

**TABELLA DI RAFFRONTO  
NVTV-RCF.**

Nella 1ª colonna è riportato il testo delle Norme per la Visita Tecnica ai Veicoli (NVTV) suddiviso in commi, punti o articoli.

Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna:

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

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

| Testo NVTV  | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p align="center"><b>Parte I<br/>VISITE TECNICHE</b></p> <p><b>1 GENERALITÀ</b></p> <p>1.1 Il presente testo normativo stabilisce le modalità di programmazione, di esecuzione delle visite tecniche ai veicoli ed ai carichi nonché le visite tecniche particolari allo scopo di accertare che gli stessi circolino sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale in condizioni di sicurezza.</p> <p>1.2 Il presente testo normativo deve essere osservato:</p> <p>a) dalle Imprese Ferroviarie in possesso del Certificato di Sicurezza;</p> | <p>1.1 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni</p> |                                 |                          | <b>IF</b>            |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>b) dal personale interessato di Rete Ferroviaria Italiana, e da tutto il personale la cui attività abbia attinenza con le visite tecniche di cui al punto 1.1.</p> <p>1.3 Le norme contenute nel presente testo normativo si applicano ai veicoli che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ad esclusione dei mezzi di trazione (locomotive, elettrotreni, elettromotrici, automotrici ed i loro rimorchi).</p> <p>1.4 Le definizioni e le abbreviazioni sono contenute nell'allegato 1.</p> | <p>devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</p> <p><b>3.1</b> Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati;</li> <li>- dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione.</li> </ul> <p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.</p> <p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p><b>4.1</b> La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</li> <li>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</li> </ul> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
|  | <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p><b>4.3</b> Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare:</p> <p>a.1. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio;</p> <p>a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura;</p> <p>a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere;</p> <p>a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio;</p> <p>a.5. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.</p>                               |                                 |                          |                      |                         |
| <p>1.5 Il personale, incaricato di eseguire le visite tecniche deve essere abilitato alla verifica secondo le modalità emanate da RFI con specifiche disposizioni, deve essere in possesso di apposito documento di identificazione (patente) che certifichi il requisito suddetto, deve inoltre possedere i previsti requisiti di idoneità fisica e deve operare nel rispetto della presente normativa.</p> <p>1.6 La documentazione relativa alla programmazione delle visite tecniche e l'assegnazione delle stesse al personale in servizio, redatta dalle IF, deve essere presente negli impianti di assegnazione del personale e deve essere resa disponibile ad ogni richiesta del personale incaricato</p> | <p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p><b>1.6</b> L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione</p> |                                 |                          | <b>IF</b>            |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>di RFI, nel rispetto delle Disposizioni in vigore emanate dal GI.</p> <p>1.7 Le IF devono attuare al proprio interno una organizzazione tale da garantire il regolare flusso informativo, verso il personale interessato, di tutti gli avvisi inerenti la circolazione dei treni e le visite tecniche da eseguire ai veicoli.</p> <p>1.8 Le IF devono prevedere una organizzazione secondo la quale il personale abilitato alla verifica, all'inizio e durante il turno di lavoro, possa conoscere in modo inequivocabile le operazioni da svolgere, gli orari dei treni, i binari di sosta, i Trasporti Eccezionali da visitare e ogni altra informazione utile per lo svolgimento del servizio assegnato.</p> <p>Le IF devono inoltre garantire il rispetto della presente normativa anche in caso di variazione del turno di utilizzazione dei veicoli.</p> | <p>necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>   |                                 |                          |                      |                         |
| <p>1.9 In caso di circolazione perturbata (non rispetto dei turni dei materiali, turbative varie della circolazione dei treni, interruzioni, scioperi, calamità naturali, ecc.) le IF devono emanare le necessarie disposizioni relative alle variazioni della programmazione delle visite tecniche da effettuare ai treni. In caso di mancanza delle suddette disposizioni, il personale abilitato alla verifica che venga a conoscenza della circolazione perturbata, di propria iniziativa, dovrà eseguire la visita tecnica che garantisce maggiore sicurezza:</p>  | <p><b>1.3</b> Nei casi non previsti dalle norme ognuno, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve agire con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti.</p> <p><b>1.4</b> Tutti coloro che svolgono compiti connessi con la sicurezza dell'esercizio ferroviario, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme, sono tenuti ad intervenire ogniqualvolta rilevino, nell'espletamento delle proprie mansioni, un fatto o evento che possa compromettere la sicurezza della circolazione.</p> <p><b>1.6</b> L'organizzazione delle attività di</p> |                                 |                          | <b>IF</b>            |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>a) VT, per i treni viaggiatori;<br/> b) Vco, per i treni merci.</p> <p>1.10 Il Referente dell'IF, che nell'ambito delle proprie competenze, dispone di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) variazioni o integrazioni al programma di servizio;</li> <li>b) cambio di turni di utilizzazione del materiale rotabile;</li> <li>c) e quanto altro comportamenti riflessi sulla esecuzione delle visite tecniche previste dalla presente normativa,</li> </ul> <p>deve prevedere, e all'occorrenza concordare con il Referente di RFI, le soste sufficienti per l'esecuzione delle visite necessarie. Lo stesso Referente dovrà inoltre informare il personale abilitato alla verifica di tutte le variazioni riguardanti l'esecuzione delle visite tecniche ai veicoli.</p> <p>1.11 Il personale che esegue le visite tecniche ai veicoli deve agire sempre in condizioni di sicurezza nel rispetto delle norme stabilite dalle proprie IF. In taluni casi nel rispetto degli obblighi di cui sopra possono essere realizzate idonee strutture da utilizzare da parte del personale incaricato per poter meglio visionare dal basso o dall'alto il materiale da sottoporre a visita tecnica.</p> <p>1.12 Il personale abilitato alla verifica in presenza di non conformità, sia queste rilevate dallo stesso personale che segnalate da altri, deve attuare le necessarie azioni correttive (riparazione, condizionamento, iscrizione sul Libro di Bordo, applicazione di etichette, ecc.) e</p> | <p>sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>registrare gli eventi negli appositi registri. Nel caso in cui le non conformità non consentano il mantenimento in esercizio dei veicoli, gli stessi devono essere, a seconda dei casi, messi fuori servizio o tolti dalla circolazione.</p> <p>1.13 I provvedimenti che il personale abilitato alla verifica deve adottare, per la gestione delle non conformità, sono riportati nell'allegato 16.</p>   |  |                                 |                          |                      |                         |
| <p>1.14 I testi normativi che riportano le prescrizioni ed i parametri tecnici di riferimento per l'esecuzione delle visite tecniche sono indicati al punto 1.21.</p>  | <p><b>3.7</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>   |                                 |                          | <b>IF</b>            |                         |
| <p>1.15 Il personale che ha eseguito la visita tecnica, se non impedito da successivi impegni, deve rimanere presente in prossimità del treno fino alla sua partenza allo scopo di intervenire in caso di necessità.</p> <p>1.16 Il personale abilitato alla verifica deve, per quanto di competenza, effettuare controlli, prove, ripristini, riparazioni occasionali, ecc., ogni volta che riceve segnalazioni di non conformità anche ai treni ai quali non sono state programmate visite tecniche.</p> | <p><b>4.1</b> La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p><b>4.7</b> Ogni treno può circolare solo dopo che</p> |                                 |                          | <b>IF</b>            |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
|   | ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.   |                                 |                          |                      |                         |
| <p>1.17 Il personale che ha eseguito la visita tecnica, di cui ai punti 2.1, 3.1 e 4 o che è occasionalmente intervenuto ad un treno, deve riportare in modo leggibile su un apposito documento denominato "Registro delle verifiche, constatazioni e piccole riparazioni eseguite ai veicoli dal personale abilitato alla verifica" (Allegato 15), i seguenti dati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) la località in cui è stata eseguita la visita;</li> <li>b) la data di esecuzione della visita (gg-mm-aa);</li> <li>c) il numero del treno visitato;</li> <li>d) la sigla della visita eseguita;</li> <li>e) l'esito della visita, se regolare o non regolare, specificando in quest'ultimo caso le non conformità rilevate e i provvedimenti adottati;</li> <li>f) il numero della patente del personale che ha eseguito la visita;</li> <li>g) la firma.</li> </ul> <p>Lo stesso personale deve inoltre riportare su tale registro:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>h) le etichette applicate;</li> <li>i) un rapporto dettagliato dell'intervento e delle non conformità rilevate a seguito di disservizi e inconvenienti;</li> <li>j) tutti gli scostamenti dal servizio svolto rispetto al programmato.</li> </ul> <p>Il registro deve essere conservato per almeno 5 anni presso la sede ove svolge servizio il personale o, in base</p> | <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> |                                 |                          | <b>IF</b>            |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>all'organizzazione interna di ogni IF, in opportune sedi individuate.</p> <p>1.18 Il personale abilitato alla verifica, prima di terminare il servizio, deve lasciare consegne scritte sul "Registro delle verifiche, constatazioni e piccole riparazioni eseguite ai veicoli dal personale abilitato alla verifica", annotando le eventuali attività che devono essere completate dal personale subentrante. Il personale, prima di iniziare il servizio, deve prendere visione delle eventuali consegne, lasciate dal precedente personale. Le consegne devono contenere la data, il numero della patente e la firma del personale interessato.</p> <p>1.19 Il personale abilitato alla verifica, durante l'espletamento delle proprie mansioni, deve essere dotato dei seguenti documenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) etichette per la segnalazione delle non conformità;</li> <li>b) moduli M40 di prescrizione ai treni per gli avvisi scritti;</li> <li>c) moduli TV 40 secondo quanto indicato nell'IEFCA,</li> </ul> <p>e delle seguenti attrezzature:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>d) martello;</li> <li>e) chiave quadra di servizio;</li> <li>f) metro;</li> <li>g) calibro per il controllo della quota <math>q_R</math> dei bordini;</li> <li>h) calibro per il corretto rilevamento delle condizioni di accettabilità in esercizio dei cerchioni dei veicoli;</li> </ul> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>i) collante per le etichette, se necessario;</p> <p>j) lanterna elettrica, se necessaria</p> <p>1.20 Le IF, in ciascuna postazione di lavoro, devono garantire la disponibilità delle seguenti attrezzature:</p> <p>a) filo a piombo;</p> <p>b) strumento per il rilievo della temperatura delle boccole;</p> <p>c) calibro per la misura della quota <math>q_R</math>, altezza e grossezza dei bordini;</p> <p>d) calibro per la misura della larghezza dei cerchioni e delle corone delle ruote monoblocco;</p> <p>e) manometro per la misura della pressione nelle condotte pneumatiche, generale del freno e principale dei servizi;</p> <p>f) calibro per la misura dello scartamento interno delle sale montate (all'occorrenza).</p> <p>1.21 I testi normativi, interessanti il servizio di verifica, sono i seguenti:</p> <p>a) Unità Tecnica delle Ferrovie;</p> <p>b) Norme per la verifica tecnica dei veicoli;</p> <p>c) IEFCA;</p> <p>d) RIC;</p> <p>e) RIV 2000;</p> <p>f) Direttive per il carico (Allegato II al RIV) e Allegato XII al RIV;</p> <p>g) Norme per l'effettuazione dei Trasporti Eccezionali;</p> <p>h) PGOS;</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>i) Accordi internazionali per lo scambio dei treni in VTS;</p> <p>j) Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID);</p> <p>k) Traffico di contenitori e di unità di trasporto stradali per ferrovia;</p> <p>l) EATR;</p> <p>m) Normativa relativa ai dispositivi di rilevamento della temperatura delle boccole.</p> <p>Nell'impianto di assegnazione del personale devono essere presenti e mantenuti costantemente aggiornati i testi normativi di cui sopra nonché le eventuali norme, istruzioni tecniche e accordi particolari validati da RFI, applicabili ai servizi di trasporto effettuati nell'impianto stesso.</p> <p>Ogni IF deve garantire attraverso la propria organizzazione la consultazione dei testi necessari durante lo svolgimento della attività di verifica da parte del personale interessato.</p> | <p><i>"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</i></p>   |                                 |                          |                      |                         |
