetto delle norme comuni. Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</p>	<p>tecniche del treno determinanti per la sicurezza della circolazione. Tali dati devono essere inseriti a convoglio fermo e devono essere modificati, sempre a treno fermo, ogniqualvolta subiscano variazioni.</p>				
<p>10.8 Movimenti in modo Reversing e di Retrocessione 10.8.1 Movimenti in modo Reversing In modo Reversing il sistema concede una MA con velocità non superiore a 30 km/h all'interno di un'area predefinita in direzione opposta rispetto al senso di marcia del treno. Tale MA viene resa automaticamente disponibile a bordo quando il PdC dispone la leva di inversione del moto per la direzione "indietro". Sulle linee ove sono presenti Posti di Esodo le aree di Reversing sono configurate in modo tale da consentire la migliore posizione del treno in relazione ai PdE. Al termine dei movimenti in modo Reversing per la ripresa della corsa occorre effettuare la procedura di Fine Missione (End of Mission) e</p>	<p>10.10 Un treno può retrocedere nella precedente località di servizio solo in casi eccezionali. Qualora il movimento di retrocessione non sia autorizzato dal sistema di segnalamento, esso può avvenire solo a seguito di autorizzazione del regolatore della circolazione di giurisdizione e a condizione che la cabina di guida da cui viene eseguita la retrocessione si trovi in testa al convoglio nel senso del movimento di retrocessione. Il regolatore della circolazione, prima di autorizzare il movimento di retrocessione, deve accertare la libertà da veicoli del tratto di linea e degli itinerari interessati, accertare la corretta chiusura dei PL interessati e notificare al treno le necessarie prescrizioni di movimento.</p>	M		IF	<p>Introdotta il principio che i movimenti di retrocessione non autorizzati dal sistema di segnalamento devono essere autorizzati sempre dal regolatore della circolazione.</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>successivamente effettuare la procedura di Inserimento Dati/Inizio Missione (Start of Mission).</p> <p>10.8.2 Movimenti di Retrocessione Per situazioni di imminente pericolo sono consentiti brevi movimenti di retrocessione di estesa non superiore a 200 metri con il SSB nello stato Post Trip. Resta inteso che tali movimenti devono avvenire nel rispetto delle norme vigenti (Art. 40/10 IPCL). A seguito del movimento di retrocessione il treno deve riprendere la corsa dopo il ricevimento dell' Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO nel modo operativo "Staff Responsible". Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature per la disposizione del SSB in Staff Responsible sono riportate nella Manualistica di bordo. Resta inteso che, movimenti di retrocessione per situazioni diverse da quelle precedentemente descritte, previsti dalle vigenti norme, sono possibili con il SSB in Isolation (punto 3.4).</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/Dir/2012)</p>				
<p>10.9 Procedura Override La procedura "Override" è prevista per il superamento del termine di una Autorizzazione al Movimento in Full Supervision oppure in On Sight (EOA) nei casi in cui, per particolari anomalie (es.: anomalie ad un deviatore) il treno non possa ricevere altra Autorizzazione al Movimento dal sistema. Tale procedura, dopo il ricevimento dell'</p>	<p>12.1 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). 12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'esclusione del SSB o una o più funzioni di sicurezza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione.</p> <p>Introdotta il principio che in assenza di protezione il limite di velocità da</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO, prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la richiesta di superamento della EOA; - la conferma della predetta richiesta. <p>Tale conferma determina l'attivazione della funzione Override (visualizzazione della specifica icona) che rimane attiva per un determinato "tempo" e "spazio da percorrere";</p> <ul style="list-style-type: none"> - la ripresa della corsa ed il superamento della BOA nei limiti di validità della funzione Override. <p>Il superamento della EOA determina il passaggio in Staff Responsible (visualizzazione della specifica icona) e la disattivazione della funzione Override (spegnimento della specifica icona).</p> <p>Qualora allo scadere dei limiti di validità della funzione Override il treno non ha ripreso la corsa oppure si è avviato ma non ha superato la EOA, il SSB interviene imponendo la condizione di treno fermo (nel primo caso) oppure attivando la frenatura di emergenza (nel secondo caso). In tali evenienze dovrà essere rispettato quanto previsto nella Manualistica di bordo.</p> <p>Nel caso l'Autorizzazione al Movimento del DCO prescriva la circolazione del treno con velocità diversa da quella di default (30 km/h) il PdC deve modificare il tetto di velocità imposto dal modo Staff Responsible inserendo il valore di velocità prescritto.</p> <p>La procedura "Override" deve essere eseguita anche nei casi di ricevimento di</p>	<p>sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi in suo possesso.</p> <p>12.3 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"> 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. b) non siano in atto movimenti contemporanei non indipendenti per disposizione di impianto; 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: <ul style="list-style-type: none"> - caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; - caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere. <p>Non deve essere comunque superata la velocità di 50 km/h, che deve essere</p>				<p>rispettare è sempre di 50 km/h, indipendentemente dalla ripetizione segnali efficiente e dalla presenza di altri agenti in cabina di guida,</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>altra Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione ricevuta al termine di un percorso effettuato in modo Staff Responsible; in tale evenienza qualora la nuova Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione prescriva la circolazione del treno con velocità diversa da quella imposta dal modo Staff Responsible nel percorso precedente, il PdC deve sempre inserire il nuovo tetto di velocità. Ciò è necessario in quanto il tetto di default (30 km/h) viene ripristinato in modo automatico solo con la prima procedura "Override" eseguita al termine di un percorso effettuato in Full Supervision.</p> <p>La procedura "Override" deve essere inoltre effettuata anche nei casi di transizione di Livello con il segnale di confine disposto a via impedita, nonché in presenza di particolari casi di anormalità specificatamente riportati nella Manualistica di bordo (es. : intervento frenatura di emergenza con passaggio del SSB in Trip, particolare degrado alla connessione radio, ecc).</p> <p>Sulle linee dove sono presenti i Posti di Esodo, nel caso di circolazione in SR con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione del DCO tra due Posti di Esodo con interposto un PdS, la Procedura di "Override" deve essere effettuata in corrispondenza del segnale imperativo di protezione di tale PdS.</p> <p>Qualora, per guasto od altra causa, durante la procedura "Override", venga</p>	<p>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>				

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>visualizzata la richiesta TAF, il PdC non deve tener conto di tale richiesta che si spegnerà automaticamente al superamento del segnale fisso (termine della prevista finestra).</p> <p>Il PdC prima di eseguire la procedura "Override" deve obbligatoriamente includere la funzione Vigilante, nei casi previsti (punto 10.10.3), qualora la stessa risulti esclusa.</p> <p>La procedura "Override" non deve essere mai effettuata in corrispondenza dei segnali di Fine Sezione per i quali esista specifico esonero nell' Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione ricevuta dal DCO.</p> <p>Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature per l'effettuazione della procedura Override sono riportate nella Manualistica di bordo.</p>					
<p>10.10 Circolazione del treno in On Sight oppure Staff Responsible 10.10.1 Circolazione in On Sight Il PdC durante la circolazione con il SSB in On Sight, ammessa a seguito del ricevimento di una Autorizzazione al Movimento in Marcia a Vista (On Sight) da parte del sistema, deve effettuare la marcia a vista non superando comunque la velocità di 30 km/h. Qualora in tale modalità di circolazione venga visualizzato 10 specifico messaggio di testo " Rallentamento a 10 km/h " il PdC deve effettuare la marcia a vista non superando comunque la velocità di 10 km/h.</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: 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</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Durante la circolazione in On Sight non è ammesso, con il convoglio in movimento, visualizzare il tetto di velocità imposto dal modo operativo in atto.</p>	<p>anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>11.2 Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite la concessione di una specifica autorizzazione al</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	movimento concessa dal sistema stesso.				
<p>10.10.2 Circolazione in Staff Responsible Il PdC durante la circolazione con il SSB in Staff Responsible, ammessa a seguito del ricevimento dell' Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione da parte del DCO, deve regolare la corsa nel rispetto delle prescrizioni ricevute. Qualora l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione preveda specifico esonero dal rispetto dei segnali imperativi di fine sezione, la procedura TAF eventualmente richiesta in corrispondenza di tali segnali non deve essere mai effettuata.</p> <p>Durante la circolazione in Staff Responsible non è ammesso, con il convoglio in movimento, visualizzare il tetto di velocità imposto dal modo operativo in atto. Qualora durante la circolazione in Staff Responsible, prima del termine della corrispondente Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione ricevuta dal DCO, venga visualizzato lo specifico messaggio di <i>"conferma di arresto al segnale"</i> il PdC deve riconoscerlo entro un intervallo di tempo prefissato, pena l'attivazione della frenatura di emergenza riarmabile dopo il predetto riconoscimento.</p>	<p>11.1 In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>11.3 Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p>				
<p>10.10.3 Utilizzo della funzione Vigilante Durante la circolazione in modo On Sight o in modo Staff Responsible la funzione Vigilante deve essere obbligatoriamente sempre attiva (E-VIG in posizione funzione Vigilante inserita) in tutti i casi di rotabile attrezzato affidato ad un solo agente di condotta. Qualora invece il rotabile attrezzato sia affidato a due agenti di condotta il predetto obbligo deve essere rispettato solo con i treni viaggiatori a lunga percorrenza e treni merci, circolanti nel periodo notturno o comunque la</p>	<p>4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.</p> <p>16.6 Qualora durante il percorso una delle apparecchiature di cui al punto 3.2 si guasti e non sia possibile ripristinarne il funzionamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se non ..omissis di termine corsa; - se non viene controllata la vigilanza dell'agente di condotta il treno potrà proseguire fino alla località di 	M		IF	<p>Introdotta la funzione che il vigilante deve essere sempre inserito.</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>prestazione lavorativa giornaliera del PdC abbia interessato tale periodo (per periodo notturno deve intendersi dalle ore zero alle ore cinque a.m.). L'esclusione/inclusione della funzione Vigilante (manovra E-VIG) deve essere eseguita a convoglio fermo.</p>	<p>termine corsa, purché la sua circolazione sia protetta da un sistema di protezione. In mancanza 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; - se non è..omissis del punto 16.7.</p>				