| <p>1.22 Il personale abilitato alla verifica deve conoscere inoltre tutti gli ordini di servizio, lettere circolari, disposizioni che interessino la propria attività.</p>  | <p><b>1.6</b> L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> |                                 |                          | <p><b>IF</b></p>     |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>1.23 Le IF devono prevedere specifica attività di prevenzione e controllo dell'efficienza delle boccole dei rotabili che per le loro caratteristiche costruttive non permettono il controllo delle stesse da parte degli RTB ubicati sull'IFN.</p>                                     | <p><b>4.27</b> L'utilizzo del sistema di terra e dei dispositivi di bordo di rilevamento automatico di anomalo riscaldamento delle boccole e di anomala frenatura degli assi dei treni non esclude la necessità di mettere in atto ulteriori provvedimenti cautelativi, tenuto conto del materiale rotabile e delle linee percorse. La distanza tra le singole apparecchiature di rilevamento del sistema di terra deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea, delle caratteristiche dei treni ammessi a circolare su di essa e della presenza o meno di ulteriori provvedimenti cautelativi.</p> <p><b>16.3</b> In presenza di anomalità ai veicoli segnalata dai dispositivi di bordo di cui al punto 3.5, l'agente di condotta provvederà ad arrestare o meno il treno sulla base delle segnalazioni a bordo e di quanto previsto nelle specifiche procedure.</p> <p><b>16.4</b> 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> |                                 |                          | <b>IF</b>            |                         |
| <p>1.24 Le Norme di esercizio per la manipolazione della condotta alta tensione dei rotabili e per l'erogazione di energia elettrica ad alta tensione ai veicoli sono contenute nella Istruzione Tecnica "Esercizio Alta tensione Rotabili (EATR)" 3152/TR 980, edizione 01/01/1990 -</p> | <p><b>4.7</b> Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p>  |                                 |                          | <b>IF</b>            |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| Posizione di Archivio S.MR/A.08.04/216.0 e successivi aggiornamenti.   |   |                                 |                          |                      |                         |
| 1.25 Le norme per l'Istruzione sull'esercizio del freno continuo automatico sono contenute nella Istruzione di Testo T.R. 046 - 900/970, edizione 1966 – Posizione di Archivio TV.41.1/217.0 e successivi aggiornamenti. | <b>3.8</b> Un convoglio è un complesso di uno o più veicoli ferroviari, con almeno una unità di trazione, dotato di sistema di frenatura e cabina di guida e atto a svolgere un determinato servizio ferroviario (trasporto di persone o merci, manutenzione dell'infrastruttura, soccorso ad altri convogli, movimentazione di veicoli). |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p><b>2 TRENI VIAGGIATORI</b></p> <p><b>2.1 VISITE TECNICHE</b></p> <p>Le visite tecniche a cui sono sottoposti i veicoli dei treni viaggiatori sono le seguenti:</p> <p>a) Visita ridotta di <b>Vro</b> (All. 2);<br/> ) origine</p> <p>b) Visita completa di <b>Vct</b> (All. 3);<br/> ) transito</p> <p>c) Visita completa di <b>Vcf</b> (All. 4);<br/> ) fine corsa</p> <p>d) Visita interna <b>Vi</b> (All. 5);<br/> )</p> <p>e) Visita di turno <b>VT</b> (All. 6);<br/> )</p> <p>f) Presenziamento <b>Pr</b> (All. 11).</p> <p>I controlli da eseguire ai veicoli, corrispondenti ad ogni visita, sono riportati nei rispettivi allegati.</p> <p><b>2.2 MATERIALE ROTABILE IN TURNO FISSO</b></p> <p>Il materiale rotabile che fa parte di un turno fisso deve essere sottoposto a visita tecnica secondo le modalità indicate nei punti 2.2.1 e 2.2.2.</p> <p><b>2.2.1 VISITA DI TURNO</b></p> <p><b>2.2.1.1 Servizio internazionale.</b></p> <p>Il materiale rotabile deve essere sottoposto a VT ad ogni fine relazione.</p> <p><b>2.2.1.2 Servizio interno</b></p> <p>a) <u>Treni che percorrono una relazione superiore a 800 Km:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VT a fine corsa;</li> </ul> <p>b) <u>rimanenti treni:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VT entro 1.600 km, comprensivi anche di più</li> </ul> | <p><b>7.1</b> La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> <p><b>7.2</b> La verifica tecnica deve essere inoltre estesa anche al controllo delle caratteristiche della composizione e della frenatura del treno, delle segnalazioni di testa e di coda del treno e della effettuazione della prova del freno.</p> <p><b>7.3</b> La partenza di ciascun treno è subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza del treno.</p> |                                 |                          | <p><b>IF</b></p>     |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>relazioni, e comunque entro e non oltre 72 ore dalla precedente VT. Nell'assegnazione della VT si dovrà tenere conto delle prevedibili condizioni del materiale, delle località ove è possibile eseguire le prove agli impianti di bordo e gli interventi di manutenzione.</p> <p>Qualora ad un materiale non sia possibile eseguire la VT, necessaria per il rispetto delle frequenze indicate ai punti 2.2.1.1 e 2.2.1.2, il Referente dell'IF deve comunque garantire l'esecuzione della VT prima della partenza del treno corrispondente, incaricando nel modo opportuno il personale interessato.</p> <p>2.2.2 VISITE DA ESEGUIRE FRA DUE VISITE DI TURNO</p> <p>2.2.2.1 In partenza.</p> <p>Il materiale rotabile deve essere sottoposto a Vro:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) entro 800 Km, dalla precedente VT o Vro, se trattasi di materiale dei treni previsti al punto 2.2.1.2 alinea b) con esclusione dei treni regionali e metropolitani;</li> <li>b) in ogni caso quando ha subito durante le soste: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ manovre programmate per scarto e/o aggiunta di veicoli in posizione intercalata;</li> </ul> </li> </ul> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ manovre programmate di composizione;</li> <li>▪ manovre non programmate di composizione o scomposizione.</li> </ul> <p>Il materiale rotabile dei treni di cui al punto 2.2.1.2 alinea a) non occorre sia sottoposto a Vro.</p> <p>Il materiale rotabile giunto con treni coincidenti non occorre sia sottoposto a Vro.</p> <p>2.2.2.2 In arrivo<br/>Il materiale rotabile non occorre che sia sottoposto a visita tecnica.</p> <p>2.2.2.3 Utilizzato per un treno di altro turno<br/>Il materiale rotabile utilizzato per l'effettuazione di uno o più treni che fanno parte di turni fissi diversi da quello di normale appartenenza deve essere sottoposto a visita tecnica, con riferimento alle precedenti visite tecniche alle quali era stato sottoposto, nel rispetto dei punti 2.2.1.2. comma b) e 2.2.2.1 comma a) e b).</p> <p><b>2.3 MATERIALE ROTABILE NON IN TURNO FISSO</b></p> <p>2.3.1 IN PARTENZA<br/>Il materiale rotabile deve essere sottoposto a VT.</p> <p>2.3.2 IN ARRIVO<br/>Il materiale rotabile non occorre sia sottoposto a visita tecnica.</p> <p><b>2.4 MATERIALE ROTABILE AGGIUNTO</b><br/>Il materiale rotabile aggiunto ai treni deve essere sottoposto a:</p> <p>a) VT se proveniente da treni non</p> | <p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>coincidenti o prelevati in sosta dai parchi;</p> <p>b) visita tecnica secondo quanto previsto al punto 2.2 se facente parte di un turno fisso;</p> <p>c) nessuna visita tecnica se giunto con treno coincidente.</p> <p><b>2.5 TRENI STRAORDINARI</b></p> <p>2.5.1 Il materiale rotabile dei treni straordinari deve essere sottoposto a visita tecnica, a seconda dei casi, in conformità a quanto indicato ai punti 2.2, 2.3 e 2.4.</p> <p>2.5.2 L'esecuzione di tali visite deve essere stabilita:</p> <p>a) dall'IF per i treni periodici e straordinari programmati (treni effettuati durante le festività di Natale, Pasqua, Ferragosto, treni per pellegrinaggi, ecc.);</p> <p>b) dal Referente dell'IF per i treni non preventivamente programmati.</p> <p><b>2.6 TRENI NELLE STAZIONI DI SCAMBIO</b></p> <p>2.6.1 Il materiale rotabile che circola sulla IFN in regime di VTS, a seguito di accordi fra le IF, non occorre che sia sottoposto a visita tecnica nella stazione di scambio. Gli accordi fra le IF per i treni circolanti in regime di VTS devono essere approvati da RFI.</p> <p>2.6.2 Il materiale rotabile in composizione ai rimanenti treni in ingresso sulla IFN o scambiato fra IF diverse, prima della partenza deve essere sottoposto a:</p> <p>a) Vct al treno in transito;</p> <p>b) VT al materiale rotabile</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>aggiunto;</p> <p>c) Vct al treno in transito che ha subito manovre di scomposizione e composizione per scarto e/o aggiunta veicoli.</p> <p>2.6.3 Il materiale rotabile in composizione ai treni in uscita dalla IFN non occorre sia sottoposto a visita tecnica.</p> <p><b>2.7 TRENI TRAGHETTATI</b></p> <p>2.7.1 Il materiale rotabile dei treni in transito diretti all'imbarco non occorre sia sottoposto a visita tecnica.</p> <p>2.7.2 Il materiale rotabile dei treni sbarcati deve essere sottoposto a Vro.</p> <p>2.7.3 I Formatori treno delle stazioni di Villa S.Giovanni e di Messina C.le dovranno comunicare, a mezzo mod. M. 40, al personale abilitato alla verifica le seguenti informazioni:</p> <p>a) Stazione di Villa S.Giovanni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ l'eventuale diversa ubicazione dei veicoli originari da Villa S.Giovanni, l'ubicazione di quelli provenienti da Reggio Cal. e di quelli provenienti dalla Sicilia, rispetto alla composizione prevista.</li> </ul> <p>b) Stazione di Messina C.le:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ l'eventuale diversa ubicazione dei veicoli originari da Messina C.le e di quelli provenienti dalla Calabria, rispetto alla composizione prevista.</li> </ul> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p><b>2.8 TRENI PARTICOLARI</b></p> <p><b>2.8.1 TRENI UTILIZZATI IN CICLO CONTINUATIVO</b></p> <p>Il materiale rotabile utilizzato in ciclo continuativo, a composizione bloccata, fra località ove non sia presente personale abilitato alla verifica e per i quali non sussista la possibilità di una diversa impostazione dei relativi turni di utilizzazione, deve essere sottoposto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) alla prima relazione a visita tecnica secondo quanto indicato al punto 2.3.1;</li> <li>b) successivamente a visita tecnica con frequenza di esecuzione secondo i criteri del punto 2.2.</li> </ul> <p><b>2.8.2 TRENI ACCANTONATI</b></p> <p>Il materiale rotabile dei treni accantonati (1), prima di essere riammesso a circolare deve essere sottoposto a visita tecnica con le seguenti modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) VT ai materiali accantonati per un periodo superiore a 48 ore;</li> <li>b) Vro ai materiali accantonati per un periodo inferiore a 48 ore che hanno subito manovre di composizione e/o scomposizione;</li> <li>c) non occorre visita tecnica ai materiali accantonati per un periodo inferiore a 48 ore che non hanno subito manovre di composizione e/o scomposizione.