<p>10.11 Circolazione con il SSB in Isolation (Isolato) Oltre ai casi di guasto al SSB (punto 10.17.2) un treno può circolare con il SSB in Isolation (isolato) anche a seguito di specifica richiesta del DCO (presenza di particolari situazioni di anormalità). In quest'ultima evenienza il DCO, oltre all'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione, deve prescrivere di viaggiare con il SSB in Isolation per il tratto di linea interessato. Il SSB potrà essere reinserito (punto 5) al termine del predetto tratto di linea. Da tale punto il treno deve comunque proseguire, dopo la procedura di inserimento dati/inizio missione (punto 6.5), in Staff Responsible fino al successivo segnale imperativo per il ricevimento della eventuale Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa.</p>	<p>12.1 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). 12.3 Per la circolazione di un treno in assenza della protezione del sistema, devono sussistere tutte le seguenti condizioni: 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. b) non siano in atto movimenti contemporanei non indipendenti per disposizione di impianto;</p>	M	I	GI	<p>Introdotta la prescrizione che con il SSB escluso il treno può proseguire alla velocità di 50 km/h solo se è attivo il vigilante o è presente in cabina di guida altro agente,</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Qualora la condotta dal treno sia affidata ad un solo agente di condotta un altro agente deve prendere posto in cabina di guida con l'obbligo di arrestare il convoglio nel caso di malore del predetto agente di condotta.</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"> - caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; - caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere. <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>10.12 Frenatura di emergenza comandata dal SSB con passaggio in Trip In presenza di determinate anormalità il SSB interviene passando nello stato Trip ed attivando la frenatura di emergenza fino alla condizione di treno fermo. Tali anormalità vengono segnalate dalle icone relative all'intervento della frenatura di emergenza e allo stato Trip (tabella 2), nonché dalle icone e/o messaggi relativi al tipo di anormalità che ha determinato l'intervento stesso. In tale evenienza il PdC deve portare il rubinetto del freno in posizione di frenatura rapida e, a treno fermo, effettuare il riconoscimento dello stato</p>	<p>10.5 Qualora, in seguito ad una anormalità 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. 10.6 Ogni anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione.</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Trip.</p> <p>Tali anomalie devono essere comunicate dal PdC al DCO specificandone la tipologia. A tal fine il PdC può avvalersi delle specifiche icone e/o messaggi visualizzati.</p> <p>La ripresa della corsa del treno a seguito delle predette anomalie può avvenire in Staff Responsible dopo il ricevimento dal DCO dell'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione.</p> <p>Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</p>	<p>Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p> <p>12.3 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"> - caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; - caratteristiche del materiale 				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>rotabile componente il treno e del servizio da svolgere.</p> <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>17.1 L'agente di condotta, qualora avverta l'intervento del sistema frenante non su suo comando, compatibilmente con le necessità di cui al precedente punto 10.2, deve intervenire per ottenere con tempestività l'arresto del treno.</p>				
<p>10.13 Guasti/Anormalità alla Connessione Radio 10.13.1 Perdita della connessione radio in modo Full Supervision oppure in On Sight Qualora durante la corsa in "Full Supervision" oppure in "On Sight" si verifichi la perdita della connessione radio con gli eventi conseguenti (attivazione della frenatura, temporanea visualizzazione del messaggio relativo all'errore supervisione collegamento radio e, solo in Full Supervision, anche azzeramento della velocità massima consentita), il SSB effettua determinati tentativi di ripristino della connessione stessa. Nel caso la connessione radio venga ripristinata senza provocare la chiusura della sessione di comunicazione (il SSB in relazione all'intervallo di tempo in cui la connessione manca provoca o meno la</p>	<p>10.5 Qualora, in seguito ad una anormalità 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> <p>10.6 Ogni anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>chiusura della sessione di comunicazione con il RBC), si ristabiliscono le normali condizioni di marcia. Qualora invece la connessione radio non venga più ristabilita oppure venga ristabilita dopo la chiusura della sessione di comunicazione, il SSB manterrà la frenatura attiva fino al raggiungimento della condizione di treno fermo. In tale evenienza il PdC deve comunicare l'anormalità al DCO specificando se è presente o meno la connessione radio (icona visualizzata o non). La ripresa della corsa potrà avvenire in Staff Responsible dopo il ricevimento dell'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO.</p> <p>Nel caso particolare in cui il treno si sia arrestato all'interno della prevista finestra e, a seguito delle procedure previste dalla Manualistica di bordo, riceva una Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema (in Full Supervision o in On Sight) non è necessario ricevere, per la ripresa della corsa, l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO.</p> <p>Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</p> <p>10.13.2 Perdita della connessione radio in caso di circolazione in Staff Responsible</p> <p>La perdita della connessione radio durante la circolazione in modo operativo Staff Responsible non determina nessun intervento sulla marcia</p>	<p>(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>12.3 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"> - caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; - caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere. <p>Non deve essere comunque superata la velocità di 50 km/h, che deve essere imposta dal sistema di protezione in</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>del treno. Tale anomalia si manifesta con la perdita temporanea o definitiva della icona relativa alla connessione radio (tabella 2).</p> <p>Qualora al termine del tratto di linea da percorrersi in Staff Responsible la connessione radio non risulti ristabilita (specifica icona non visualizzata) il PdC deve comunicare l'anomalia al DCO specificando l'assenza della connessione radio. In tale evenienza la ripresa della corsa potrà avvenire in modo operativo Staff Responsible dopo il ricevimento dell'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO.</p> <p>Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</p> <p>10.13.3 Perdita della connessione radio in precedenza del segnale di confine in ingresso alla linea AC/AV</p> <p>La perdita della connessione radio durante la circolazione in modo operativo Unfitted, o Sistema Nazionale, in precedenza al segnale di Confine determina la disposizione a via impedita di tale segnale. In tale evenienza il PdC deve comunicare l'anomalia al DCO.</p> <p>La ripresa della corsa potrà avvenire in modo operativo Staff Responsible dopo il ricevimento dell'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO.</p> <p>Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</p>	<p>modo automatico in relazione all'anomalia in atto, salvo il caso in cui il SSB debba essere escluso.</p>				

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>10.13.4 Inizio Missione senza collegamento radio In caso di assenza di connessione radio o di anomalità che ne impediscano la stabilizzazione (mancata visualizzazione della specifica icona) durante la procedura di inizio missione (punto 6.5) il PdC deve comunicare l'anormalità al DCO. La ripresa della corsa potrà avvenire in modo operativo Staff Responsible dopo il ricevimento dell'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO. Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</p> <p>10.13.5 Guasto al SSB relativo alle apparecchiature radio Il guasto al SSB relativo alle apparecchiature radio si manifesta attraverso le specifiche visualizzazioni (icone e messaggi) riportate nella manualistica di bordo. Tale anomalità deve essere comunicata al DCO. In presenza della predetta anomalità vale quanto previsto per i casi di guasti al SSB con passaggio nello stato System Failure (punto 10.17.2).</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/Dir/2012)</p>				
<p>10.14 Perdita di due PI consecutivi in Full Supervision/On Sight Durante la circolazione in Full Supervision o in On Sight, in caso di perdita di due PI consecutivi, il SSB determina l'attivazione della frenatura fino alla condizione di treno fermo. Tale anomalità si manifesta con la</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</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>visualizzazione del messaggio relativo al mancato rilevamento di due gruppi di boe consecutivi e, solo in Full Supervision, anche con l'azzeramento della velocità massima consentita. A treno fermo si verifica il riarmo del freno ed il PdC può riprendere la corsa nel rispetto della Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema (in Full Supervision o in On Sight). In tale evenienza il PdC deve comunque comunicare l'anormalità al DCO.</p>	<p>ricevute.</p>				
<p>10.15 Arresto di emergenza (messaggio di emergenza) 10.15.1 Arresto di emergenza incondizionato In presenza di un ordine di emergenza incondizionato (causato dal sistema oppure dal DCO) il SSB esegue una transizione nello stato Trip con applicazione della frenatura di emergenza fino alla condizione di treno fermo, indipendentemente dal modo operativo in atto (Full Supervision, On Sight o Staff Responsible). Tale anormalità viene segnalata dalla specifica icona (tabella 2) e dal messaggio relativo all'ordine di emergenza incondizionata. Tale anormalità deve essere comunicata dal PdC al DCO. La ripresa della corsa potrà avvenire in modo operativo Staff Responsible dopo il ricevimento dell'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO. Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate</p>	<p>10.5 Qualora, in seguito ad una anormalità 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. 10.6 Ogni anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>nella Manualistica di bordo.</p> <p>10.15.2 Arresto di emergenza condizionato</p> <p>In presenza di un ordine di emergenza condizionata (es.: occupazione indebita di un c.d.b. o chiusura segnale da parte del DCO) l'Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa viene ridotta fino al nuovo punto di arresto. Tale anomalia viene segnalata dalla specifica icona (tabella 2) e dal messaggio relativo all'ordine di emergenza condizionata e, a seconda della distanza del treno dal nuovo punto di arresto, dalla riduzione o meno delle indicazioni di velocità e spazio visualizzate ed, eventualmente, dall'attivazione della frenatura.</p> <p>Qualora l'anomalia non determini l'attivazione della frenatura il PdC deve operare secondo le indicazioni di velocità e spazio visualizzate, comunicando in ogni caso l'anomalia al DCO.</p> <p>Nel caso invece il rispetto del nuovo punto di arresto non sia compatibile con la velocità consentita il treno potrebbe superare la EOA con conseguente passaggio del SSB nello stato Trip ed attivazione della frenatura di emergenza fino alla condizione di treno fermo. In tale evenienza la ripresa della corsa potrà avvenire in Staff Responsible dopo il ricevimento dell'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO. Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature del SSB sono riportate nella Manualistica di bordo.</p>	<p>dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p> <p>12.3 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"> - caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; - caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere. <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'anomalia in atto, salvo il caso in cui il SSB debba essere escluso.</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>10.16 Richiesta Disabilitazione/Riabilitazione del banco di guida (End of Mission/Start of Mission) oppure Disinserzione/Reinserzione del SSB In presenza di particolari anomalie il DCO può richiedere, con comunicazioni verbali registrate, al PdC di effettuare l'operazione di Disabilitazione/Riabilitazione del banco di guida (punto 7) oppure quella di Disinserzione/Reinserzione del SSB (punti 8 e 5). Resta inteso che in entrambi i casi il PdC deve successivamente eseguire le normali operazioni di inserimento dati/inizio missione (punto 6.5).</p>	<p>9.2 Prima della partenza dalla località di origine del treno devono essere inseriti nel SSB del sistema di protezione i dati corrispondenti alle caratteristiche tecniche del treno determinanti per la sicurezza della circolazione. Tali dati devono essere inseriti a convoglio fermo e devono essere modificati, sempre a treno fermo, ogniqualvolta subiscano variazioni.</p>			IF	
<p>10.17 Anormalità e Guasti al SSB 10.17.1 Mancate o incomplete visualizzazioni sulla DMI In presenza di mancate o incomplete visualizzazioni sulla DMI che non determinano il passaggio dello stesso nello stato System Failure (punto 3.3) ma che comunque non permettono di proseguire il servizio il PdC deve provvedere alla Disinserzione/Reinserzione del SSB (punti 8 e 5). Qualora tale operazione non sia sufficiente a rimuovere l'anormalità e non sia possibile sostituire il DMI con quello di scorta, il SSB deve essere considerato guasto (punto 10.17.2).</p>	<p>16.6 Qualora durante il percorso una delle apparecchiature di cui al punto 3.2 si guasti e non sia possibile ripristinare il funzionamento: - se non...omissis... al punto 12; - se non è possibile visualizzare correttamente in cabina, ove previsto, le autorizzazioni al movimento, per la prosecuzione del treno dovranno essere applicate le norme di cui al punto 10.9; - se non...omissis... del punto 16.7.</p>			IF	
<p>10.17.2 Guasti al SSB con passaggio dello stesso in System Failure (Sistema in avaria) In presenza di guasti interessanti la</p>	<p>12.1 Il SSB del sistema di protezione della marcia o una o più funzioni di sicurezza da esso fornite possono essere esclusi soltanto qualora strettamente</p>	M	I	GI	Introdotta il principio che con il SSB escluso il treno può proseguire alla velocità di 50 km/h solo se

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sicurezza (guasti vitali) il SSB si dispone in modo automatico in System Failure (punto 3.3) con conseguente attivazione della frenatura di emergenza fino alla condizione di treno fermo e non riarmabile. In tale evenienza il PdC deve provvedere alla Disinserzione/Reinserzione del SSB (punti 8 e 5). Qualora tale operazione non sia sufficiente a rimuovere il guasto il SSB deve essere disposto in Isolation (punto 3.4). La circolazione con il SSB in Isolation (isolato) per guasto del SSB è eccezionalmente ammessa per il percorso strettamente necessario alla liberazione della linea (primo PdS o prima interconnessione) e nei casi in cui non sia possibile il soccorso con altro treno. Qualora la condotta del treno sia affidata ad un solo agente di condotta un altro agente deve prendere posto in cabina di guida con l'obbligo di arrestare il convoglio nel caso di malore del predetto agente di condotta. Resta inteso che la circolazione con il SSB in Isolation deve avvenire con Autorizzazioni al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO.</p>	<p>necessario al proseguimento del treno (autorizzazione al movimento concessa tramite prescrizione, guasto del sistema di protezione).</p> <p>12.3 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"> - caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; - caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere. <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</p>				<p>è attivo il vigilante o è presente in cabina di guida altro agente,</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>10.18 Soccorso dei treni Il soccorso dei treni in linea deve essere effettuato nel rispetto delle norme vigenti e secondo le specifiche procedure riportate nella Manualistica di bordo tenendo presente che qualora il mezzo di soccorso sia sprovvisto di SSB ERTMS/ETCS il modulo di condotta deve prevedere due agenti di condotta.</p>	<p>il SSB debba essere escluso.</p> <p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>	<p>M</p>		<p>IF</p>	<p>Introdotta il principio che i treni possono essere condotti da un solo agente di condotta e che il capotreno deve prendere posto in cabina di guida nei casi di guasto al sistema di protezione e del dispositivo vigilante.</p>
<p>10.19 Comunicazioni delle anomalie Tutte le anomalie relative al funzionamento del sistema ERTMS/ETCS L2 devono essere comunicate con celerità al DCO di giurisdizione anche quelle che non hanno procurato ritardo o l'arresto del treno.</p>	<p>10.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p>		<p>I</p>	<p>GI</p>	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;">PARTE PRIMA APPENDICI</p> <p>Appendice 2: INTEGRAZIONE ALLE NORME PARTICOLARI PER IL P.D.M. ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURE SPECIALI PER LA RIPETIZIONE CONTINUA DEI SEGNALI IN MACCHINA "ALLEGATO XIV IPCL" PER L'IMPIEGO DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA PER IL CONTROLLO DELLA MARCIA DEL TRENO (SCMT) CHE REALIZZA LA SOLA FUNZIONE DI RIPETIZIONE CONTINUA DEI SEGNALI IN MACCHINA</p> <p>1. PREMESSA Le apparecchiature di bordo del SCMT (sottosistema di bordo), installate sui rotabili dotati di cabina di guida (mezzi di trazione, carrozze pilota e rimorchi) e circolanti sulle linee appositamente attrezzate (sottosistema di terra), svolgono il controllo della marcia dei treni attraverso le informazioni prelevate da terra tramite il canale continuo (RSC) ed il canale discontinuo (RSDD). Tali apparecchiature realizzano in modo integrato le seguenti principali funzionalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Controllo della Marcia del Treno (funzione SCMT), sulle linee attrezzate con SCMT; - Ripetizione Continua dei Segnali in macchina (funzione RSC), sulle linee con Blocco Automatico a correnti codificate (BAcc) ; 	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				<p>NORMATIVA RELATIVA A VEICOLI NON PIU' AMMESSI A CIRCOLARE.</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- Controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta (funzione Vigilante), su tutte le linee.</p> <p>2. GENERALITA'</p> <p>Nella prima fase di attrezzaggio delle apparecchiature di bordo del SCMT, propedeutica per l'installazione definitiva, tali apparecchiature realizzano, sulle linee con BAcc, la sola funzione di Ripetizione Continua dei Segnali in macchina (funzione RSC), distinta in RSC a quattro codici e RSC a 9 codici.</p> <p>Le apparecchiature di bordo con funzione di RSC a 4 codici sono contraddistinte dalla visualizzazione sul monitor SCMT delle gemme relative alla RSC a 4 codici e ne svolgono le specifiche funzioni (allegato XIV IPCL).</p> <p>Le apparecchiature di bordo con funzione RSC a 9 codici sono invece contraddistinte dalla visualizzazione delle gemme relative alla RSC a 9 codici e svolgono le specifiche funzioni della RSC a 9 codici di tipo ridonato (allegato XIV IPCL), salvo l'intervento del controllo di velocità (CV) che rimane attivo dalla velocità massima fino alla velocità di 60 km/h. Queste apparecchiature realizzano inoltre il controllo di velocità a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 100 km/h con dato treno introdotto "1 agente"; - 30 Km/h in modalità MANOVRA (durante il servizio di manovra). <p>Il guidatore in servizio con i rotabili attrezzati con le predette apparecchiature di bordo deve rispettare</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>anche le "NORME PARTICOLARI PER IL P.D.M. ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA PER LA RIPETIZIONE CONTINUA DEI SEGNALI IN MACCHINA" (allegato XIV IPCL), salvo quanto diversamente riportato nella presente Appendice.</p> <p>3. APPARECCHIATURE DI BORDO (rif. punto 2 allegato XIV IPCL)</p> <p>Le apparecchiature di bordo comprendono i principali dispositivi di seguito indicati .</p> <p>3.1 Antenna di trasmissione/captazione RSDD (non attiva)</p> <p>L'antenna, posta nella parte sottostante il rotabile, è destinata a fornire energia alle boe e ricevere le informazioni dalle stesse. Per permetterne la ridondanza le antenne possono essere due.</p> <p>3.2 Captatori RSC</p> <p>I captatori, posti nella parte sottostante del rotabile, sono utilizzati per la captazione dei codici della RSC sulle linee con BAcc.</p> <p>3.3 Elaboratore di bordo</p> <p>L'elaboratore è costituito da una apparecchiatura con logica a microprocessore , contenuta in apposito armadio ed alimentata con tensione di 24 Vcc (o 110 Vcc). Tale apparecchiatura dispone di diagnostica residente e guida operatore.</p> <p>3.4 Gruppo Pneumatico (Inseritore Generale)</p> <p>Il gruppo pneumatico consente</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'inserimento elettrico e pneumatico dell'apparecchiatura SCMT con l'azionamento di un sezionatore (Inseritore Generale) e realizza, su comando dell'elaboratore di bordo, lo scarico dell'aria in condotta generale per ottenere la frenatura di emergenza quando necessario. Inoltre il sezionatore nella posizione di apparecchiatura SCMT inserita fornisce un consenso alla trazione del mezzo di trazione. Il gruppo pneumatico su determinati rotabili può essere ridonato (presenza di due gruppi).</p> <p>3.5 Commutatore Esclusione Apparecchiatura (CEA) Il CEA consente l'esclusione elettrica dell'apparecchiatura SCMT, da azionare in caso di guasto che impone la disinserzione del gruppo pneumatico (ISOLAMENTO). Tale commutatore in posizione di apparecchiatura SCMT esclusa permette il consenso alla trazione del mezzo di trazione.</p> <p>3.6 Commutatore Esclusione introduzione dati dal DIS (EDIS) (da mantenere sempre su escluso) L'EDIS è un commutatore che in caso di guasto o mancanza del DIS consente l'inserimento dei dati dal cruscotto SCMT. Attualmente il commutatore è stato disattivato e deve essere mantenuto nella posizione "escluso".</p> <p>3.7 Dispositivi di Interfaccia Uomo Macchina Le apparecchiature di bordo</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comprendono inoltre, per ogni cabina di guida, i dispositivi di interfaccia uomo macchina di seguito indicati.</p> <p>- Un CRUSCOTTO formato da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un MONITOR a colori atto a visualizzare le informazioni relative a i codici RSC e, sulle apparecchiature con funzione di RSC a 9 codici, anche la visualizzazione dei dati caratteristici del treno e dell'orario (ora e minuti). Inoltre sul monitor vengono visualizzate, attraverso appositi simboli (icone), la condizione di esclusione della funzione RSC ed i messaggi di guasto o errori (vedi tabella punto 3.8); • un pulsante PRE per il prericonoscimento dei codici RSC; • un pulsante RIC per il riconoscimento dei codici RSC, dei codici di guasto e dei messaggi visualizzati (vedi tabella punto 3.8); • un pulsante RF per il riarmo del freno; • un pulsante SR per attivare il supero rosso; • un pulsante RSC per inserire e disinserire la funzione RSC oppure per attenerne l'esclusione e la reinclusione; • un pulsante MAN per inserire e disinserire la modalità MANOVRA (<i>attivo solo sulle apparecchiature con funzione RSC a 9 codici</i>); • un pulsante SCMT per ottenere l'esclusione e la re inclusione della funzione SCMT (<i>non attivo</i>); • i pulsanti per inserire e validare i dati treno (DATI, OK ↓,↑) (<i>attivi solo sulle</i> 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>apparecchiature con funzione RSC a 9 codici</i>);</p> <ul style="list-style-type: none"> • due pulsanti (N/G) per regolare la luminosità del monitor e dei pulsanti luminosi; • un pulsante di riserva (ubicato in alto a destra) (<i>non utilizzato</i>). <p>Nella cabina di guida utilizzabile solo per eseguire movimenti di manovra (dei rotabili che ne sono muniti), al posto del cruscotto viene utilizzata una lampada (MAN) che quando accesa indica l'attivazione della modalità MANOVRA.</p> <p>- Un AVVISATORE ACUSTICO, costituito da una suoneria multitonale che integra le informazioni presentate sul cruscotto. L'intensità del suono può essere regolata attraverso un commutatore a tre posizioni posto sul dispositivo stesso.</p> <p>- Un TACHIMETRO di tipo analogico (munito di display per la segnalazione 'tachimetro guasto' di seguito definito tachimetro SCMT) con associati due indicatori ottici (blu e rosso). Attualmente il tachimetro non fornisce indicazioni di velocità (il quadrante e l'indice sono oscurati). Gli indicatori ottici (funzionanti solo nelle apparecchiature con funzione RSC a 9 codici) quando accesi indicano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • quello posto a sinistra: <ul style="list-style-type: none"> - che il CV è attivo, luce blu fissa; - che il CV non è attivo , luce blu lampeggiante; • quello posto a destra: <ul style="list-style-type: none"> - l'intervento del CV al superamento della curva di allerta, luce rossa fissa; 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- l'intervento del CV al superamento della curva di controllo, luce rossa lampeggiante.</p> <p>- Il TACHIMETRO (già in dotazione al rotabile tipo Hasler, Memocarta, ecc.) per indicare la velocità dei convoglio.</p> <p>3.8 Simboli (icone) e messaggi visualizzati sul Monitor</p> <p>I simboli (icone) e i messaggi visualizzati sul monitor sono riportate nella seguente tabella.</p> <p>TABELLA RIPORTANTE LE ICONE E I MESSAGGI ISUALIZZATE SUL MONITOR</p> <p>.....</p> <p>4. LIMITI DI VELOCITA' AMMESSI (rif. punto 3.2 allegato XIV IPCL)</p> <p>I limiti di velocità ammessi con i rotabili muniti di apparecchiatura con funzione di RSC, in relazione al codice captato ed alla percentuale di massa frenata con freno continuo tipo viaggiatori sulle linee con grado di frenatura fino al V, sono riportati nella seguente tabella:</p> <p>.....</p> <p>5. APPARECCHIATURA CON FUNZIONE RSC A 9 CODICI (rif. punto 3.4 allegato XIV IPCL)</p> <p>l'apparecchiatura con funzione RSC a 9 codici, dovrà essere considerata sprovvista di controllo di velocità quando la percentuale di massa frenata esistente sul treno risulta inferiore al 105 %, fermo restando l'obbligo del guidatore di inserire il valore di massa frenata "esistente".