</li> </ul> <p>(1) <i>L'orario in cui il treno viene</i></p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p><i>abbandonato deve essere registrato, a cura del personale dell'IF, sul Foglio di Corsa o nel Bollettino di Frenatura e Composizione (BFC).</i></p> <p><b>3 TRENI MERCI</b></p> <p><b>3.1 VISITE TECNICHE</b></p> <p>Le visite tecniche a cui sono sottoposti i veicoli dei treni merci (2), sono le seguenti:</p> <p>a Visita completa di <b>Vc</b> (All. 7);<br/> ) origine <b>o</b></p> <p>b Visita completa di <b>Vct</b> (All. 8);<br/> ) transito</p> <p>c Visita completa di <b>Vcf</b> (All. 9);<br/> ) fine corsa</p> <p>d Visita ridotta al <b>Vrc</b> (All. 10);<br/> ) carico</p> <p>e Presenziamento <b>Pr</b> (All. 11).<br/> )</p> <p>I controlli da eseguire ai veicoli, corrispondenti ad ogni visita, sono riportati nei rispettivi allegati.</p> <p><i>(2) I mezzi d'opera, in composizione ai treni, sono soggetti a visite tecniche come i veicoli merci.</i></p> <p><b>3.2 TRENI IN ORIGINE</b></p> <p>3.2.1 Il materiale rotabile dei treni, i veicoli aggiunti nelle stazioni intermedie, nonché le tradotte, che circolano sulla IFN, devono essere sottoposti nella località di origine prima della partenza a Vco.</p> <p>3.2.2 Il materiale rotabile dei treni di cui al punto 3.2.1 che viene immesso a circolare sulla IFN da località sprovviste di personale</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>abilitato alla verifica, deve essere sottoposto a Vct entro 60 km di percorrenza dalla località di origine; si fa eccezione per i treni di merci pericolose, per i quali si deve rispettare quanto disposto nel punto 3.2.1.</p> <p>3.2.3 Nei casi di cui al punto 3.2.2, in prossimità della partenza, un agente designato dell'IF deve accertare la corretta posizione-chiusura/assicurazione/bloccaggio di porte, sportelli, parti mobili della cassa di tutti i rotabili in composizione. Tale agente deve anche accertare la regolarità della segnalazione di coda. L'esito della visita deve essere annotato su apposito registro delle verifiche e firmato dal personale che ha eseguito il controllo. Detto registro deve essere conservato e reso disponibile per eventuali controlli.</p> <p><b>3.3 TRENI IN TRANSITO</b></p> <p>3.3.1 TRENI IN VTS O CON CARATTERISTICHE PARTICOLARI (3)</p> <p>3.3.1.1 Il materiale rotabile in composizione ai treni in VTS ed a quelli con caratteristiche particolari deve essere sottoposto a visita tecnica secondo i seguenti criteri:</p> <p>a) <u>TRENI V3</u>: treni composti da carri chiusi, carri carichi di contenitori e/o carri vuoti di qualsiasi tipo, nessuna visita tecnica intermedia nella tratta interessata;</p> <p>b) <u>TRENI V2</u>: treni composti da carri carichi di casse mobili e/o semirimorchi oppure in</p> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>composizione mista con i carri indicati al precedente alinea a) e con percorrenza maggiore di 700 Km, Vrc entro 550 Km dall'inizio della tratta interessata;</p> <p>c) <u>TRENI V1</u>: treni composti tutto o in parte con carri diversi da quelli di cui ai precedenti alinea a) e b), Vct non oltre 700 Km dalla precedente località ove il treno ha subito una Vco o Vct.</p> <p><i>(3) I mezzi d'opera non sono ammessi a circolare in composizione ai treni con VTS o con caratteristiche particolari.</i></p> <p>3.3.1.2 I treni in regime di VTS o con caratteristiche particolari che mantengono tali requisiti per una sola tratta del percorso, devono essere sottoposti a:</p> <p>a) Vct all'inizio della tratta;</p> <p>b) Vco al momento della partenza del treno corrispondente, alla fine della tratta.</p> <p>3.3.1.3 Quando un treno in regime di VTS viene manovrato in località intermedie del percorso, non previste negli accordi, prima della partenza deve essere sottoposto a Vct.</p> <p>3.3.1.4 Quando un treno con caratteristiche particolari viene sottoposto a manovre di scarto e/o aggiunta di veicoli in posizione intercalata (4), in una località intermedia al percorso ove di norma tali manovre non vengono eseguite, deve</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>essere sottoposto prima della partenza a Vct.<br/>I veicoli aggiunti devono essere sottoposti a Vco.<br/><i>(4) Sono esclusi i veicoli scartati per avarie.</i><br/>3.3.1.5 Le visite tecniche da eseguire nelle località che precedono o che seguono le tratte nelle quali i treni mantengono il regime di VTS o le caratteristiche particolari, devono essere effettuate secondo quanto indicato al punto 3.3.2.<br/>3.3.1.6 I treni in regime di VTS e quelli con caratteristiche particolari sono individuati dalle IF. Ogni variazione dell'elenco contenente i numeri di tali treni e le relative tratte, deve essere comunicata a RFI – Direzione Tecnica – CESIFER.<br/>3.3.2 RIMANENTI TRENI MERCI<br/>3.3.2.1 Il materiale rotabile dei rimanenti treni deve essere sottoposto a Vct entro 550 Km dalla precedente Vco o Vct.<br/>3.3.2.2 Nel caso in cui il materiale rotabile venga manovrato con aggiunta e/o scarto di veicoli, prima della partenza, deve essere sottoposto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Vco al materiale aggiunto;</li> <li>b) Vco a tutto il treno nel caso in cui il materiale rotabile aggiunto non sia individuabile;</li> <li>c) nessuna visita al materiale rotabile scartato.</li> </ul> <p><b>3.4 TRENI A FINE CORSA</b><br/>Il materiale rotabile in composizione ai treni, nelle località di fine corsa, non occorre sia sottoposto a visita tecnica.</p> <p><b>3.5 TRENI STRAORDINARI</b></p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>3.5.1 Il materiale rotabile in composizione ai treni straordinari deve essere sottoposto a visita tecnica secondo le modalità previste ai punti 3.2, 3.3 e 3.4.</p> <p>3.5.2 L'esecuzione di tali visite deve essere stabilita:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dall'IF per i treni periodici e straordinari programmati;</li> <li>b) dal Referente dell'IF per i treni non preventivamente programmati.</li> </ul> <p>3.5.3 Il personale che esegue la visita tecnica dovrà apporre sulla "Lista veicoli" del treno interessato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) la località in cui è stata eseguita la visita;</li> <li>b) la data di esecuzione della visita (gg-mm-aa);</li> <li>c) la sigla della visita eseguita (vedi punto 3.1);</li> <li>d) il proprio numero di patente;</li> <li>e) la firma.</li> </ul> <p><b>3.6 TRENI ALLE STAZIONI DI SCAMBIO</b></p> <p>3.6.1 Il materiale rotabile che circola sulla IFN in regime di VTS, a seguito di accordi fra le IF, non occorre che sia sottoposto a visita tecnica nella stazione di scambio. Gli accordi fra le IF per i treni circolanti in regime di VTS devono essere approvati da RFI.</p> <p>3.6.2 Il materiale rotabile in composizione ai rimanenti treni in ingresso sulla IFN o scambiato fra IF diverse, prima della partenza deve essere sottoposto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>d) Vct al treno in transito;</li> <li>e) Vco al materiale rotabile</li> </ul> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>aggiunto;</p> <p>f) Vct al treno in transito che ha subito manovre di scomposizione e composizione per scarto e/o aggiunta veicoli.</p> <p>3.6.3 Il materiale rotabile in composizione ai treni in uscita dalla IFN non occorre sia sottoposto a visita tecnica.</p> <p><b>3.7 TRENI TRAGHETTATI</b></p> <p>3.7.1 Il materiale rotabile dei treni in transito diretto all'imbarco non occorre sia sottoposto a visita tecnica.</p> <p>3.7.2 Il materiale rotabile di origine nella stazione di imbarco e diretto al traghettamento deve essere sottoposto a Vco.</p> <p>3.7.3 Il materiale rotabile dei treni sbarcati dal traghetto e quello aggiunto, a tali treni, deve essere sottoposto a Vco.</p> <p><b>3.8 TRENI PARTICOLARI</b></p> <p>3.8.1 MATERIALI UTILIZZATI IN CICLO CONTINUATIVO</p> <p>Il materiale rotabile in composizione ai treni utilizzati in ciclo continuativo a composizione bloccata, fra località ove non sia presente personale abilitato alla verifica, e per i quali non sussista la possibilità di una diversa impostazione dei relativi turni di utilizzazione, deve essere sottoposto a:</p> <p>a) Vco alla prima relazione;</p> <p>b) Vct, successivamente, secondo i criteri del punto 3.3.2.1;</p> <p>c) accertamento secondo quanto disposto al punto 3.2.3 ad ogni</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>origine del treno.</p> <p>Le disposizioni di cui al presente paragrafo non si applicano ai treni di merci pericolose per i quali si deve rispettare quanto disposto al punto 3.2.1.</p> <p>3.8.2 MATERIALI ACCANTONATI</p> <p>Il materiale rotabile in composizione ai treni accantonati (5), prima di essere riammesso a circolare, deve essere sottoposto a visita con le seguenti modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Vco ai materiali accantonati per un periodo superiore a 48 ore;</li> <li>b) Vco ai materiali accantonati per un periodo inferiore a 48 ore e che hanno subito manovre di composizione e/o scomposizione;</li> <li>c) secondo quanto disposto al punto 3.2.3 ai materiali accantonati per un periodo superiore a 4 ore e inferiore a 48 ore che non hanno subito manovre di composizione e/o scomposizione,</li> <li>d) non occorre nessuna visita ai materiali accantonati per un periodo inferiore a 4 ore che non hanno subito manovre di composizione e/o scomposizione.</li> </ul> <p>(5) <i>L'orario in cui il treno viene abbandonato deve essere registrato, a cura del personale dell'IF, sul Foglio di Corsa o nel Bollettino di Frenatura e</i></p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p><i>Composizione (BFC).</i></p> <p>3.8.3 TRENI SOTTOPOSTI A VARIAZIONE DI NUMERO</p> <p>3.8.3.1 Il materiale rotabile in composizione a treni sottoposti a variazione di numero, dopo la stazione di origine, deve mantenere la sequenza delle visite tecniche programmate per il treno originario quando quest'ultimo viene inoltrato o fatto proseguire con numero diverso sullo stesso itinerario.</p> <p>Il personale dell'IF abilitato alla verifica, ricevuto l'avviso di variazione deve eseguire, qualora prevista, la visita tecnica prescritta per il treno originario.</p> <p>3.8.3.2 Il materiale rotabile in composizione a treni che vengono deviati su itinerari diversi da quelli programmati deve essere sottoposto a visita nei limiti delle percorrenze programmate in origine.</p> <p>3.8.3.3 In ogni caso, al fine di facilitare la definizione delle successive visite, il personale dell'IF abilitato alla verifica dovrà apporre sulla "Lista veicoli" del treno interessato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) la località in cui è stata eseguita la visita;</li> <li>b) la data di esecuzione della visita (gg-mm-aa);</li> <li>c) la sigla della visita eseguita (vedi punto 3.1);</li> <li>d) il proprio numero di patente;</li> <li>e) la firma.</li> </ul> <p>3.8.4 TRENI SOGGETTI A SORVEGLIANZA PARTICOLARE</p> <p>Particolari treni circolanti su percorsi definiti</p> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>e a composizione bloccata, sono ammessi a circolare alle condizioni autorizzate da RFI.</p> <p><b>4 VISITE TECNICHE PARTICOLARI</b></p> <p><b>4.1 ROTABILI CIRCOLANTI COME MERCE VIAGGIANTE SULLE PROPRIE RUOTE</b></p> <p>4.1.1 I rotabili che rientrano in una delle seguenti tipologie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) non immatricolati presso alcun GI, esclusi i rotabili circolanti con specifica autorizzazione rilasciata da RFI;</li> <li>b) radiati dal parco delle IF;</li> <li>c) mezzi d'opera privi di libretto di circolazione rilasciato da RFI oppure muniti di libretto di circolazione ma mancanti di uno o più requisiti di cui al punto 4.1.6;</li> <li>d) mezzi d'opera che circolano con modalità difformi da quelle indicate nel libretto di circolazione rilasciato da RFI;</li> <li>e) mezzi di trazione e di manovra non immatricolati presso RFI, anche se provvisti del libro della locomotiva e mancanti di libretto di circolazione rilasciato da RFI,</li> </ul> <p>sono considerati rotabili circolanti come merce viaggiante sulle proprie ruote e possono circolare solo come Trasporti Eccezionali, secondo quanto previsto dalle autorizzazioni rilasciate da RFI.</p> <p>4.1.2 I rotabili di cui al punto 4.1.1, prima di essere ammessi a circolare sulla IFN,</p> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>devono risultare idonei a seguito di visita tecnica da parte del personale abilitato alla verifica. Tale visita deve essere eseguita secondo quanto indicato in Allegato 12.