</p> <p>6. NORME PER L'USO DELL'APPARECCHIATURA (rif. punto 5</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>allegato XIV IPCL)</i> 6.1 Inserzione e prova di efficienza apparecchiatura SCMT (rif. punto 5.1 allegato XIV IPCL) Il guidatore alla presa in consegna del rotabile (inizio del servizio), salvo consegne dirette, deve inserire l'apparecchiatura SCMT e verificare che l'autotest dia esito positivo indipendentemente dalla linea percorsa (con o senza BAcc). L'inserimento e la verifica dell'autotest deve essere eseguito con le seguenti procedure. Con convoglio fermo e banco di guida alimentato (1): - verificare che gli interruttori di alimentazione dell'apparecchiatura siano chiusi(2); - verificare che il commutatore CEA sia in posizione "inserito"; - verificare che la pressione in condotta generale sia a regime (non inferiore a 4,5 bar) (3); - ruotare la maniglia di inserzione (ubicata sulla piastra pneumatica) nella posizione "inserito". Con la rotazione della maniglia di inserzione in posizione "inserito" viene attivato l'autotest delle apparecchiature (messaggio visualizzato "AUTOTEST IN CORSO"). Al termine dell'autotest, l'esito positivo dello stesso viene evidenziato: - attraverso lo spegnimento del messaggio "AUTOTEST IN CORSO", nel</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>caso di apparecchiatura con funzione di RSC a 4 codici. L'apparecchiatura si dispone per l'inserimento della funzione RSC (punto 6.5);</p> <ul style="list-style-type: none"> - attraverso lo spegnimento del messaggio "AUTOTEST"; - IN CORSO" e la visualizzazione del messaggio "INTRODUZIONI DATI O MANOVRA", nel caso di apparecchiatura con funzione di RSC a 9 codici. L'apparecchiatura si dispone per l'inserimento dei dati treno (punto 6.2) oppure per l'attivazione della modalità MANOVRA (punto 6.4). <p>(1) In caso di inserimento dell'apparecchiatura con banco disalimentato sul monitor viene visualizzato lo stato di attesa caratterizzato dalla scritta "ATTESA".</p> <p>(2) Nelle apparecchiature con funzione RSC a 4 codici alcuni interruttori di alimentazione risultano piombati aperti. In tal caso tali interruttori devono essere mantenuti aperti.</p> <p>(3) In caso di inserzione a pressione inferiore a 4,5 bar l'apparecchiatura attiva la frenatura di emergenza non riarmabile.</p> <p>6.2 Inserimento e validazione dei dati treno</p> <p>Il guidatore, con i rotabili muniti di apparecchiatura con funzione di RSC a 9 codici, prima della partenza del treno dalla stazione di origine corsa (o comunque ad ogni variazione dei dati treno) deve sempre inserire e validare i dati treno secondo le procedure di seguito indicate:</p> <p>a) premere il pulsante "DATI", con tale operazione vengono visualizzati tutti i dati</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>precedentemente introdotti (o di default);</p> <p>b) se tutti i dati visualizzati corrispondono a quelli da introdurre (punto 6.3) premere il pulsante "OK" oppure, in caso contrario, premere nuovamente il pulsante "DATI";</p> <p>c) con quest'ultima operazione vengono visualizzati in successione tutti i dati selezionabili. <i>Alla</i> visualizzazione di ciascun dato, selezionare il valore da introdurre (utilizzando i pulsanti con la freccia) e confermarlo premendo il pulsante "OK";</p> <p>d) terminata correttamente l'operazione di inserimento, premere nuovamente il pulsante "OK" per la validazione di tutti i dati.</p> <p>I dati treno devono essere altresì verificati e nuovamente validati a seguito di una momentanea disalimentazione dell'apparecchiatura legata alla disabilitazione del rotabile (apertura interruttore di alimentazione della bassa tensione) per anomalità o altre cause.</p> <p>Al termine dell'inserimento e validazione dei dati treno l'apparecchiatura si dispone per l'inserimento della funzione RSC (sul monitor viene visualizzato l'orario in ore e minuti).</p> <p>6.3 Dati treno da inserire</p> <p>I dati treno da inserire nell'apparecchiatura con funzione di RSC a 9 codici sono riportati nella seguente tabella:</p> <p>.....</p> <p>6.4 Inserzione /Disinserzione modalità</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>MANOVRA</p> <p><i>6.4.1 Inserzione modalità MANOVRA</i> Il guidatore con i rotabili muniti di apparecchiatura con funzione di RSC a 9 codici, prima di iniziare i movimenti di manovra, a convoglio fermo, deve premere e rilasciare il pulsante "MAN" (1). Tale pulsante deve accendersi a luce bianca fissa e sul cruscotto deve visualizzarsi il messaggio "MANOVRA".</p> <p><i>6.4.2 Disinserzione modalità MANOVRA</i> Il guidatore con i rotabili muniti di apparecchiatura con funzione di RSC a 9 codici, al termine dei movimenti di manovra, a convoglio fermo, deve premere e rilasciare il pulsante "MAN" (1). Tale pulsante deve spegnersi e sul cruscotto il messaggio "MANOVRA" deve scomparire. La disinserzione della modalità "MANOVRA" richiede una nuova validazione dei dati treno (preceduta dalla eventuale modifica degli stessi).</p> <p>6.5 Inserzione funzione RSC (rif. punto 5.2.1 allegato XIV IPCL) Il guidatore all'inizio dei tratti di linea attrezzati con BAcc, a treno fermo oppure a treno in movimento, deve premere il pulsante "RSC" fino alla visualizzazione delle gemme relative ai codici della RSC. Il pulsante "RSC" deve illuminarsi a luce blu fissa.</p> <p>6.6 Operazione di supero rosso (rif. punto 5.2.3 allegato XIV IPCL) Nel caso di movimento dei treni con segnali a via impedita, per mantenere</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>inserita l'apparecchiatura ed evitare che comandi la frenatura d'urgenza, è stata predisposta la funzione di "supero rosso" che si realizza premendo il pulsante "SR" (a velocità non superiore a 30 km/h nel caso di apparecchiature con funzione di RSC a 9 codici). La predella operazione deve essere eseguita nell'imminenza del superamento del segnale disposto a via impedita (entro 12 secondi dall'azionamento del pulsante deve essere captata l'AC).</p> <p>L'operazione di Supero Rosso è reiterabile e cioè: azionando nuovamente il pulsante "SR" l'apparecchiatura consente di riguadagnare l'intera temporizzazione (12 secondi).</p> <p>Il pulsante "SR" si illumina a luce rossa quando viene premuto e si spegne all'accensione della specifica icona di supero rosso attivato (vedi tabella punto 3.8) o comunque alla scadenza della temporizzazione.</p> <p>(1) Nelle cabine di guida utilizzabili solo per movimenti di manovra e sprovviste di cruscotto, la modalità MANOVRA si inserisce/disinserisce automaticamente alla abilitazione /disabilitazione del banco di guida di tale cabina. L'inserzione è segnalata dall'accensione della lampada MAN posta sul banco di guida.</p> <p>6.7 Frenatura d'urgenza comandata dall'apparecchiatura (rif. punto 5.2.4 allegato XIV IPCL)</p> <p>Nei rotabili muniti di apparecchiatura con CV (con funzione di RSC a 9 codici) manifestandosi la necessità della</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>frenatura d'urgenza l'apparecchiatura interviene come di seguito indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - al superamento della velocità massima ammessa (curva nominale) maggiorata di un margine operativo (curva di allerta), viene attivata una segnalazione acustica/luminosa (suono intermittente/luce rossa fissa sul tachimetro SCMT) con associato il taglio trazione e la frenatura elettrica (se presente); - al superamento di un ulteriore margine operativo (curva di controllo) viene attivata anche la frenatura d'urgenza (frenatura pneumatica) con associata una segnalazione acustica/luminosa diversa dalla precedente (suono continuo/luce rossa lampeggiante sul tachimetro SCMT). <p>6.8 Mezzo di trazione presenziato non in testa al treno Il guidatore in servizio su un mezzo di trazione non ubicato in testa al treno deve escludere l'apparecchiatura SCMT, per consentire la trazione del mezzo, portando il commutatore CEA in posizione "escluso".</p> <p>6.9 Esclusione funzione RSC per guasto a terra (rif. punto 5.2.5 allegato XIV [PCL]) Il guidatore nei casi di esclusione RSC prescritti, a treno fermo, deve premere il pulsante "RSC" fino alla visualizzazione del simbolo di "funzione "RSC" esclusa" e del messaggio di guasto a terra RSC" (tabella punto 3.8). Prima della predetta visualizzazione le gemme RSC devono</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>scompare, ricompare e scomparire nuovamente. Il pulsante "RSC" deve spegnersi.</p> <p>6.10 Reinclusione funzione RSC dopo guasto a terra (rif. punto 5.2.5 allegato XIV IPCL)</p> <p>Il guidatore dopo una esclusione RSC prescritta, a treno fermo oppure a treno in movimento, deve premere il pulsante "RSC" fino alla visualizzazione delle gemme relative ai codici della RSC ed all'illuminazione della gemma, relativa al codice in ricezione (oppure quella dell'AC se in zona priva di codice). Prima della predetta visualizzazione il simbolo della "funzione RSC esclusa" ed il messaggio di "guasto a terra RSC (la bella punto 3.8) devono scomparire. Il pulsante "RSC" deve illuminarsi a luce blu fissa.</p> <p>6.11 Disinserzione funzione RSC (rif. punto 5.2.5 allegato XIV IPCL)</p> <p>Il guidatore al termine dei tratti di linea codificati ed in tempo utile prima di impegnare il tratto non codificato, a treno fermo oppure a treno in movimento, deve premere il pulsante "RSC" fino alla scomparsa delle gemme relative ai codici RSC. Il pulsante "RSC" deve spegnersi.</p> <p>6.12 Disinserzione apparecchiatura SCMT</p> <p>Il guidatore alla riconsegna del rotabile (termine del servizio) o nel caso di inversione del senso di marcia con i treni di mezzi leggeri, treni navetta, ETR, ecc., deve ruotare la maniglia di inserzione</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(ubicata sulla piastra pneumatica) nella posizione "disinserito" (spegnimento completo dei monitor).</p> <p>6.13 Disabilitazione del banco di guida Il guidatore nei casi in cui abbia la necessità di disalimentare il banco di guida con apparecchiature SCMT inserita, dovrà effettuare tale operazione solo a treno fermo pena l'intervento della frenatura d'urgenza. Con banco di guida disalimentato sul monitor appare la scritta "ATTESA".</p> <p>7. ANORMALITA' E GUASTI DELL'APPARECCHIATURA DI BORDO</p> <p>7.1 Intervento dell'apparecchiatura per guasto a bordo La logica dell'apparecchiatura SCMT rilevando un guasto a bordo determina a secondo dei casi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la frenatura d'urgenza fino all'arresto del treno e la visualizzazione del guasto in atto (codice di errore e messaggio). In tal caso può determinarsi l'esclusione automatica della funzione RSC oppure lo stato di guasto totale dell'apparecchiatura SCMT; - la sola visualizzazione del guasto in atto (codice di errore e messaggio), alla prima fermata del treno. <p>7.2 Esempio di visualizzazione dei codici di errore e messaggi di guasto a bordo Di seguito viene riportato un esempio di visualizzazione dei codici di errore e relativo messaggio diagnostico per un guasto di bordo: Figura </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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>7.3 Intervento della frenatura d 'urgenza con esclusione automatica della funzione RSC</p> <p>Nel caso di intervento della frenatura d'urgenza con arresto del treno il guidatore deve:</p> <p>a) riarmare la frenatura premendo e rilasciando il pulsante "RF" (il pulsante deve spegnersi);</p> <p>b) prendere visione degli eventuali codici di errore e messaggi diagnostici (punto 7.2) per la notifica con comunicazione registrata al referente accreditato dell'Impresa Ferroviaria utilizzatrice del rotabile, formula: "SCMT rilevato guasto Codice";</p> <p>c) premere il pulsante di riconoscimento "RIC" (accessi a luce fissa). Dopo premuto tale pulsante l'apparecchiatura escluderà automaticamente la funzione RSC (visualizzazione del simbolo di "funzione RSC esclusa");</p> <p>d) utilizzare l'altra apparecchiatura ridondata (se presente) oppure riprendere la corsa nel rispetto dalle norme previste nel caso di rotabile sprovvisto di RSC.</p> <p>7.4 Intervento della frenatura d'urgenza per guasto totale dell'apparecchiatura</p> <p>Nel caso di intervento della frenatura d'urgenza con arresto del treno per guasto totale dell'apparecchiatura di bordo, che imponga la necessità di escludere l'apparecchiatura SCMT (impossibilità di riarmo del freno) (1), il guidatore deve:</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>a) prendere visione degli eventuali codici di errore e messaggi diagnostici (punto 7.2) per la notifica con comunicazione registrata al referente accreditato dell'Impresa Ferroviaria utilizzatrice del rotabile, formula: "SCMT rilevato guasto.,, Codice";</p> <p>b) ruotare la maniglia di inserzione (ubicata sulla piastra pneumatica) nella posizione "disinserito" (spegnimento completo del monitor);</p> <p>c) utilizzare l'altra apparecchiatura ridondata (se presente) oppure portare il commutatore CEA in posizione "escluso" per permettere la trazione del mezzo; in quest'ultimo caso riprendere la corsa nel rispetto dalle norme previste per rotabili sprovvisti di RSC.</p> <p>(1) In alcune situazioni viene visualizzato sul cruscotto anche il messaggio "NON CONNESSO".</p> <p>7.5 Spegnimento o indicazioni incomplete del Monitor</p> <p>Nel caso di:</p> <p>a) spegnimento completo (o parziale) del monitor";</p> <p>b) non corretta visualizzazione (grafica) delle gemme dei codici RSC;</p> <p>c) mancata visualizzazione di una informazione restrittiva correttamente riconosciuta.</p> <p>Il guidatore deve arrestare immediatamente il convoglio e considerare il cruscotto guasto anche nel caso in cui l'apparecchiatura non comandi la frenatura d'urgenza ed adottare i provvedimenti previsti per il</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>caso di guasto totale dell'apparecchiatura (punto 7.4). Il guidatore deve ritenere guasta l'apparecchiatura anche quando ricorrono le condizioni di cui al punto 6 dell'allegato XIV IPCL.</p> <p>7.6 Visualizzazione del guasto alla prima fermata del treno</p> <p>Nel caso di visualizzazione di guasto a bordo alla prima fermata del treno, il guidatore deve comunicare l'anormalità al referente accreditato dell'Impresa Ferroviaria utilizzatrice del rotabile attrezzato ed annotarla sui libri di bordo.</p> <p>7.7 Avvisi e scritturazione sui libri di bordo</p> <p>I casi di guasto parziale o totale dell'apparecchiatura di bordo, che ne impedisca il normale impiego, devono essere annotati sui libri di bordo indicando i codici presentati sul cruscotto. Inoltre a mezzo del telefono terra-treno dovrà essere dato avviso del guasto al referente accreditato dell'Impresa Ferroviaria proprietaria del rotabile attrezzato, il quale è tenuto ad intervenire, adottando i provvedimenti del caso, per contenere l'eventuale ritardo nella marcia del treno. Gli avvisi di cui sopra dovranno essere estesi al DM/DCO quando ciò comporti limitazioni alla marcia del treno.</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;">PARTE SECONDA</p> <p style="text-align: center;">SEZIONE I</p> <p>NORME DI ESERCIZIO PER IL COLLEGAMENTO VIA RADIO TERRA-TRENO, BORDO-BORDO E TERRA-TERRA (TELEFONIA MOBILE)</p>	<p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello 			<p style="text-align: center;">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</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(già Allegato XIII IPCL)</p> <p style="text-align: center;">Parte I</p> <p>NORME GENERALI PER L'USO DELLA TELEFONIA MOBILE</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 intelligibili. Per 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>3. - 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</p>	<p>ricevente;</p> <ul style="list-style-type: none"> - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. <p>4.25 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>4.26 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>				<p>le attività sui veicoli.</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>regolarmente trasmesso finché non siano stati completati il collazionamento e la ricezione del numero di controllo. 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>4. – 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.), avvenire a treno fermo.</p>					
<p>5. – Per l'effettuazione delle comunicazioni, il personale di condotta può, all'occorrenza, avvalersi dell'apparecchiatura radiotelefonica in dotazione al capotreno e viceversa.</p>				IF	
<p>6. – Restano invariati gli obblighi degli agenti previsti dalla normativa vigente ai fini dello scambio delle comunicazioni.</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>			GI IF	<p>I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra. Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>
<p>7. – Le norme tecniche e le specifiche modalità d'impiego delle apparecchiature in questione, sono disciplinati nei Manuali operativi delle apparecchiature stesse.</p>				GI IF	<p>I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra. Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>
Parte II	2.9 Per consentire la comunicazione			GI	I GI per ciò che riguarda le

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>NORME PER L'USO DELLA TELEFONIA MOBILE SU LINEE SERVITE DAL SISTEMA GSM-R</p> <p>1 PREMESSA</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"> • chiamate di emergenza; • altre particolari funzioni (ad esempio: chiamate di gruppo, chiamate punto 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>L'elenco dei numeri telefonici dei DCO/DC/DM/DOTE, nonché le linee o tratti di linea ove è utilizzabile la chiamata di emergenza sono riportati nell'Orario di Servizio.</p> <p>2 UTENTI GSM-R</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. L'identificativo telefonico degli utenti della rete GSM-R è costruito sulla base delle regole previste dal Piano di Numerazione standardizzato a livello europeo.</p> 	<p>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 nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo...omissis... condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo...omissis... dei treni. <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per</p>			<p>IF</p>	<p>attività sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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"> • personale dei treni (Personale di condotta: PdC e Personale di accompagnamento: PdA); • personale della circolazione (DCO, DC, DM, deviatori); • personale della manovra; • personale della manutenzione (DOTE, altri agenti stabiliti dalla Unità Centrale Competente); • altre tipologie di agenti (personale degli uffici). <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>3 NUMERO FUNZIONALE</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>	<p>la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.25 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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti								
<ul style="list-style-type: none"> • da una prima parte che indica il tipo di chiamata (es: verso personale dei treni, della circolazione, della manovra, della manutenzione); • da una parte centrale che indica l'identificativo dell'agente (es: numero del treno, identificativo di una località di servizio, ecc.); • da una parte finale che indica il ruolo svolto dall'agente (es: personale di condotta, capotreno, DM, DCO, DOTE, ecc.). <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 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="100 1219 651 1426"> <thead> <tr> <th>Treno Supplementare</th> <th>Prima cifra del numero treno a 6 cifre</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ante</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Bis</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Ter</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>	Treno Supplementare	Prima cifra del numero treno a 6 cifre	Ante	1	Bis	2	Ter	3	<p>"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												

Testo NEAT		Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
Quater	4					
<p>Ad esempio per generare una chiamata verso il personale di condotta del treno 456 bis, si dovrà digitare il numero 2 20045601.</p> <p>L'associazione da parte degli agenti a numero funzionale può essere temporanea o permanente.</p> <p>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.</p> <p>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 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.</p> <p>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</p>						

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treni con tracce assegnate da RFI.</p> <p>4 DOTAZIONI TELEFONICHE</p> <p>PERSONALE CHE OPERA A TERRA</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.</p> <p>Gli agenti di detti posti avranno cura di lasciare in consegna agli agenti subentranti i terminali telefonici in dotazione.</p> <p>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>PERSONALE CHE OPERA A BORDO</p> <p>Le cabine di guida dei rotabili devono 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.</p> <p>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 GSM-R di tipo palmare collegato ad antenna esterna, in grado di ricevere le chiamate di emergenza e dotato di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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>5 PRIORITÀ</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.</p> <p>Le chiamate di emergenza assumono massima priorità.</p>					
<p align="center">Parte III</p> <p>NORME PARTICOLARI PER LE CHIAMATE DI EMERGENZA</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"), sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - DCO, DC, DM; - Personale di condotta; - Personale di accompagnamento (capotreno); - DOTE; - personale della manutenzione che svolge compiti di vigilanza, di scorta carrelli e treni materiali e di protezione cantieri. <p>1 CARATTERISTICHE DELLA CHIAMATA</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo</p>			<p>GI</p> <p>IF</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 "autorisposta" dell'apparato radio.</p> <p>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>2 ESTENSIONE DELLA CHIAMATA</p> <p>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 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</p>	<p>svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>4.25 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>10.3 In caso di anomalità che interessi la sicurezza della circolazione, fermo restando quanto previsto al punto 10.1, sulle linee appositamente attrezzate si deve inviare la chiamata di emergenza.</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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>3 EMISSIONE DELLA CHIAMATA</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 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</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</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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.</p> <p>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>4 MODALITÀ DI COMUNICAZIONE</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, 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.</p>	<p>giorno od anche le sole braccia, e qualunque luce di notte, agitati violentemente, impongono l'arresto dei treni.</p> <p>10.3 In caso di anomalità che interessi la sicurezza della circolazione, fermo restando quanto previsto al punto 10.1, sulle linee appositamente attrezzate si deve inviare la chiamata di emergenza.</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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>5 ADEMPIMENTI DEL PERSONALE</p> <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.</p>	<p>10.4 Chi riceve una chiamata di emergenza 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</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Nel tal caso dovrà comunicare con prontezza notizie più dettagliate agli altri agenti.</p> <p>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</p> <p>sicurezza o correggere errori determinanti, che abbia rilevato dalla conversazione in corso. In quest'ultima evenienza, solleciterà il contatto telefonico con il DCO/DC.</p> <p>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. 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. 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"> • stabilire le necessarie comunicazioni telefoniche sia con tutti i posti di servizio che con tutti i treni presenti nell'area in cui è stata generata la chiamata per 	<p>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>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>verificare che gli agenti interessati siano in ascolto;</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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; • 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. 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>6 CESSAZIONE DELL'EMERGENZA</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 emergenza il DCO non ottiene notizie da</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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.</p> <p>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>(1) "Chiamata di emergenza terminata."</p>					
<p>7 TRENO FERMO IN LINEA</p> <p>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).</p> <p>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</p>	<p>10.5 Qualora, in seguito ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della 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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>corsa nelle suesposte situazioni deve osservare tutte le norme comuni per 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 align="center">Parte IV</p> <p>ALTRE PARTICOLARI FUNZIONI DEL SISTEMA GSM-R</p> <p>1 CHIAMATE DI GRUPPO "TRENO"</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.</p> <p>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"> • DCO, DC, DM; • Personale di condotta; • Personale di accompagnamento (capotreno); • DOTE. <p>Le modalità di comunicazione relative all'emissione, all'inclusione nella</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
comunicazione ed al termine delle chiamate di gruppo sono analoghe a quelle previste per le chiamate d'emergenza.					