</p> <p>4.1.3 I rotabili di cui al punto 4.1.1 per essere ammessi a circolare sulla IFN devono aver eseguito, con esito regolare, la prova ad ultrasuoni agli assi da non oltre 5 anni (6). La certificazione dell'avvenuta prova ad ultrasuoni degli assi, con esito regolare, deve essere sempre documentata dalla IF responsabile del trasferimento.</p> <p><i>(6) Per alcune particolari tipologie di rotabili di cui al punto 4.1.1, le autorizzazioni possono prevedere scadenze della prova ad ultrasuoni diverse.</i></p> <p>4.1.4 L'IF che effettua il trasporto di rotabili di cui al punto 4.1.1 deve produrre al GI, all'atto della richiesta di autorizzazione al Trasporto Eccezionale, idonea documentazione tecnica nonché descrittiva sullo stato del veicolo, della manutenzione e sulle modalità di circolazione (libretto di circolazione se esistente, velocità di inoltro, ubicazione nella composizione del treno, ecc.).</p> <p>4.1.5 Nei casi in cui non sia fornita adeguata documentazione, come previsto al punto 4.1.4, i rotabili, previa esecuzione della visita tecnica di cui al punto 4.1.2, sono ammessi a circolare come Trasporti Eccezionali a velocità non superiore a 55 km/h in linea e 15 km/h sui rami deviati degli scambi.</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">             "SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>             (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)           </p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>4.1.6 I rotabili nel cui libretto di circolazione rilasciato da RFI sono riportati i seguenti dati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) garanzia dell'occupazione dei circuiti di binario e dell'azionamento dei pedali;</li> <li>b) assenza di eccedenze del profilo limite di carico;</li> <li>c) velocità massima ammessa dalle caratteristiche del rotabile;</li> <li>d) massa, massa frenata e massa per asse;</li> <li>e) possibilità di circolare o meno in composizione ai treni;</li> <li>f) tipo di freno e/o presenza della sola condotta generale passante,</li> </ul> <p>e sono risultati idonei a circolare a seguito della visita tecnica di cui al punto 4.1.2 non sono Trasporti Eccezionali. Tali rotabili possono circolare sulla IFN isolati o in composizione ai treni, alle condizioni stabilite dal libretto di circolazione (velocità, ubicazione nella composizione, ecc.) e con le eventuali prescrizioni aggiuntive che potranno essere emesse, di volta in volta, dal personale abilitato alla verifica che ha eseguito la visita tecnica prima della partenza.</p> <p>L'IF incaricata del trasporto di questi rotabili deve accertare la permanenza delle condizioni indicate ai sopra citati punti e che non sussistano motivi normativi tecnici e/o regolamentari ostativi all'inoltro del trasporto, quali ad esempio peso assiale non compatibile con il percorso da</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>effettuare, ecc., provvedendo all'espletamento di tutte le formalità necessarie per la circolazione sulla IFN.</p> <p>4.1.7 La visita tecnica di cui al punto 4.1.2, ai rotabili di RFI, può essere eseguita anche da personale RFI in possesso della prescritta abilitazione alla "Visita tecnica dei mezzi adibiti ai lavori di manutenzione dell'infrastruttura - Modulo I".</p> <p>4.1.8 I rotabili provvisti di apparato motore di trazione, in composizione ai treni, devono circolare alle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) gli organi di trasmissione degli assi motori devono essere disinseriti e/o scollegati e, all'occorrenza, smontati e condizionati;</li> <li>b) l'alimentazione dei rubinetti di comando del freno deve essere intercettata;</li> <li>c) le apparecchiature di bordo che possono provocare la frenatura indebita del treno devono essere all'occorrenza escluse ad eccezione dei dispositivi di segnalazione di deragliamenti;</li> <li>d) tutte le parti soggette a lubrificazione devono essere lubrificate prima della partenza e se necessario durante il trasferimento;</li> <li>e) le modalità di trasferimento stabilite dalla documentazione tecnica in dotazione al rotabile devono essere correttamente</li> </ul> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>applicate.</p> <p>4.1.9 Le operazioni di cui al punto 4.1.8 devono essere eseguite a cura e sotto la responsabilità del proprietario del rotabile il quale, prima della partenza, deve rilasciare alla IF che effettua il trasporto una dichiarazione scritta ove risulti che le stesse sono state correttamente effettuate.</p> <p>In caso di assenza di tale dichiarazione e/o quando necessiti la lubrificazione di alcune parti durante il trasferimento il rotabile deve essere scortato da un agente tecnico.</p> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p><b>4.2 TRASPORTI ECCEZIONALI</b></p> <p>4.2.1 Sono considerati Trasporti Eccezionali i trasporti che, per il volume, la massa, la forma, il rodiggio o il tipo di rotabile utilizzato, necessitano di speciali prescrizioni per l'inoltro in sicurezza. In particolare sono definiti Trasporti Eccezionali:</p> <p>a) i carichi che non rispondono alle prescrizioni obbligatorie dell'Allegato II al RIV, ad esempio quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ tenuto conto delle riduzioni di larghezza imposte, viene superato il profilo limite di carico ammesso per il percorso interessato;</li> <li>▪ la posizione del centro di gravità richiede particolari precauzioni per non compromettere la sicurezza dell'esercizio;</li> <li>▪ le unità di carico rigide sono trasportate su 2 o più carri muniti di traverse girevoli (bilici) o girevoli – slittanti comunque collegati tra loro;</li> <li>▪ si tratta di unità flessibili legate in fasci (acciaio per cemento armato e merci simili) la cui lunghezza è superiore a 36 m;</li> <li>▪ si tratta di unità flessibili non legate in fasci (rotaie e merci simili) la cui lunghezza è superiore a 36 m e sono</li> </ul> | <p><b>4.6</b> I treni che non rispettano i limiti di profilo o di massa di cui al punto 4.3 sono denominati "trasporti eccezionali" e sono ammessi a circolare alle condizioni stabilite al punto 6.4.</p> <p><b>6.4</b> I trasporti eccezionali possono circolare solo con autorizzazione rilasciata di volta in volta e riportante le specifiche modalità di circolazione.</p> <p><b>7.1</b> La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> <p><b>7.2</b> La verifica tecnica deve essere inoltre estesa anche al controllo delle caratteristiche della composizione e della frenatura del treno, delle segnalazioni di testa e di coda del treno e della effettuazione della prova del freno.</p> <p><b>7.3</b> La partenza di ciascun treno è subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza del treno.</p> |                                 |                          | <p><b>IF</b></p>     |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>caricate su più carri senza bilico (esclusi i carri Uaeers ex Vrtz regolamentati in PGOS);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la massa del carico supera la portata massima del carro;</li> <li>▪ la massa del carico determina il superamento della massa per asse o per metro corrente delle linee che devono essere percorse;</li> <li>▪ il carico supera l'aggetto massimo consentito oltre le sale estreme od oltre i perni dei carrelli o dei bilici;</li> <li>▪ il carico non può essere assicurato come prescritto dalle norme in vigore,</li> </ul> <p>b) le unità di carico che devono essere trasbordate per giungere fino alla stazione destinataria di altra Rete, se hanno una massa singola superiore a 25 t o se sono caricate su carri a piano ribassato;</p> <p>c) i trasporti che devono transitare sulle Navi Traghetto di cui all'Allegato IV, gruppo 1, punto 4 del RIV;</p> <p>d) il materiale rotabile trainato immatricolato da altre Reti non contrassegnato RIC o RIV, ovvero sprovvisto del relativo contrassegno sostitutivo valido</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>per l'IFN;</p> <p>e) i carri con più di 8 assi, quando sono carichi, anche se muniti del contrassegno RIV;</p> <p>f) i rotabili circolanti come "merce viaggiante sulle proprie ruote", di cui al punto 4.1, trainati o in trazione autonoma che sono oggetto di un contratto di trasporto per trasferimento;</p> <p>g) i carri scaduti di revisione di cui alla Parte II, punti 2.6 e 2.7.</p> <p>4.2.2 La circolazione dei Trasporti Eccezionali è subordinata a specifiche autorizzazioni nelle quali sono riportate le particolari condizioni di inoltro che devono essere osservate da parte del personale delle IF e di RFI.</p> <p>4.2.3 I Trasporti Eccezionali nelle località di origine del trasporto e nelle località di transito, ove prevista la visita tecnica al treno, devono essere visitati secondo quanto indicato nell'allegato 13.</p> <p>4.2.4 I Trasporti Eccezionali in ingresso sulla IFN, provenienti da altre Infrastrutture Ferroviarie, nella stazione di scambio devono essere sottoposti a visita tecnica come nelle località di origine del trasporto secondo quanto indicato nell'allegato 13. Sono esclusi i Trasporti Eccezionali in composizione ai treni in VTS.</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti  |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|--|
| <p><b>4.3 VEICOLI PARTICOLARI</b></p> <p>4.3.1 Le norme di circolazione relative alle sottostazioni mobili di trasformazione e ai carri alimentatori sono contenute nei fascicoli circolazione linea. Il personale abilitato alla verifica, quando interessato, deve prendere visione delle norme specifiche per il veicolo da visitare.</p>   | <p><b>3.7</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>   | <b>M</b>                        |                          | <b>IF</b>            |  |
| <p>4.3.2 Le norme di circolazione relative ai carri gru e veicoli simili aventi caratteristiche particolari sono regolate da norme emanate a parte da RFI.</p> <p>4.3.3 I veicoli di cui ai punti 4.3.1 e 4.3.2, prima della partenza, devono essere sottoposti a visita tecnica da parte del personale abilitato alla verifica secondo quanto indicato all'allegato 12.</p> <p>L'esito di tale visita deve essere riportato su M40 da allegare ai documenti di scorta del veicolo. Su tale modulo deve essere apposto il numero della patente e la firma dell'agente che ha eseguito la visita.</p> | <p><b>7.1</b> La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> <p><b>7.2</b> La verifica tecnica deve essere inoltre estesa anche al controllo delle caratteristiche della composizione e della frenatura del treno, delle segnalazioni di testa e di coda del treno e della effettuazione della prova del freno.</p> <p><b>7.3</b> La partenza di ciascun treno è subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza del treno.</p> | <b>M</b>                        |                          | <b>IF</b>            | <p>I veicoli particolari devono rispettare le norme di cui al RCF.</p> |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti    |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|----------------------------|
| <p><b>4.4 VEICOLI SVIATI</b></p> <p>4.4.1 I veicoli sviati, prima di essere riammessi all'esercizio, devono essere sempre inviati presso un impianto di manutenzione, opportunamente etichettati, per l'esecuzione dei necessari controlli e delle riparazioni affinché sia garantita l'idoneità alla circolazione dei veicoli stessi.</p>   | <p><b>16.1</b> In caso di anomalità ai veicoli il treno non può proseguire se non sono garantite le condizioni di circolazione in sicurezza.</p>   |                                 |                          | IF                   |                            |
| <p>4.4.2 I veicoli sviati, anche se non presentano non conformità apparenti, devono essere sottoposti in ogni caso ad accurata visita tecnica da parte del personale abilitato alla verifica, secondo quanto indicato nell'allegato 14, allo scopo di accertare le loro condizioni e stabilire le modalità d'invio verso l'impianto di manutenzione (condizionamento, velocità, ubicazione nella composizione, ecc.).</p> <p>4.4.3 I veicoli sviati sui binari di circolazione, al fine di sgomberare la linea, previa esecuzione della visita di cui al punto 4.4.2, possono essere inviati nella più vicina località utile al loro ricovero. In tali spostamenti possono essere usate particolari attrezzature in dotazione ai carri soccorso.</p> | <p><b>7.1</b> La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> |                                 |                          | IF                   |                            |