<p style="text-align: center;">PARTE II SEZIONE II</p> <p>ESTRATTO DELLA NORMATIVA PER L'ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI DI RILEVAMENTO TEMPERATURA BOCCOLE (R.T.B.)</p> <p style="text-align: center;">(già Allegato XV IPCL)</p> <p>1 NORME GENERALI</p> <p>La presente Istruzione disciplina l'esercizio degli impianti automatici di rilevamento della temperatura delle boccole (RTB), installati su determinate linee della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Determinati impianti RTB sono anche attrezzati con il dispositivo per il rilevamento della temperatura degli assi frenati: la presenza di tale dispositivo deve essere specificata nelle norme di dettaglio dell'impianto.</p> <p>L'ubicazione degli impianti RTB sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale è riportata nell'Orario di Servizio (Fascicoli Linee o Fascicoli Orario), dove sono indicati anche i segnali fissi luminosi collegati con dette apparecchiature.</p> <p>L'esistenza di tali impianti non esonera il personale dalle attribuzioni previste dalla normativa vigente relativamente al presenziamento dei treni nelle località di servizio in cui lo stesso è previsto, né le Imprese Ferroviarie dal rispetto della vigente normativa per il controllo e</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.</p> <p>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>2.19 Sull'infrastruttura ferroviaria deve essere installato il sistema di rilevamento automatico di anomalo riscaldamento delle boccole e di anomala frenatura degli assi dei treni ammessi a circolarvi (sistema RTB); in alcuni casi essi provocano, oltre alla segnalazione dell'anormalità, anche l'arresto del treno.</p> <p>2.20 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</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>manutenzione dei rotabili e delle boccole.</p> <p>La normativa relativa alla verifica tecnica dei veicoli viene applicata indipendentemente dalle condizioni di funzionamento degli impianti previsti dalla presente disposizione.</p> <p>Le Imprese Ferroviarie devono prevedere apposite procedure di dettaglio in conformità alla presente normativa, da adottare in caso di intervento degli impianti RTB, relativamente alla visita del materiale da parte del personale addetto alla condotta.</p> <p>Le suddette procedure dovranno inoltre tener conto degli eventuali strumenti tecnici di rilevazione utilizzati (teletermometro, termometro a contatto, ecc.).</p> <p>Le Imprese Ferroviarie devono provvedere all'addestramento del personale addetto alla condotta in relazione alle particolari caratteristiche dei rotabili sui quali detti agenti devono operare ed agli strumenti tecnici in dotazione.</p> <p>Particolari disposizioni saranno impartite per le linee ad Alta Velocità ($V > 250$ km/h).</p> <p>2 CARATTERISTICHE DI IMPIANTO</p> <p>2.1 Impianti RTB</p> <p>L'Apparato RTB è l'insieme di apparecchiature opportunamente interconnesse dedicate alla rilevazione della temperatura delle boccole dei rotabili in un punto di linea ed in grado di</p>	<p>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>4.27 L'utilizzo del sistema di terra e dei dispositivi di bordo di rilevamento automatico di anomalo riscaldamento delle boccole e di anomala frenatura degli assi dei treni non esclude la necessità di mettere in atto ulteriori provvedimenti cautelativi, tenuto conto del materiale rotabile e delle linee percorse. La distanza tra le singole apparecchiature di rilevamento del sistema di terra deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea, delle caratteristiche dei treni ammessi a circolare su di essa e della presenza o meno di ulteriori provvedimenti cautelativi.</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>rendere disponibili al DM/DCO (Dirigente Movimento/Dirigente Centrale Operativo) o ad altro operatore le informazioni relative a tali rilevazioni, corredate da eventuali segnalazioni acustiche e visive di allarme nel caso in cui le temperature lette superino i valori di soglia prefissati. Esso è costituito da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posto di Rilevamento, con funzione di rilievo della temperatura delle boccole e di elaborazione dati; • Posto di Controllo (Centrale: ubicato presso il DCO sulle linee telecomandate; Locale: ubicato presso l'Ufficio Movimento sulle altre linee), con funzione di presentazione e registrazione dei dati e stampa dei moduli; • Sistema di Trasmissione, con funzione di collegamento tra Posto di Rilevamento e Posto di Controllo. <p>2.2 Allarmi L'impianto è in grado di fornire due tipi di allarme (1):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>assoluto</i> - segnala il superamento di una temperatura prefissata nella boccola interessata; • <i>relativo</i> - segnala il superamento, da parte della boccola interessata, di uno scarto termico prefissato rispetto alle altre boccole del treno e di una temperatura prefissata. <p>L'impianto RTB, ai fini del rilevamento della temperatura degli assi frenati è in</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>grado di fornire un solo tipo di allarme: "Assoluto".</p> <p>Sulle linee banalizzate, il dispositivo di rilevamento è realizzato in modo da rilevare lo stato termico delle boccole e degli assi frenati dei treni circolanti anche sul binario di destra (1).</p> <p>(1) In alcuni impianti di vecchia generazione è previsto anche un allarme "differenziale" che segnala il superamento di uno scarto termico prefissato rispetto all'altra boccola dello stesso asse. Le norme per tale tipo di allarme sono le stesse di quelle per l'allarme relativo. Tale circostanza deve essere riportata sul Registro delle Disposizioni di Servizio del posto interessato.</p> <p>2.3 Collegamenti d'impianto</p> <p>Nelle località di servizio sede di Posto di Controllo locale RTB o nelle apposite località di servizio telecomandate, a congrua distanza dal relativo Posto di Rilevamento, nel caso di Posto di Controllo Centrale RTB viene realizzato il collegamento (1) della segnalazione di allarme con i segnali di partenza dei binari per i quali è consentito il libero transito dei treni; pertanto, in caso di allarme, i suddetti segnali vengono mantenuti a via impedita, o ridisposti in tale posizione, se precedentemente disposti a via libera. Nessun collegamento della segnalazione di allarme con i segnali è previsto per itinerari deviati senza libero transito.</p> <p>Qualora si tratti di località di servizio non munite di segnalamento di partenza, tale collegamento viene realizzato con i</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>relativi segnali di protezione.</p> <p>Il collegamento in questione può essere svincolato treno per treno oppure permanentemente mediante azionamento di tasti dedicati.</p> <p>Nelle località di servizio gestite in telecomando, in caso di allarme rilevato dai dispositivi RTB, viene attivata l'indicazione del segnale di chiamata agente-treno ("T" luminosa), se esistente.</p> <p>Nelle località di servizio gestite in telecomando in regime di tracciato permanente (o AutA) l'allarme RTB spegne la P (oppure la D e la A) dei segnali di protezione e partenza interessati. La messa fuori servizio di un binario comporta la disattivazione automatica dell'impianto RTB rendendolo insensibile al transito di qualsiasi tipo di veicolo.</p> <p>(1) In alcuni impianti già in esercizio, con particolari caratteristiche, tale collegamento non è realizzato</p> <p>2.4 Segnalazioni nel posto di controllo</p> <p>Dopo il transito di un treno sull'impianto RTB, senza segnalazione di allarme, vengono segnalate nel posto di controllo alcune informazioni relative al treno; in ogni caso vengono riportati il numero degli assi e il numero del treno stesso (dove le linee sono attrezzate per la gestione del numero treno).</p> <p>Dopo il transito del treno interessato sull'impianto RTB, con segnalazione di allarme, squilla una suoneria.</p> <p>Si determina una situazione di allarme selettivo "assoluto" o "relativo" quando</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>vengono visualizzate nel Posto di Controllo, le seguenti informazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - numero degli assi del treno; - tipo di allarme (assoluto o relativo); - numero d'ordine degli assi con boccole in allarme; - posizione delle boccole in allarme (destra o sinistra); - numero del treno (dove le linee sono attrezzate per la gestione del numero treno); - altre informazioni a seconda delle caratteristiche dell'impianto. <p>Si determina una situazione di allarme non selettivo qualora o il numero delle boccole in allarme superi il numero massimo di allarmi gestibili in chiaro dalle apparecchiature RTB o la trasmissione dei dati dal Posto di Rilevamento al Posto di Controllo venga interrotta. In tal caso nel Posto di Controllo non si è in grado di rilevare l'esatta ubicazione delle boccole in allarme oltre quelle individuate in maniera selettiva.</p> <p>Per gli impianti RTB attrezzati con il dispositivo per il rilevamento della temperatura degli assi frenati, al transito del treno interessato sull'impianto RTB con segnalazione di allarme selettivo, sulla pagina Allarmi, oltre al Tipo di allarme (Assoluto, Relativo), viene specificato se trattasi di allarme riferito alle boccole o di allarme riferito agli assi frenati; in quest'ultimo caso non viene indicato il lato del treno (destra o sinistra), in</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
relazione al senso di marcia mentre restano invariate le rimanenti segnalazioni.					
<p>3 NORME DI ESERCIZIO IN CONDIZIONI DI NORMALE FUNZIONAMENTO DELL'IMPIANTO RTB</p> <p>3.1 Allarme con posto di controllo ubicato in stazione presenziata da DM</p> <p>Il treno con segnalazione di allarme deve essere, in ogni caso, arrestato nella prima stazione o al segnale di protezione, se trattasi di località di servizio non munita di segnalamento di partenza.</p> <p>Il DM, dopo l'arresto del treno, prenderà nota dei dati relativi agli allarmi e ne darà comunicazione scritta al personale addetto alla condotta utilizzando l'apposito modulo M 40 RTB di cui al punto 3.3, specificando:</p> <ul style="list-style-type: none"> – le boccole interessate in caso di allarme selettivo; – la segnalazione di allarme non selettivo. <p>In caso di allarme per "asse frenato" il DM, per la comunicazione al PdC deve riportare, sul mod. M. 40 RTB, la dizione "asse frenato", nello spazio previsto, per indicare l'ubicazione (destra, sinistra o entrambe) della boccola</p> <p>Quando si rende necessaria la visita del treno lato interbinario, questa dovrà essere espressamente autorizzata per iscritto dal DM, il quale, prima di concedere tale autorizzazione, dovrà sospendere la circolazione sul binario attiguo. In relazione alle esigenze di circolazione, e sempre che non vi siano</p>	<p>16.2 In presenza di anomalità ai veicoli di un treno segnalata dal sistema di rilevamento di terra (punto 2.19), il regolatore della circolazione deve provvedere ad arrestare prima possibile il treno interessato, qualora non vi abbia provveduto direttamente il sistema stesso, e comunicare, in ogni caso, all'agente di condotta tutte le informazioni relative all'anormalità segnalata.</p> <p>10.15 La presenza di persone lato interbinario è ammessa solo se strettamente necessaria e previa conferma da parte del regolatore della circolazione dell'avvenuta sospensione della circolazione sui binari attigui. La circolazione può essere ripresa solo dopo che il regolatore della circolazione abbia avuto evidenza che nell'interbinario non si trovi più nessuno.</p> <p>16.4 Le misure necessarie, in base alle anomalità riscontrate e alla visita al materiale rotabile (ripresa della marcia con o senza limitazione della velocità, richiesta di soccorso, ecc.), devono essere stabilite dall'agente di condotta sulla base delle indicazioni riportate nelle specifiche procedure.</p>		I	GI IF	Le IF solo per ciò che riguarda il controllo del materiale.

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>impedimenti, potrà essere ripresa, anche temporaneamente, la circolazione dei treni sui binari attigui, previ accordi tra DM e personale addetto alla condotta.</p> <p>In caso di allarme (selettivo o non selettivo), al personale addetto alla condotta dovrà essere sempre notificato dal DM l'eventuale fuori servizio del successivo impianto RTB.</p> <p>Il personale addetto alla condotta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - effettuerà gli accertamenti di competenza con le modalità previste al punto 4; - indicherà al DM, utilizzando l'apposito modulo M40 RTB, i provvedimenti da adottare (scarto veicolo, riduzione di velocità, ecc.); - informerà dell'anormalità il Referente Accreditato della propria Impresa Ferroviaria e prenderà gli accordi necessari per gli eventuali successivi interventi di verifica della temperatura delle boccole. <p>Per consentire la disposizione a via libera del segnale di partenza, il DM deve azionare l'apposito tasto.</p> <p>Qualora il personale addetto alla condotta, a seguito della visita relativa all'allarme non selettivo, ritenga possibile proseguire la marcia, non dovrà superare, d'iniziativa, la velocità di 70 km/h, fino al transito sul successivo RTB che non segnali nessun allarme di riscaldamento boccole o fino alla successiva località di servizio, ove possano essere espletati i necessari accertamenti tecnici sullo stato termico</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/Dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>delle boccole.</p> <p>L'impianto RTB successivo o la località di servizio dove vengono svolti gli accertamenti tecnici devono essere comunque situati non oltre 80 km.</p> <p>La località di servizio idonea per l'effettuazione della sosta di verifica tecnica dovrà essere fissata di concerto tra il Referente Accreditato della propria Impresa Ferroviaria ed il Dirigente Coordinatore Movimento.</p> <p>Se la visita al materiale è svolta da personale abilitato alla verifica quest'ultimo sarà avvisato a cura del Referente Accreditato dell'Impresa Ferroviaria interessata, mentre il DM/DCO interessato dalla sosta del treno dovrà essere avvisato a cura del Dirigente Coordinatore Movimento.</p> <p>Le procedure di cui sopra dovranno essere adottate anche in caso di allarme selettivo qualora il personale addetto alla condotta a seguito della visita al materiale lo ritenga necessario.</p> <p>3.2 Allarme con posto di controllo ubicato nel posto centrale DCO</p> <p>Dopo l'arresto del treno al segnale disposto a via impedita, l'agente treno dovrà comunicare con il DCO. Le procedure che successivamente devono essere seguite sono analoghe a quelle stabilite nel punto 3.1, fatta eccezione per la disposizione a via libera del segnale di partenza interessato, che si otterrà dopo che il personale addetto alla condotta avrà azionato l'apposito tasto</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(leva o pulsante), posto in prossimità del segnale medesimo.</p> <p>In caso di allarme (selettivo o non selettivo), al personale addetto alla condotta dovrà essere sempre notificato dal DCO l'eventuale fuori servizio del successivo impianto RTB.</p> <p>Qualora la funzione di agente treno sia svolta dal capotreno, quest'ultimo, dopo essersi messo in comunicazione con il DCO e resosi conto che la fermata è determinata dall'intervento RTB, deve darne immediata comunicazione all'addetto alla condotta per lo svolgimento delle mansioni previste.</p> <p>Le comunicazioni tra DCO e personale addetto alla condotta, nelle località di servizio presenziate da Apposito Incaricato, potranno essere scambiate tramite il suddetto agente, utilizzando l'apposito modulo M 40 RTB di cui al punto 3.3.</p>					
<p>3.3 Modalità per le comunicazioni tra DM/DCO e personale addetto alla condotta (M 40 RTB)</p> <p>I moduli M40 RTB/1 (punto 7) devono essere utilizzati dal personale addetto alla condotta, nonché dal personale di stazione in caso di consegna diretta al personale addetto alla condotta. Detti moduli sono di colore bianco, da compilarsi a decalco e sono contenuti in bollettari raccolti in 50 gruppi di due fogli, numerati progressivamente a due a due. La numerazione è prestampata in basso a destra nella parte "A" del modulo,</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> – le DEL di cui al punto 2.20; – le DPC di cui al punto 3.7; – le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare</p>		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>prima dello spazio riservato al numero saltuario; la medesima numerazione è riportata inoltre in alto a destra nella parte "B" dei moduli stessi, sempre prima dello spazio riservato al numero saltuario.</p> <p>Il primo esemplare (originale di ciascun gruppo) è staccabile tramite fustellatura al margine superiore; il secondo esemplare (copia) rimane attaccato al bollettario.</p> <p>Detti bollettari sono di regola custoditi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in corrispondenza dei telefoni in prossimità dei segnali su cui hanno influenza gli allarmi delle apparecchiature RTB; - presso gli uffici movimento delle stazioni presenziate in cui gli allarmi RTB hanno influenza sui segnali delle stesse; - a bordo dei mezzi di trazione dotati di apparecchiatura radio di comunicazione terra-treno. <p>I moduli M40 RTB/2 (punto 7) devono essere utilizzati dal DCO o dal DM in caso di trasmissione a distanza. Detti moduli sono di colore bianco, non a decalco e sono contenuti in bollettari di 50 fogli, numerati ognuno progressivamente. La numerazione è prestampata in alto a destra nella parte "A" dei moduli stessi, prima dello spazio riservato al numero saltuario; la medesima numerazione è riportata inoltre in basso a destra nella parte "B" dei moduli stessi, sempre prima dello spazio riservato al numero saltuario.</p> <p>Detti bollettari sono di regola custoditi presso gli Uffici DCO e gli uffici movimento</p>	<p>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>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. 				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>delle stazioni che ne trasmettono e ricevono il contenuto a distanza.</p> <p>Per la compilazione dei moduli M40 RTB/1 e M40 RTB/2 vanno osservate le modalità sotto riportate.</p> <p>La parte "A" dei moduli M40 RTB è da utilizzare dal DM/DCO per la segnalazione al personale addetto alla condotta di allarmi RTB oppure per la comunicazione di guasto apparecchiature RTB; la parte "B" è da utilizzare dal personale addetto alla condotta per comunicare, quando occorre al DM/DCO, l'esito della visita al materiale.</p> <p>Per la trasmissione a distanza, a mezzo di telefono, devono essere osservate le seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le parti "A" e "B" di ciascun modulo vanno trasmesse con dispacci distinti (dal DM/DCO al personale addetto alla condotta e viceversa); - l'agente trasmittente deve compilare il modulo in suo possesso e trasmettere il contenuto come un dispaccio indicando le singole parti da trasmettere nonché quelle non occorrenti da depennare. In ogni caso, l'agente trasmittente deve dettare il testo da trasmettere. Deve inoltre indicare la data, il numero progressivo del modulo completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma, nonché trasmettere il proprio profilo e nominativo: - l'agente ricevente deve trascrivere sul proprio modulo il testo man mano che lo 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>riceve, completando o depennando quello prestampato. Ultimata la compilazione, deve effettuare il collazionamento, ripetendo il testo ricevuto. A collazionamento ultimato, il ricevente dovrà trasmettere, riportandoli negli appositi spazi, il numero progressivo del suo modulo, completato da un numero saltuario di due cifre, e il proprio profilo e nominativo, facendoli seguire dalla propria firma.</p> <p>In caso di consegna diretta al personale addetto alla condotta del modulo M40 RTB/1 non vanno compilati gli spazi relativi ai numeri dei dispacci e le "ore di trasmissione" devono intendersi "ore di consegna". Dopo la compilazione della parte "A", l'originale del modulo M40 RTB/1 viene trattenuto dal personale addetto alla condotta durante la visita al materiale.</p> <p>Per la compilazione a decalco della parte "B", l'originale del modulo M40 RTB/1 va riposizionato sulla copia corrispondente. Il DM deve firmare il modulo nello spazio "Cognome DM/DCO" depennando l'indicazione "Cognome DM/DCO" e sostituendola con "Firma DM".</p> <p>L'originale del modulo M40 RTB/1 va quindi riconsegnato al personale addetto alla condotta che lo allegherà ai documenti di scorta del treno.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>4 CONTROLLI DA EFFETTUARE DA PARTE DEL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA</p>	<p>16.4 Le misure necessarie, in base alle anomalità riscontrate e alla visita al materiale rotabile (ripresa della marcia</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Ricevuta la segnalazione di allarme RTB e compilata la parte "A" del Modulo M40 RTB il personale addetto alla condotta deve:</p> <p>a) in caso di allarme selettivo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Immobilizzare il treno prima di allontanarsi dal rotabile di testa come previsto dalla normativa vigente; - Procedere alla eventuale visita lato interbinario solo se in possesso di specifica autorizzazione da parte del DM/DCO; - Munirsi degli eventuali strumenti tecnici di rilevazione e/o di protezione; - Individuare le boccole segnalate, iniziando il conteggio dal primo asse del convoglio e procedere alla loro visita utilizzando eventualmente gli strumenti tecnici a disposizione; - Verificare anche l'eventuale presenza di anomalie visibili (rottura fuselli, ecc.). <p>b) in caso di allarme non selettivo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Immobilizzare il treno prima di allontanarsi dal rotabile di testa come previsto dalla normativa vigente; - Procedere alla visita lato interbinario solo se in possesso di specifica autorizzazione da parte del DM/DCO; - Munirsi degli eventuali strumenti tecnici di rilevazione e/o di protezione; - Procedere alla visita di tutte le boccole del treno da entrambi i lati, eventualmente utilizzando gli strumenti tecnici a disposizione; - Verificare anche l'eventuale presenza di anomalie visibili (rottura fuselli, ecc.). <p>Nel caso di segnalazione di allarme RTB</p>	<p>con o senza limitazione della velocità, richiesta di soccorso, ecc.), devono essere stabilite dall'agente di condotta sulla base delle indicazioni riportate nelle specifiche procedure.</p>				

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>per "asse frenato", il PdC dovrà effettuare i controlli specifici sul rotabile in base alle norme previste dalla propria Impresa Ferroviaria.</p>					
<p>5 NORME DA OSSERVARE PER LA MESSA FUORI SERVIZIO DEGLI IMPIANTI RTB</p> <p>a) Posto di controllo ubicato in stazione presenziata da DM Il DM della stazione sede di posto di controllo, oltre ad escludere l'impianto RTB dai segnali azionando l'apposito tasto (1) dovrà avvisare il manutentore e le strutture indicate dalla normativa vigente. A seguito di tale operazione sarà svincolato il collegamento con i segnali, che potranno quindi essere regolarmente disposti a via libera.</p> <p>b) Posto di controllo ubicato nel Posto Centrale DCO o posto di comando di singoli impianti in telecomando Nei casi di guasto, il DCO, oltre a considerare fuori servizio l'impianto RTB dovrà avvisare il manutentore e le strutture indicate dalla normativa vigente.</p> <p>Lo svincolo del collegamento con i segnali dovrà essere effettuato dal DCO, se in possesso di comando specifico; in loco da parte del manutentore I.E., o, se più tempestivo, da parte del personale del movimento che eventualmente presenzi le località di servizio interessate. L'agente che esegue tale operazione deve darne conferma scritta al DCO. Dopo tale conferma la circolazione dei treni può svolgersi con segnali a via libera. In caso di guasto precedentemente</p>	<p>2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza.</p> <p>Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; 		I	GI	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>accertato e nell'attesa dello svincolo del collegamento con i segnali, il personale addetto alla condotta del treno eventualmente fermo al segnale di 1ª categoria di partenza, collegato al rilevatore guasto, dovrà essere esonerato, con comunicazione scritta, dalla visita del materiale. Ricevuta tale comunicazione, il personale addetto alla condotta dovrà azionare l'apposito tasto (leva o pulsante) e riprendere la marcia, attenendosi alle indicazioni del segnale.</p> <p>6 NORME DA OSSERVARE PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI NEL CASO DI FUORI SERVIZIO DEGLI IMPIANTI RTB</p> <p>Nel caso di contemporaneo fuori servizio di due impianti RTB consecutivi, per lo stesso senso di marcia su tratto di linea sprovvisto di località di servizio presenziate dovranno essere adottate le seguenti procedure:</p> <p>a) linee a velocità massima superiore a 150 km/h: ai treni dovrà essere prescritta riduzione di velocità a 150 km/h (1);</p> <p>b) linee con velocità massima ≤ 150 km/h: ai treni non dovrà essere prescritta nessuna riduzione di velocità.</p> <p>Nel caso a), se più opportuno, dovrà provvedersi ad istradare i treni su eventuali percorsi alternativi.</p> <p>Le predette riduzioni di velocità non devono essere adottate nel caso di fuori servizio di un solo RTB.</p> <p>(1) La riduzione di velocità dovrà essere prescritta dalla località di servizio precedente al primo RTB guasto fino alla località di servizio successiva al primo RTB funzionante</p>	<p>– deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>7 FACSIMILE MODULI M. 40 RTB/1 E M. 40 RTB/2 SEGUE facsimile moduli</p>					