| <p>4.4.4 Per i veicoli sviati sulle navi traghetto e sui ponti mobili, che impegnano la nave il Comandante di bordo è responsabile dei provvedimenti da adottare. All'occorrenza può richiedere l'intervento del personale dell'IF per il recupero dei veicoli e per i controlli di cui al punto 4.4.2.</p>  |  |                                 |                          |                      | Non regolamentato dal RCF. |
| <p>4.4.5 Ai veicoli sviati ed a quelli non sviati</p>  | <p><b>16.1</b> In caso di anomalità ai veicoli il treno</p>  |                                 |                          | IF                   |                            |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| ma congiunti a veicoli che sono sviati, i cui organi di trazione hanno ricevuto forti sollecitazioni trasversali, devono essere sostituite le copiglie dei perni di unione interessati da dette sollecitazioni prima di essere inviati all'impianto di manutenzione. | non può proseguire se non sono garantite le condizioni di circolazione in sicurezza. |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV  | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p><b>4.5 ANOMALO COMPORTAMENTO IN CORSA DEI VEICOLI VIAGGIATORI</b></p> <p>4.5.1 I veicoli viaggiatori in composizione ai treni che, su segnalazione del personale di accompagnamento, manifestano anomalo comportamento in corsa (come ad esempio sbandamenti, sobbalzi, serpeggiamenti, ecc.) devono essere sottoposti a visita tecnica equivalente ad una Vcf, da parte di personale abilitato alla verifica, allo scopo di rilevarne le cause.</p> <p>Il personale abilitato alla verifica deve adottare i provvedimenti necessari per la soluzione delle non conformità rilevate.</p> <p>4.5.2 Qualora non venga accertata una causa specifica dell'anomalo comportamento del veicolo, il personale abilitato alla verifica può autorizzarne il proseguimento prescrivendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) la riduzione del 20% della velocità massima (7) del treno rispetto alla velocità massima consentita nella tratta di linea in cui si è manifestato l'anomalo comportamento;</li> <li>b) il presenziamento del veicolo stesso da parte del personale di accompagnamento.</li> </ul> <p>Nel caso in cui il personale di accompagnamento rilevi il perdurare dell'anomalo comportamento, deve richiedere al personale di condotta una ulteriore riduzione di velocità del treno fino alla prima località utile dove il veicolo deve essere scartato. Qualora il</p> | <p><b>16.1</b> In caso di anomalità ai veicoli il treno non può proseguire se non sono garantite le condizioni di circolazione in sicurezza.</p> |                                 |                          | <p><b>IF</b></p>     |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>presenziamento da parte del personale di accompagnamento non sia possibile il veicolo deve essere scartato dall'esercizio.</p> <p>(7) La velocità massima per ciascun treno su una determinata tratta di linea è rilevabile dalla Scheda treno e/o dal Fascicolo Linea interessato.</p> <p>4.5.3 I veicoli viaggiatori in composizione ai treni che, su segnalazione del personale di accompagnamento, manifestano rumori anormali provenienti dal sottocassa (come ad esempio ruote, carrelli, ecc.) devono essere sottoposti a visita tecnica equivalente ad una Vcf, da parte di personale abilitato alla verifica, allo scopo di rilevarne le cause. Il personale abilitato alla verifica deve adottare i provvedimenti necessari per la soluzione delle non conformità rilevate.</p> <p>Nel caso in cui il personale abilitato alla verifica non individui specifiche non conformità e il personale di accompagnamento riferisca che i rumori siano riconducibili a irregolarità di rilievo, il veicolo deve essere scartato dall'esercizio.</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>  |                                 |                          |                      |                         |
| <p><b>ALLEGATO 1</b><br/><b>DEFINIZIONI E ABBREVIAZIONI</b></p>  |  |                                 |                          |                      |                         |
| <p style="text-align: center;"><b>ALLEGATO 2</b><br/><b>VISITA RIDOTTA DI ORIGINE (Vro)</b></p> <p>Treni viaggiatori</p> <p>1.1 Per Vro ad un treno o ad un veicolo si intende l'esecuzione di una visita esterna, rivolta al controllo di determinati organi di sicurezza, allo scopo di rilevare la presenza di eventuali non conformità.</p>  | <p><b>4.7</b> Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p><b>7.1</b> La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> |                                 |                          | <p><b>IF</b></p>     |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>1.2 Il personale incaricato di eseguire la Vro deve controllare, a treno fermo e da entrambi i lati, i seguenti organi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) lo stato di fissaggio dei cerchioni e il livello di usura delle soles del freno;</li> <li>b) le boccole e gli accessori ad esse applicate;</li> <li>c) le parti esterne della sospensione, compreso gli ammortizzatori;</li> <li>d) la repulsione;</li> <li>e) la corretta unione dei veicoli (meccanica, elettrica, pneumatica, ecc.).</li> </ul>  |  |                                 |                          |                      |                         |
| <p><b>ALLEGATO 3</b><br/><b>VISITA COMPLETA DI TRANSITO (Vct)</b><br/>Treni viaggiatori</p> <p>1.1 Per Vct ad un treno o ad un veicolo si intende l'esecuzione della visita esterna, rivolta al controllo degli organi di sicurezza, dallo scopo di rilevare la presenza di eventuali non conformità.</p> <p>1.2 Il personale incaricato di eseguire la Vct deve trovarsi in posizione opportuna per effettuare il Pr (Allegato 11) a tutto il treno prima dell'arresto.</p> <p>1.3 A treno fermo deve controllare, da entrambi i lati, i seguenti organi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) il rodiggio, compreso lo stato di fissaggio dei cerchioni;</li> <li>b) le boccole e gli accessori ad esse applicate;</li> <li>c) il telaio dei carrelli;</li> </ul> | <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>7.1 La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> |                                 |                          | IF                   |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>d) l'integrità dei collegamenti di terra;</p> <p>e) le parti interessanti il freno, i leveraggi ed i dispositivi vari;</p> <p>f) la sospensione;</p> <p>g) la repulsione;</p> <p>h) la trazione e la corretta unione dei veicoli (meccanica, elettrica, pneumatica, ecc.);</p> <p>i) la struttura portante, la cassa e l'imperiale;</p> <p>j) i respingenti di coda per accertare che siano assicurati contro la caduta lungo il percorso e che gli organi non utilizzati, posti sulla testata di coda, siano riposti nei rispettivi alloggiamenti;</p> <p>k) le porte esterne, le serrature, le maniglie, i corrimano, i predellini, ecc.;</p> <p>l) le porte intercomunicanti dei rotabili di testa, di coda, e di quelli con mantici non collegati e/o con pedane dei passaggi intercomunicanti alzati,</p> <p>e ogni altro elemento esterno interessante la sicurezza.</p> <p>Deve inoltre controllare la presenza delle iscrizioni sulla cassa, la loro leggibilità, la regolarità delle scadenze di manutenzione e dei controlli periodici.</p> | <p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi</p> |                                 |                          | IF                   |                         |
| <p><b>ALLEGATO 4</b><br/><b>VISITA COMPLETA DI FINE CORSA (Vcf)</b></p>  |  |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>Treni viaggiatori</p> <p>1.1 Per Vcf ad un treno o ad un veicolo si intende l'esecuzione della visita esterna, rivolta al controllo degli organi di sicurezza, allo scopo di rilevare la presenza di eventuali non conformità.</p> <p>1.2 Il personale incaricato di eseguire la Vcf deve controllare, a treno fermo e da entrambi i lati, i seguenti organi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) il rodiggio, compreso lo stato di fissaggio dei cerchioni;</li> <li>b) le boccole e gli accessori ad esse applicate;</li> <li>c) il telaio dei carrelli;</li> <li>d) l'integrità dei collegamenti di terra;</li> <li>e) le parti interessanti il freno, i leveraggi ed i dispositivi vari;</li> <li>f) la sospensione;</li> <li>g) la repulsione;</li> <li>h) la trazione e la corretta unione dei veicoli (meccanica, elettrica, pneumatica, ecc.);</li> <li>i) la struttura portante, cassa e imperiale;</li> <li>j) i respingenti di coda per accertare che siano assicurati contro la caduta e che gli organi non utilizzati, posti sulla testata di coda, siano riposti nei rispettivi alloggiamenti;</li> <li>k) le porte esterne, le serrature, le maniglie, i corrimano, i predellini, ecc.;</li> </ul> | <p>connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p><b>7.1</b> La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>l) le porte intercomunicanti dei rotabili di testa, di coda, e di quelli con mantici non collegati e/o con pedane dei passaggi intercomunicanti alzati, e ogni altra parte esterna interessante la sicurezza.<br/>Dovrà inoltre controllare la presenza delle iscrizioni sulla cassa, la loro leggibilità, la regolarità delle scadenze di manutenzione e dei controlli periodici.</p>  |   |                                 |                          |                      |                         |
| <p><b>ALLEGATO 5 VISITA INTERNA (Vi)</b><br/>Treni Viaggiatori<br/>1.1 Per Vi ad un treno o ad un veicolo si intende l'esecuzione della visita rivolta, al controllo delle parti interne, allo scopo di rilevare la presenza di eventuali non conformità.<br/>1.2 Il personale incaricato di eseguire la Vi deve controllare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) gli estintori (carica, scadenza dei controlli, ecc.);</li> <li>b) i sedili, gli schienali, i poggiatesta, le luci, gli arredi e quanto altro all'interno dei locali adibiti ai viaggiatori;</li> <li>c) le porte interne e le finestre;</li> <li>d) le ritirate;</li> <li>e) gli intercomunicanti;</li> <li>f) le spie di segnalazione degli impianti di bordo, elettrici, pneumatici, del freno e delle porte;</li> <li>g) la corretta chiusura degli sportelli di protezione dei quadri</li> </ul> | <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.<br/>7.1 La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> |                                 |                          | IF                   |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>di controllo delle utenze, e di ogni altra parte interna allo scopo di salvaguardare la sicurezza del personale di servizio e dei viaggiatori. Nell'ambito della visita, il personale incaricato, deve inoltre prendere visione delle anomalie segnalate sul libro di bordo.</p>  |   |                                 |                          |                      |                         |
| <p>1.3 Per l'esecuzione della visita interna può essere incaricato personale non abilitato alla verifica opportunamente istruito il quale, in presenza di non conformità che possono arrecare danno al personale di servizio o ai viaggiatori, o interessanti la sicurezza della circolazione, dovrà prontamente informare il personale abilitato per l'adozione dei necessari provvedimenti correttivi.</p> | <p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p>   |                                 |                          | IF                   |                         |
| <p><b>ALLEGATO 6 VISITA DI TURNO (VT)</b><br/>Treni viaggiatori<br/>1.1 Per VT ad un treno o ad un veicolo si intende l'esecuzione della visita Vcf e della Vi.<br/>1.2 Il personale incaricato deve eseguire la visita secondo le modalità indicate per la Vcf e per la Vi riportate rispettivamente negli Allegati 4 e 5.</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.<br/>7.1 La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> |                                 |                          | IF                   |                         |