<p style="text-align: center;">PARTE SECONDA SEZIONE III NORME PER L'USO DI RADIOTELEFONI NELLE MANOVRE (Allegato XVI IPCL) Art. 1 RADIOTELEFONI PER MANOVRE</p> <p>1.—I radiotelefonni sono apparecchi radio ricetrasmittenti che consentono lo scambio di comunicazioni a distanza tra il personale interessato alle manovre. I radiotelefonni possono essere: — fissi (ubicati in un posto centrale fig. 1); — veicolari (posizionati sul banco di guida del mezzo di trazione fig. 2); — portatili (fissati al petto dei manovratori fig. 3). Le norme d'esercizio relative all'impiego dei radiotelefonni sono contenute nel successivo Art. 2.</p> <p>2.— In un medesimo impianto, ciascuna coppia di radiotelefonni, impiegata per lo scambio delle comunicazioni fra manovratore e guidatore utilizza una frequenza esclusiva e pertanto gli apparecchi possono essere anche privi di commutatore di frequenza od avere tale commutazione inibita. Gli apparecchi radio ricetrasmittenti in dotazione ai posti fissi possono invece comunicare con i radiotelefonni portatili e veicolari, sulle rispettive frequenze,</p>	<p>19.6 Un movimento di manovra può essere regolato: a) con segnali di terra anche specifici per le manovre; b) con ordini verbali; c) con specifici segnali a mano; d) con comunicazioni dirette a mezzo di radiotelefonni o a mezzo di altro sistema di comunicazione.</p> <p>19.11 I movimenti di manovra regolati a mezzo di radiotelefonni o altro sistema di comunicazione, sono ammessi purché sia garantito che: - l'agente che comanda il movimento e quello che lo esegue siano identificabili univocamente; - la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto dall'agente di condotta sia rilevabile con continuità; - il movimento di manovra sia immediatamente arrestato in caso di interruzione della comunicazione.</p>			IF	

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>mediante commutazione del canale di ricetrasmisione.</p> <p>Per l'inserimento, la trasmissione e la ricezione, i radiotelefonii portatili sono inoltre muniti di:</p> <ul style="list-style-type: none"> — interruttore di accensione e regolatore di volume, anche con comandi separati; — dispositivo "nota faro" che, azionato, consente l'emissione di un suono intermittente continuo (1). Il suono intermittente continuo, emesso dal radiotelefono del manovratore durante lo svolgimento di una manovra, garantisce la persistente efficienza del collegamento e assume per il guidatore il significato implicito di continuità dell'ultimo ordine ricevuto. <p>Pertanto, l'interruttore del dispositivo "nota faro" è previsto solo per i radiotelefonii dei manovratori;</p> <ul style="list-style-type: none"> — pulsante di trasmissione che deve essere premuto ogni qualvolta occorra trasmettere una comunicazione. <p>L'azionamento del pulsante, che è con ritorno a molla nella posizione di riposo, interrompe la "nota faro".</p> <p>Gli apparecchi fissi e veicolari sono dotati di:</p> <ul style="list-style-type: none"> — interruttore di accensione e regolatore di volume, anche con comandi separati; — commutatori di canali; — dispositivo che permette di eliminare il rumore di fondo in ricezione; — eventuale pulsante per l'invio di chiamata selettiva; — tasto "parla-ascolta" situato 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sull'impugnatura del microfono; — eventuale tasto di esclusione-inclusione altoparlante. (1) La nota faro deve essere emessa tenendo premuto l'apposito pulsante. Segue figura 1-2-3</p> <p style="text-align: center;">Art. 2</p> <p>MANOVRE CON RADIOTELEFONI</p> <p>1. I manovratori ed i mezzi di trazione utilizzati per le manovre possono essere dotati di radio telefoni portatili o fissi, aventi le caratteristiche di cui al precedente Art. 1</p> <p>comma 2, con i quali i movimenti di manovra vengono regolati mediante comunicazioni verbali a distanza fra il manovratore e il guidatore in luogo dei segnali a mano di cui all' Art 60 R.S ..</p> <p>I radiotelefoni possono essere impiegati per ogni tipo di manovra, nonché per lo scambio di comunicazioni a carattere organizzativo fra i posti fissi presenziati dall'agente che dirige le manovre e i manovratori operanti sui piazzali.</p> <p>2. - Di regola, non occorre che il manovratore munito di radiotelefono porti anche la bandiera o la lanterna da segnalamento, salvo che per eventuali particolari situazioni stabilite dalle Unità periferiche interessate.</p> <p>3. - Al guidatore può essere consegnato il radio telefono di tipo portatile in luogo di quello veicolare. In tal caso, l'apparecchio consegnato al guidatore deve avere il dispositivo "nota faro" disattivato e, se richiesto dal guidatore, il</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>manovratore dovrà fornire le necessarie informazioni circa le modalità d'uso. Resta inteso che l'apparecchio del manovratore dovrà avere il dispositivo "nota faro" utilizzabile.</p> <p>4. - Le comunicazioni al guidatore per l'esecuzione dei movimenti di manovra devono essere rivolte dal solo manovratore munito di radiotelefono, nelle forme indicate nei commi successivi. Quando non debbono essere effettuati movimenti di manovra, il manovratore deve disinserire il radiotelefono tramite l'apposito dispositivo, salvo il caso previsto nell'ultimo capoverso del comma 8.</p> <p>5. - Qualora nello svolgimento di una manovra vengano impiegati più manovratori, fra gli stessi, compreso l'agente munito di radio telefono, possono essere scambiate, ove occorrono, le segnalazioni previste dall'Art. 60 R.S ..</p> <p>6. - Per verificare l'efficienza dei radiotelefoni deve Comunicazioni di essere effettuata una comunicazione di prova, secondo le prova modalità del successivo comma 7.</p> <p>La suddetta comunicazione di prova deve essere effettuata solo all'inizio del servizio di turno o dopo eventuali periodi di sosta prolungata, in caso di mezzi di trazione utilizzati permanentemente alle manovre; negli altri casi, la comunicazione di prova deve essere effettuata dopo la consegna del radiotelefono al guidatore e prima di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>iniziare il movimento di manovra.</p> <p>7. - Per effettuare la comunicazione di prova, il manovratore deve chiedere al guidatore di portare il commutatore di ricezione dell'apparecchio in posizione normale e predisporre il proprio radiotelefono per l'emissione della "nota faro".</p> <p>Il manovratore, dovrà quindi effettuare al guidatore la comunicazione seguente: "Guidatore treno (o permanente) prova radio".</p> <p>Il guidatore risponderà solo in caso di ricezione soddisfacente con la seguente comunicazione: "Manovratore , ascolto regolare".</p> <p>In caso di mancata risposta, il manovratore deve prendere accordi con il guidatore per decidere il ricorso ai segnali a mano, o, se possibile, la sostituzione dei radiotelefoni.</p> <p>7. bis - La "nota faro" deve essere emessa tenendo premuto l'apposito tasto, quando non è impiegata la valvola portatile di frenatura e le operazioni di manovra avvengono senza il contatto visivo continuo tra manovratore e guidatore.</p> <p>8. - L'agente di un posto fisso di manovra, che abbia alle dipendenze più manovratori dotati di radiotelefono, dispone, di norma, di apparecchio radio ricetrasmittente munito di commutatore di frequenza, che può assumere la posizione corrispondente alla specifica frequenza utilizzata da ogni coppia di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/ dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>radiotelefoni.</p> <p>Per comunicare con un manovratore operante sul piazzale, l'agente del posto fisso deve attendere l'arresto della manovra, rilevabile dall'assenza della "nota faro", dopodiché egli, premuto l'apposito pulsante per stabilire la comunicazione, si può annunciare, attendendo il benestare del manovratore per iniziare la comunicazione.</p> <p>Solo in caso di comunicazione urgente, l'agente del posto fisso può inserirsi nella comunicazione tra manovratore e guidatore, durante lo svolgimento di una manovra.</p> <p>In tale evenienza, l'agente del posto fisso adatterà la formula: "urgente, qui (agente addetto)", facendo seguito con la comunicazione d'emergenza.</p> <p>Salvo casi di comunicazioni urgenti, il manovratore può comunicare per mezzo del radiotelefono con il posto fisso solo se la manovra è ferma.</p> <p>Le Unità periferiche interessate possono stabilire che il manovratore, al termine di ogni movimento di manovra, porti il commutatore nella posizione di ricezione per eventuali comunicazioni dal posto fisso, e ciò fino a quando non faccia rientro al posto di servizio.</p> <p>9. - Quando, durante lo svolgimento di una manovra di qualsiasi tipo, la qualità dell'ascolto degrada oltre i limiti di una sicura comprensibilità delle comunicazioni, o, in assenza di queste,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>viene a cessare la "nota faro", il guidatore è tenuto ad arrestare subito la manovra, ed il manovratore adotterà i provvedimenti necessari per la ripresa della manovra stessa.</p> <p>10. - In aggiunta alle norme generali, di cui ai commi precedenti del presente Art. 2, devono essere osservate le specifiche norme stabilite nei commi successivi a seconda dei diversi tipi di manovra .</p> <p>11. - Per i movimenti di manovra con il mezzo di trazione agganciato, gli ordini che il manovratore deve impartire al guidatore sono: "avanti o indietro"; "rallenta"; "ferma".</p> <p>Dopo aver impartito l'ordine di fermata, il manovratore deve disinserire la "nota faro".</p> <p>12. - Nel caso particolare di accostamento ad una colonna ferma o ad un paraurti, con il mezzo di trazione in coda o intercalato nella colonna in manovra oppure condotto dalla cabina posteriore, il manovratore deve dare al guidatore le comunicazioni necessarie nel seguente ordine: — ordini "avanti" o "indietro", per effettuare movimenti verso il materiale fermo o verso il binario tronco; — eventuale ordine "rallenta", da impartire tempestivamente in relazione alla velocità assunta dalla colonna rispetto al punto di accosto; — comunicazione delle distanze: "cinque</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 NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>vetture" - "tre vetture";</p> <p>— "una vettura", corrispondenti con approssimazione alle "distanze reali" (in base alla lunghezza convenzionale di 25 metri per vettura).</p> <p>Trattandosi di manovra con veicoli da merci, la valutazione delle distanze sarà comunicata in carri ("cinque carri" - "tre carri" - "un carro", in base alla lunghezza convenzionale di 11 metri per carro).</p> <p>Se la colonna è formata da carri e vetture, la valutazione degli spazi disponibili per l'accosto verrà espressa in carri;</p> <p>— ordine "accosta", che il manovratore, in caso di manovra con vetture, potrà far seguire all'avviso "una vettura", per regolare meglio il movimento.</p> <p>13. — In caso di manovra a spinta, il manovratore, dopo aver fornito al guidatore le indicazioni previste dall'Art. 11/5 della presente Istruzione (autorizzazione ed esecuzione dei movimenti, indicazioni per la spinta), impartirà relativi ordini con le parole:</p> <p>— "colpo";</p> <p>— "ferma" .</p> <p>Dopo l'avvio del movimento di spinta, il manovratore può non continuare a ripetere l'ordine "colpo", la cui ripetizione resta implicita nella "nota faro" emessa dal suo radiotelefono.</p> <p>La "nota faro" sarà interrotta dal successivo ordine "ferma" trasmesso tempestivamente al guidatore in</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>relazione alla quantità dei veicoli staccati ed al punto approssimativo dove questi devono essere spinti, ed ai mezzi disponibili per l'arresto dei veicoli stessi.</p> <p>Il manovratore, se all'ordine "ferma" non vedesse arrestare la colonna. Deve immediatamente disinserire il proprio radiotelefono e occorrendo, richiamare l'attenzione del guidatore con ripetuti suoni del fischietto a trillo. Per le eventuali operazioni di accosto successive alla manovra a spinta, devono essere applicate le norme del precedente comma 12, ultimo alinea.</p> <p>14. — In caso di manovra a gravità, gli ordini che il manovratore capo rampa deve impartire al guidatore del mezzo di manovra interessato al lancio, sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> — "spingi"; — "passo di lancio"; — "rallenta"; — "ferma". <p>L'ordine "spingi" deve essere preceduto dall'indicazione "guidatore permanente n. " a cui si riferisce.</p> <p>Quando la testa della colonna spinta sta per avvicinarsi al culmine della rampa di lancio, il manovratore deve dare l'ordine di "passo di lancio", Ogni qualvolta il manovratore rileva che la velocità in fase di spinta o di passo di lancio è eccessiva, deve rivolgere al guidatore l'ordine "rallenta". Se occorre sospendere le operazioni di lancio, il manovratore deve</p>					

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

Testo NEAT	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>impartire l'ordine "ferma" e, qualora la colonna non si arresti, deve subito disinserire il proprio radiotelefono, cercando di arrestare il movimento.</p> <p>15. Le Unità periferiche interessate possono emanare eventuali norme ad integrazione delle presenti, che si rendessero necessarie in relazione alle locali situazioni d'impianto e d'esercizio.</p>					

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