| <p><b>ALLEGATO 7 VISITA COMPLETA DI ORIGINE (Vco)</b><br/>Treni merci<br/>1.1 Per Vco ad un treno o ad un veicolo si intende l'esecuzione della visita esterna, rivolta al controllo degli organi di sicurezza e del carico, allo scopo di rilevare</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.<br/>7.1 La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa</p>                              |                                 |                          | IF                   |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF                           | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|-------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>la presenza di eventuali non conformità.</p> <p>1.2 Il personale incaricato di eseguire la Vco deve controllare, a treno fermo e da entrambi i lati, i seguenti organi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) il rodiggio, compreso lo stato di fissaggio dei cerchioni;</li> <li>b) i parasale, le boccole e gli accessori ad esse applicate;</li> <li>c) il telaio dei carrelli;</li> <li>d) l'integrità dei collegamenti di terra;</li> <li>e) le parti interessanti il freno, i leveraggi ed i dispositivi vari;</li> <li>f) la sospensione;</li> <li>g) la repulsione;</li> <li>h) la trazione e la corretta unione dei veicoli (meccanica, pneumatica, ecc.);</li> <li>i) la struttura portante, la cassa e l'imperiale;</li> <li>j) i respingenti di coda per accertare che siano assicurati contro la caduta lungo il percorso e che gli organi non utilizzati, posti sulla testata di coda, siano riposti nei rispettivi alloggiamenti.</li> </ul> <p>Deve inoltre controllare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>k) la corretta chiusura delle porte esterne con gli appositi congegni;</li> <li>l) l'integrità e la corretta posizione dei predellini e dei corrimano;</li> <li>m) la corretta posizione e</li> </ul> | <p>e della sagoma degli stessi.</p> |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>assicurazione delle sponde e degli stanti laterali e di testa;</p> <p>n) la corretta chiusura dei duomi, delle portelle superiori e laterali;</p> <p>o) la corretta chiusura dei dispositivi accessori delle cisterne (valvole, rubinetti, tappi filettati, flange, ecc.);</p> <p>p) la corretta chiusura dei dispositivi di scarico delle tramogge;</p> <p>q) la corretta chiusura dei tetti apribili;</p> <p>r) che tutte le parti mobili siano regolarmente fissate e che quelle amovibili non utilizzate siano riposte negli appositi spazi o contenitori;</p> <p>s) il corretto fissaggio delle tabelle esterne e la regolare copertura ed assicurazione dei teloni;</p> <p>t) la corretta esecuzione dei carichi accertando l'efficienza e l'idoneità delle relative assicurazioni;</p> <p>u) il rispetto del profilo limite di carico;</p> <p>v) i trasporti eccezionali (vedi Allegato 13),</p> <p>e ogni altra parte esterna interessante la sicurezza.</p> <p>Deve inoltre controllare la presenza delle iscrizioni sulla cassa, la loro leggibilità, la regolarità delle scadenze di manutenzione e dei controlli periodici.</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p><b>ALLEGATO 8 VISITA COMPLETA DI TRANSITO (Vct)</b><br/>Treni merci</p> <p>1.1 Per Vct ad un treno o ad un veicolo si intende l'esecuzione della visita esterna, rivolta al controllo degli organi di sicurezza e del carico, allo scopo di rilevare la presenza di eventuali non conformità.</p> <p>1.2 Il personale incaricato di eseguire la Vct deve trovarsi in posizione opportuna per effettuare il Pr (Allegato 11) a tutto il treno prima dell'arresto.</p> <p>1.3 Il personale incaricato di eseguire la Vct deve controllare, a treno fermo e da entrambi i lati, i seguenti organi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) il rodiggio, compreso lo stato di fissaggio dei cerchioni;</li> <li>b) i parasale, le boccole e gli accessori ad esse applicate;</li> <li>c) il telaio dei carrelli;</li> <li>d) l'integrità dei collegamenti di terra;</li> <li>e) le parti interessanti il freno, i leveraggi ed i dispositivi vari;</li> <li>f) la sospensione;</li> <li>g) la repulsione;</li> <li>h) la trazione e la corretta unione dei veicoli (meccanica, pneumatica, ecc.);</li> <li>i) la struttura portante, la cassa e l'imperiale;</li> <li>j) i respingenti di coda per accertare che siano assicurati contro la caduta lungo il percorso e che gli organi non</li> </ul> | <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>7.1 La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> |                                 |                          | IF                   |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>utilizzati, posti sulla testata di coda, siano riposti nei rispettivi alloggiamenti.</p> <p>Deve inoltre controllare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>k) la corretta chiusura delle porte esterne con gli appositi congegni;</li> <li>l) l'integrità e la corretta posizione dei predellini e dei corrimano;</li> <li>m) la corretta posizione e assicurazione delle sponde e degli stanti laterali e di testa;</li> <li>n) la corretta chiusura dei duomi, delle portelle superiori e laterali;</li> <li>o) la corretta chiusura dei dispositivi accessori delle cisterne (valvole, rubinetti, tappi filettati, flange, ecc.);</li> <li>p) la corretta chiusura dei dispositivi di scarico delle tramogge;</li> <li>q) la corretta chiusura dei tetti apribili;</li> <li>r) che tutte le parti mobili siano regolarmente fissate e che quelle amovibili non utilizzate siano riposte negli appositi spazi o contenitori;</li> <li>s) il corretto fissaggio delle tabelle esterne e la regolare copertura ed assicurazione dei teloni;</li> <li>t) la corretta esecuzione dei carichi accertando l'efficienza e l'idoneità delle relative assicurazioni;</li> </ul> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV  | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>u) il rispetto del profilo limite di carico;</p> <p>v) i trasporti eccezionali (vedi Allegato 13),</p> <p>e ogni altra parte esterna interessante la sicurezza.</p> <p>Deve inoltre controllare la presenza delle iscrizioni sulla cassa, la loro leggibilità, la regolarità delle scadenze di manutenzione e dei controlli periodici.</p>   |  |                                 |                          |                      |                         |
| <p><b>ALLEGATO 9 VISITA COMPLETA DI FINE CORSA (Vcf)</b></p> <p>Treni merci</p> <p>1.1 Per Vcf ad un treno o ad un veicolo si intende l'esecuzione della visita esterna, rivolta al controllo degli organi di sicurezza e del carico, allo scopo di rilevare la presenza di eventuali non conformità.</p> <p>1.2 Il personale incaricato di eseguire la Vcf deve trovarsi in posizione opportuna per effettuare il Pr (Allegato 11) a tutto il treno prima dell'arresto.</p> <p>1.3 Il personale incaricato di eseguire la Vcf deve controllare, a treno fermo e da entrambi i lati, i seguenti organi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) il rodiggio, compreso lo stato di fissaggio dei cerchioni;</li> <li>b) i parasale, le boccole e gli accessori ad esse applicate;</li> <li>c) il telaio dei carrelli;</li> <li>d) l'integrità dei collegamenti di terra;</li> <li>e) le parti interessanti il freno, i leveraggi ed i dispositivi vari;</li> <li>f) la sospensione;</li> </ul> | <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>7.1 La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> |                                 |                          | IF                   |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>g) la repulsione;</p> <p>h) la trazione e la corretta unione dei veicoli (meccanica, pneumatica, ecc.);</p> <p>i) la struttura portante, la cassa e l'imperiale;</p> <p>j) i respingenti di coda per accertare che siano assicurati contro la caduta e che gli organi non utilizzati, posti sulla testata di coda, siano riposti nei rispettivi alloggiamenti.</p> <p>Deve inoltre controllare:</p> <p>k) la corretta chiusura delle porte esterne con gli appositi congegni;</p> <p>l) l'integrità e la corretta posizione dei predellini e dei corrimano;</p> <p>m) la corretta posizione e assicurazione delle sponde e degli stanti laterali e di testa;</p> <p>n) la corretta chiusura dei duomi, delle portelle superiori e laterali;</p> <p>o) la corretta chiusura dei dispositivi accessori delle cisterne (valvole, rubinetti, tappi filettati, flange, ecc.);</p> <p>p) la corretta chiusura dei dispositivi di scarico delle tramogge;</p> <p>q) la corretta chiusura dei tetti apribili;</p> <p>r) che tutte le parti mobili siano regolarmente fissate e che quelle amovibili non utilizzate</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>siano riposte negli appositi spazi o contenitori;</p> <p>s) il corretto fissaggio delle tabelle esterne e la regolare copertura ed assicurazione dei teloni;</p> <p>t) la corretta esecuzione dei carichi accertando l'efficienza e l'idoneità delle relative assicurazioni;</p> <p>u) il rispetto del profilo limite di carico;</p> <p>v) i trasporti eccezionali,</p> <p>e ogni altra parte esterna interessante la sicurezza.</p> <p>Deve inoltre controllare la presenza delle iscrizioni sulla cassa, la loro leggibilità, la regolarità delle scadenze di manutenzione e dei controlli periodici.</p>                         |  |                                 |                          |                      |                         |
| <p><b>ALLEGATO 10 VISITA RIDOTTA AL CARICO (Vrc)</b></p> <p>Treni merci</p> <p>1.1 Per Vrc si intende l'esecuzione della visita esterna del carico allo scopo di rilevare la presenza di eventuali non conformità. Tale visita interessa i treni che trasportano semirimorchi, casse mobili e trasporti similari.</p> <p>1.2 Il personale incaricato di eseguire la Vrc deve trovarsi in posizione opportuna per effettuare il Pr (Allegato 11) a tutto il treno prima dell'arresto.</p> <p>1.3 Il personale incaricato di eseguire la Vrc deve controllare a treno fermo e da entrambi i lati:</p> <p>a) la stabilità del carico;</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>7.1 La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> |                                 |                          | IF                   |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>b) la regolare copertura dei teloni dei semirimorchi, delle casse mobili e dei trasporti similari quali ad esempio l'assenza di strappi, rigonfiamenti ed inclinazioni del carico per pressioni della merce interna.</p>  |  |                                 |                          |                      |                         |
| <p><b>ALLEGATO 11 PRESEZIAMENTO (Pr)</b><br/> 1.1 Per Pr di un treno si intende l'esecuzione della visita esterna dei veicoli che lo compongono quando gli stessi sono ancora in movimento.<br/> 1.2 Il personale incaricato di eseguire il Pr deve collocarsi in posizione tale da poter vedere sfilare tutto il treno prima dell'arresto e quindi eseguire un sommario accertamento dei veicoli in composizione quando gli stessi sono ancora in movimento. Tale accertamento ha come scopo quello di poter rilevare la presenza delle non conformità più facilmente individuabili con i veicoli in movimento quali ad esempio, le sfaccettature dei cerchioni, i riscaldi delle boccole, le parti pendenti, ecc., in considerazione dei caratteristici rumori emessi dalle stesse.<br/> 1.3 Il programma di lavoro deve indicare da quale lato del treno deve essere effettuato il preseziamento.</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.<br/> 7.1 La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> |                                 |                          | IF                   |                         |
| <p><b>ALLEGATO 12 VISITA TECNICA AI ROTABILI CIRCOLANTI COME MERCE VIAGGIANTE SULLE PROPRIE RUOTE E AI VEICOLI PARTICOLARI</b><br/> 1.1 Per visita tecnica ai rotabili circolanti come merce viaggiante sulle proprie ruote ed ai veicoli particolari si</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.<br/> 7.1 La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa</p>                              |                                 |                          | IF                   |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF                           | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|-------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>intende l'esecuzione della visita esterna, rivolta al controllo degli organi di sicurezza e del carico, allo scopo di rilevare la presenza di eventuali non conformità.</p> <p>1.2 Il personale incaricato di eseguire la visita tecnica deve controllare, da entrambi i lati, i seguenti organi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) il rodiggio, compreso lo stato di fissaggio dei cerchi;</li> <li>b) i parasole, le boccole e gli accessori ad esse applicate;</li> <li>c) il telaio dei carrelli;</li> <li>d) l'integrità dei collegamenti di terra;</li> <li>e) le parti interessanti il freno, i leveraggi ed i dispositivi vari;</li> <li>f) la sospensione;</li> <li>g) la repulsione;</li> <li>h) la trazione e la corretta unione dei veicoli (meccanica, pneumatica, ecc.);</li> <li>i) la struttura portante, la cassa e l'imperiale;</li> <li>j) i respingenti di coda per accertare che siano assicurati contro la caduta lungo il percorso e che gli organi non utilizzati, posti sulla testata di coda, siano riposti nei rispettivi alloggiamenti.</li> </ul> <p>Deve inoltre controllare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>k) la corretta chiusura delle porte esterne con gli appositi</li> </ul> | <p>e della sagoma degli stessi.</p> |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>congegni;</p> <p>l) l'integrità e la corretta posizione dei predellini e dei corrimano;</p> <p>m) che tutte le parti mobili siano regolarmente fissate e che quelle amovibili non utilizzate siano riposte negli appositi spazi o contenitori;</p> <p>n) il corretto fissaggio delle tabelle esterne;</p> <p>o) la corretta esecuzione dei carichi accertando l'efficienza e l'idoneità delle relative assicurazioni;</p> <p>p) il rispetto del profilo limite di carico;</p> <p>q) il rispetto del peso per asse;</p> <p>r) la conformità del trasporto eccezionale alla relativa autorizzazione;</p> <p>s) l'assenza di ulteriori eccedenze al profilo limite di carico oltre quelle incluse nell'autorizzazione,</p> <p>e ogni altra parte esterna interessante la sicurezza.<br/>Deve inoltre controllare la presenza delle iscrizioni sulla cassa, la loro leggibilità, la regolarità delle scadenze di manutenzione e dei controlli periodici.</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |
| <b>ALLEGATO 13 VISITA TECNICA AI TRASPORTI</b>  | <b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla   |                                 |                          | <b>IF</b>            |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p><b>ECCEZIONALI</b></p> <p>1.1 Per visita tecnica ai trasporti che circolano come Trasporti Eccezionali (esclusi i veicoli circolanti come merce viaggiante sulle proprie ruote - Allegato 12) si intende l'esecuzione della visita esterna, rivolta al controllo degli organi di sicurezza ed al carico, allo scopo di rilevare la presenza di eventuali non conformità.</p> <p>1.2 Il personale incaricato di eseguire la visita tecnica deve controllare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>LOCALITÀ DI ORIGINE DEL TRASPORTO</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) il veicolo secondo le modalità indicate per la Vco (Allegato 7);</li> <li>b) la conformità del trasporto eccezionale (eccedenze al profilo limite, modalità particolari di assicurazione, ecc.) alla relativa autorizzazione e la presenza delle prescritte etichette;</li> <li>c) l'assenza di ulteriori eccedenze al profilo limite di carico oltre quelle incluse nell'autorizzazione;</li> <li>d) che l'assicurazione del carico, se non espressamente indicato dalla relativa autorizzazione, sia conforme alle norme di carico di cui alla Parte II, punto 12;</li> <li>e) ogni altra parte interessante la sicurezza.</li> </ul> </li> </ul> <p>Se dai controlli di cui sopra non sono</p> | <p>sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p><b>4.7</b> Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p><b>7.1</b> La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>emerse non conformità, il trasporto è ammesso a circolare e il personale che li ha eseguiti deve apporre il numero della patente e la propria firma sul documento di scorta del trasporto a conferma della visita eseguita.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>LOCALITÀ DI TRANSITO DEL TRASPORTO (1)</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>f) il veicolo secondo le modalità indicate per la Vco o Vct assegnata al treno di origine o di transito (Allegato 7 o Allegato 8);</li> <li>g) la presenza, sul documento di scorta del trasporto, del numero della patente e della firma del personale che ha eseguito la visita in origine. In mancanza di ciò il personale incaricato della visita dovrà considerare il trasporto come se fosse in origine ed eseguire tutti gli accertamenti di cui ai comma a), b), c), d) ed e) di cui sopra;</li> <li>h) che il carico o il trasporto non abbia subito spostamenti rispetto alla posizione di origine e che il sistema di assicurazione sia efficiente.</li> </ul> </li> </ul> <p>(1) Per l'avviso al personale interessato ad eseguire la visita tecnica vedasi Parte I, punto 1.8</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |
| <p><b>ALLEGATO 14 VISITA TECNICA AI VEICOLI SVIATI</b></p>  | <p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi</p>          |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>1.1 Per visita tecnica ad un veicolo sviato si intende l'esecuzione della visita, rivolta al controllo degli organi di sicurezza e del carico, allo scopo di rilevare la presenza di eventuali non conformità e quindi poter inoltrare in sicurezza il veicolo verso l'impianto di manutenzione o la località di ricovero.</p> <p>1.2 Il personale incaricato di eseguire la visita tecnica deve controllare da entrambi i lati i seguenti organi e/o condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) il rodiggio, compreso lo stato di fissaggio dei cerchioni;</li> <li>b) i parasale, le boccole e gli accessori ad esse applicate;</li> <li>c) la conformità dello scartamento interno e il parallelismo delle facce interne delle ruote;</li> <li>d) il telaio dei carrelli;</li> <li>e) l'integrità dei collegamenti cassa – carrelli;</li> <li>f) le parti interessanti il freno, i leveraggi ed i dispositivi vari;</li> <li>g) la sospensione;</li> <li>h) la trazione e la repulsione;</li> <li>i) la struttura portante, le parti interne, la cassa e l'imperiale;</li> <li>j) che tutte le parti mobili e amovibili siano fissate;</li> <li>k) l'assicurazione dei carichi e il rispetto del profilo limite di carico.</li> </ul> | <p>connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p><b>7.1</b> La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> |                                 |                          |                      |                         |
| <p><b>ALLEGATO 15 REGISTRO</b><br/> <b>FACSIMILE DEL <i>Registro delle verifiche</i>,</b></p>  | <p><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia</p>  |                                 |                          | <p><b>IF</b></p>     |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <i>constatazioni e piccole riparazioni eseguite ai veicoli dal personale abilitato alla verifica</i>   | quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.   |                                 |                          |                      |                         |
| <p><b>ALLEGATO 16 LISTA DEI PROVVEDIMENTI DA ADOTTARE</b></p> <p><b>1 GENERALITÀ</b></p> <p>1.1 Il presente Allegato contiene una Tabella con quattro colonne indicanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) gli elementi da visitare;</li> <li>b) i riferimenti normativi relativi alle non conformità (Testo normativo e punto);</li> <li>c) la descrizione delle non conformità;</li> <li>d) i provvedimenti da adottare e le etichette da applicare;</li> <li>e) un codice numerico identificativo di ciascuna anomalia.</li> </ul> <p>1.2 Il personale abilitato alla verifica, quando rilevi direttamente o venga avvisato della presenza di non conformità sui veicoli, deve adottare i provvedimenti di cui al punto 1.1 comma d) del presente Allegato.<br/>Le quote sono da misurare soltanto in caso di dubbio.</p> <p>1.3 Le IF, sotto la propria responsabilità, possono valutare la possibilità di inviare i veicoli non conformi agli impianti di manutenzione più vicini o idonei per la</p> | <p><b>4.7</b> Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p><b>7.1</b> La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> <p><b>16.1</b> In caso di anomalie ai veicoli il treno non può proseguire se non sono garantite le condizioni di circolazione in sicurezza.</p> |                                 |                          | <b>IF</b>            |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>esecuzione delle riparazioni assicurando in ogni caso la sicurezza della circolazione previo condizionamento o esecuzione delle necessarie riparazioni.</p> <p>1.4 Il presente Allegato non costituisce un elenco esaustivo di tutte le possibili non conformità. In presenza di non conformità che non sono comprese in questo Allegato, ma che sono suscettibili di compromettere la sicurezza dell'esercizio ferroviario, spetta al personale abilitato alla verifica adottare le misure necessarie per garantire la sicurezza.</p> <p>1.5 Le IF devono comunicare a RFI – Direzione Tecnica – CESIFER le non conformità di cui al punto 1.4 che vengono rilevate ed i provvedimenti adottati.</p> <p><b>TABELLA LISTA PROVVEDIMENTI – MATERIALE VIAGGIATORI</b></p> <p><b>TABELLA LISTA PROVVEDIMENTI – MATERIALE MERCI</b></p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1/2012)</p>   |                                 |                          |                      |                         |
| <p style="text-align: center;"><b>Parte II</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ISTRUZIONI PER LA VERIFICA DEI VEICOLI</b></p> <p><b>1 GENERALITÀ</b></p> <p>1.1 Il presente testo normativo riporta le caratteristiche tecniche minime che i veicoli, i carichi ed i mezzi d'opera devono mantenere in esercizio al fine di garantire la circolazione in sicurezza sulla IFN, nonché le informazioni relative alle caratteristiche tecniche e di circolazione degli stessi.</p> <p>1.2 Il presente testo normativo deve essere osservato:</p> <p style="padding-left: 20px;">a) dalle Imprese Ferroviarie in</p>   | <p>1.1 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di</p> |                                 |                          | IF                   |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>possesto del Certificato di Sicurezza;</p> <p>b) dal personale interessato di Rete Ferroviaria Italiana, e da tutto il personale la cui attività abbia attinenza con la verifica tecnica dei veicoli, dei carichi e dei mezzi d'opera.</p> <p>1.3 Le norme contenute nel presente testo normativo si applicano ai veicoli, ai carichi ed ai mezzi d'opera che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Le norme contenute nel presente testo normativo non si applicano ai mezzi di trazione (elettrotreni, elettromotrici, automotrici, i loro rimorchi nonché le locomotive).</p> <p>1.4 Le definizioni e le abbreviazioni sono contenute nell'allegato 1.</p> | <p>interfaccia.</p> <p><b>3.1</b> Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati;</li> <li>- dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione.</li> </ul> <p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.</p> <p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p><b>4.1</b> La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>d) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</li> <li>e) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</li> <li>f) dalla contemporanea circolazione di</li> </ul> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio prevalente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti  |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|--|
|   | <p>più convogli sull'infrastruttura.</p> <p><b>4.3</b> Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare:</p> <p>a.6. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio;</p> <p>a.7. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura;</p> <p>a.8. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere;</p> <p>a.9. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio;</p> <p>a.10. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.</p>   |                                 |                          |                      |  |
| <p>1.5 I veicoli, per essere ammessi a circolare sulla IFN, devono essere omologati e immatricolati secondo le procedure in vigore presso RFI.</p> <p>1.6 Sono ammessi a circolare sulla IFN i veicoli marcati RIV/RIC (1) e/o i veicoli merci recanti l'apposito contrassegno di autorizzazione di cui al n. 54 dell'allegato 24, immatricolati presso altre Reti, o ammessi a circolare a seguito di autorizzazioni rilasciate da RFI.</p> <p>1.7 I veicoli che presentano particolari caratteristiche di costruzione (ad esempio carri Ultrabassi, Modalohr, ecc.) sono ammessi a circolare sulla IFN sulla base di specifiche condizioni emanate a parte e validate da RFI.</p> <p>1.8 I veicoli devono portare</p> | <p><b>3.1</b> Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati;</li> <li>- dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione.</li> </ul> <p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.</p> <p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o</p> | <b>M</b>                        |                          | <b>IF</b>            | <p>L'omologazione e l'immatricolazione dei veicoli è di competenza dell'ANSF.</p> <p>I GI concedono la circolazione dei veicoli.</p> |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio prevalente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>esternamente l'iscrizione della velocità massima a cui possono circolare. Le norme relative alla velocità massima dei veicoli sono riportate nella PGOS.</p> <p>1.9 Non possono essere effettuate sostituzioni di organi interessanti la sicurezza dei veicoli immatricolati presso RFI (ad esempio rodiggio, carrelli, sistemi frenanti, sospensione, trazione, repulsione, ecc.) con parti di ricambio di tipo diverso da quelli originali, se non preventivamente approvate da RFI.</p> <p>(1) Le carrozze ed i bagagliai marcati RIC utilizzati in servizio viaggiatori devono rispettare le condizioni speciali imposte dall'allegato II al RIC per l'Italia e devono essere alimentati dalla tensione elettrica in uso sulla IFN.</p> | <p>comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p>  |                                 |                          |                      |                         |
| <p>1.10 Le prescrizioni tecniche contenute negli accordi RIC e RIV 2000, per i veicoli in traffico internazionale non immatricolati presso RFI, sono preminenti rispetto alle presenti norme.</p>  | <p>1.1 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</p> |                                 |                          | <p><b>IF</b></p>     |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti  |
|---|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|--|
| <p>2 <b>MANUTENZIONE PROGRAMMATA</b></p> <p>2.1 I veicoli sono soggetti a interventi di manutenzione programmata, a tempo, a percorrenza e/o lavoro. Gli interventi di manutenzione dei veicoli immatricolati presso RFI sono riportati nei piani di manutenzione redatti dalle IF. Tali piani contengono il programma di manutenzione, l'elenco delle operazioni di manutenzione da eseguire ad ogni intervento, il riferimento alle istruzioni tecniche ovvero le procedure che indicano le modalità di esecuzione delle operazioni di manutenzione stesse.</p> <p>2.2 I veicoli non devono circolare oltre il limite temporale prescritto dalle scadenze rilevabili dalle iscrizioni presenti sugli stessi e relative agli interventi di manutenzione programmata di cui ai n. 14, 19, 50 e 62 dell'allegato 24.</p> <p>L'IF è responsabile che i veicoli non circolino oltre le scadenze manutentive programmate previste nei relativi piani di manutenzione.</p> <p>2.3 I veicoli merci ed i mezzi d'opera devono riportare esternamente il cartiglio di manutenzione programmata secondo il modello n. 62 dell'allegato 24.</p> <p>2.4 Il periodo di validità della scadenza della revisione periodica dei veicoli merci è aumentato di 3 mesi se il veicolo porta l'iscrizione "+ 3 M" nel cartiglio di cui al punto 2.3.</p> <p>2.5 I veicoli merci ed i mezzi d'opera nei 15 giorni precedenti la scadenza della revisione periodica devono essere muniti di</p> | <p><b>4.1</b> La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p><b>24.1</b> La manutenzione del materiale rotabile deve essere eseguita, secondo le scadenze manutentive previste nei piani di manutenzione, negli impianti manutentivi prima di essere messo in circolazione sull'infrastruttura ferroviaria.</p> |                                 |                          | <p><b>IF</b></p>     | <p>La circolazione dei veicoli sui binari dei raccordi privati non è di competenza di questo RCF</p> |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>etichette modello K.</p> <p>2.6 I veicoli merci carichi scaduti di revisione periodica devono essere muniti di etichette modello I, previa visita tecnica (Vco) da parte del personale abilitato alla verifica e modello K per l'inoltro a destinazione entro 14 giorni a partire dalla data di scadenza della revisione di cui al punto 2.4.</p> <p>Oltre tale periodo e fino a 6 mesi i veicoli devono essere muniti di etichette modello I, K ed U e per circolare devono essere autorizzati come trasporti eccezionali.</p> <p>Superati i 6 mesi devono essere scaricati, isolati dall'azione frenante ed essere muniti di etichette I, K, R1 ed U e la loro circolazione deve essere autorizzata come trasporto eccezionale.</p> <p>2.7 I veicoli merci vuoti ed i mezzi d'opera scaduti di revisione periodica devono essere muniti di etichette modello I, previa visita tecnica (Vco) da parte del personale abilitato alla verifica e modello K per l'inoltro a destinazione e/o all'officina per la manutenzione entro 6 mesi dalla data di scadenza di cui al punto 2.4.</p> <p>Oltre tale periodo i veicoli devono essere isolati dall'azione frenante ed essere muniti di etichette I, K, R1 ed U e la loro circolazione deve essere autorizzata come trasporto eccezionale.</p> <p>3 RODIGGIO</p> <p>Il Rodiggio di un veicolo comprende tutte le "masse non sospese" quali le ruote, gli assi e le boccole con i loro accessori.</p> <p>3.1 STATO DEGLI ASSI</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>3.1.1 Il corpo dell'asse di una sala montata non deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) presentare alcun cretto, intaglio, fessura, sfogliature o difetti riparati mediante saldatura;</li> <li>b) essere curvato;</li> <li>c) avere parti usurate per sfregamento che abbiano spigoli vivi;</li> <li>d) presentare parti usurate la cui profondità sia superiore a 1 mm.</li> </ul> <p>I tiranti del freno o altre parti sotto la cassa non devono andare a contatto con gli assi.</p> <p>3.1.2 I veicoli soggetti a controlli ad ultrasuoni degli assi, con periodicità diversa dalle scadenze di manutenzione previste dai relativi piani di manutenzione, devono riportare esternamente la data di scadenza di questi controlli. Questi veicoli non possono circolare oltre la data di scadenza dei suddetti controlli se non per l'invio, fuori servizio ed opportunamente etichettati, presso gli impianti riparatori.</p> <p>3.2 VEICOLI E RUOTE</p> <p>3.2.1 Le carrozze con velocità massima maggiore di 160 km/h devono essere equipaggiate con ruote monoblocco.</p> <p>3.2.2 I carri marcati RIV costruiti dopo il 1 gennaio 1989 devono essere equipaggiati con ruote monoblocco.</p> <p>3.2.3 Per i carri marcati RIV muniti di ruote monoblocco non è ammessa la loro sostituzione con sale montate aventi ruote con cerchione riportato.</p> <p>3.2.4 I carri cisterna ed i carri caricati con</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>contenitori cisterna destinati al trasporto delle merci pericolose della classe 2 del RID devono essere muniti di ruote monoblocco.</p> <p>3.2.5 Le sale montate con ruote monoblocco costruite con acciaio del tipo R2, R3, R8 e R9 devono portare su un bullone di fissaggio del coperchio della boccola un lamierino triangolare. Tale lamierino deve indicare il tipo di acciaio e attesta il controllo eseguito dall'IF proprietaria o immatricolante per verificare l'assenza di cretti e di tracce radiali provocati dalle ganasce del tornio.</p> <p>3.2.6 I carri aventi un freno a ceppi autocontinuo atto al regime SS non possono essere dotati di ruote monoblocco in acciaio del tipo R2, R3, R8 e R9.</p> <p>3.2.7 I carri marcati RIV devono essere dotati di assi con boccole con cuscinetti a rotolamento.</p> <p>3.3 MISURE LIMITE AMMESSE IN ESERCIZIO PER LE RUOTE</p> <p>3.3.1 Le misure limite ammesse in esercizio, in relazione ai diametri effettivi delle ruote, sono riportate nelle Tabelle 3.1, 3.2 e 3.3.</p> <p>Tabella 3.1 Condizione limite ammesse in esercizio per le ruote</p> <p>Tabella 3.2 Spessore minimo del cerchione riportato Materiale Viaggiatori</p> <p>Tabella 3.3 Spessore minimo del cerchione riportato Materiale Merci</p> <p>3.3.2 I veicoli aventi in opera ruote la cui grossezza del bordino deve essere uguale o maggiore di 25 mm oppure uguale o</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>maggiore di 27,5 mm, devono recare esternamente il contrassegno n. 20 o n. 20a di cui all'allegato 24.</p> <p>3.3.3 La superficie di rotolamento non deve inoltre presentare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) schiacciamenti localizzati in alcun punto;</li> <li>b) riporti di metallo o scorrimenti di metallo di dimensioni, lunghezza e/o altezza o profondità, superiori ai valori di cui alla Tabella 3.1;</li> <li>c) infossature di profondità superiore a 3 mm;</li> <li>d) solcature di profondità superiore a 3 mm e/o larghezza superiore a 8 mm. Sono tollerate al massimo 5 solcature;</li> <li>e) cretti sul bordo della superficie di rotolamento e sul bordino.</li> </ul> <p>3.3.4 Le scheggiature, le scaglie, le cavità, le sfogliature non devono avere dimensioni, lunghezza e/o altezza o profondità, superiori ai valori di cui alla Tabella 3.1.</p> <p>3.3.5 La superficie laterale della ruota e la superficie inferiore della corona o del cerchione non devono presentare intagli o marcature con il fondo dell'intaglio a spigolo vivo.</p> <p>3.3.6 Le ruote non devono presentare tracce di spostamento sull'asse.</p> <p>3.3.7 Il mozzo della ruota non deve presentare cretti o fessure.</p> <p>3.3.8 La corona di una ruota a razze non deve essere crettata o rotta da parte a</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>parte. Una ruota non deve presentare alcuna rizza cretata o rotta.</p> <p>3.3.9 Un cerchione non deve essere allentato o rotto o presentare cretti trasversali o longitudinali.</p> <p>3.3.10 Un cerchione è considerato allentato in presenza di una delle sotto elencate condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) il suono alla percussione con il martello, eseguita a veicolo sfrenato e con cerchioni non accalorati, non è chiaro (squillante, sonoro, cristallino);</li> <li>b) il cerchietto di sicurezza è allentato, rotto o mancante;</li> <li>c) vi è presenza di ruggine fra il cerchione ed il corpo ruota su più di un terzo della circonferenza;</li> <li>d) il cerchione è spostato per rotazione sul corpo ruota. Tale anomalia è rilevabile dallo spostamento, l'uno rispetto all'altro, dei contrassegni di cui al punto 3.6.1.</li> </ul> <p>3.3.11 Il cerchione non deve presentare tracce di spostamento trasversale.</p> <p>3.3.12 Il cerchietto di sicurezza non deve essere cretato, rotto, mancante, allentato o deformato.</p> <p>3.3.13 Per le ruote monoblocco in acciaio laminato o forgiato, il limite di usura delle corone delle ruote deve essere indicato, nella faccia esterna, da un solco circolare concentrico alla ruota (linea di fede). Il solco deve essere sempre completamente</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>visibile; può tuttavia essere coperto da sporcizia, senza per questo pregiudicare la valutazione dello stato di usura della ruota.</p> <p>3.3.14 Una ruota monoblocco o un corpo di ruota a disco pieno non deve presentare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) nessun difetto riparato con saldatura,</li> <li>b) nessun cretto o rottura.</li> </ul> <p>3.3.15 La faccia esterna ed interna dei cerchioni e la parte corrispondente delle ruote monoblocco non deve essere verniciata o coperta da sostanze oleose o grasse ad eccezione dei contrassegni di allineamento.</p> <p>3.4 SCARTAMENTO INTERNO DELLE RUOTE</p> <p>3.4.1 Lo scartamento interno delle ruote di uno stesso asse è la distanza fra le facce interne dei cerchioni o delle corone delle ruote monoblocco.</p> <p>La misura dello scartamento interno deve essere eseguita con 3 rilevazioni successive a 120° fra loro, in prossimità del piano del ferro con la sala montata in opera e ad una distanza di 60 mm dalla sommità del bordino con la sala montata fuori opera.</p> <p>Tabella 3.4 Scartamento interno delle ruote</p> <p>3.5 SCARTAMENTO ESTERNO DEI BORDINI DELLE RUOTE</p> <p>3.5.1 Lo scartamento esterno dei bordini è la distanza fra due punti delle facce esterne dei bordini delle ruote di uno stesso asse.</p> <p>La misura dello scartamento esterno dei bordini delle ruote deve essere eseguita a</p> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>10 mm dal circolo di rotolamento.</p> <p>3.5.2 I valori limite, di cui alla Tabella 3.5, sono validi sia per veicolo carico che scarico.</p> <p>Tabella 3.5 Scartamento esterno dei bordini delle ruote</p> <p>3.6 PRESCRIZIONI PARTICOLARI PER LE RUOTE CON CERCHIONE RIPORTATO</p> <p>3.6.1 Le sale montate con cerchioni riportati devono essere provviste di contrassegno, costituito da 4 strisce bianche a 90°, dipinte sulla faccia esterna della ruota a cavallo tra il centro ruota e il cerchione e deve essere mantenuto sempre visibile.</p> <p>La striscia del singolo contrassegno deve avere una estensione radiale di 150 mm e una larghezza di 20 mm (Figura 3.1).</p> <p>3.6.2 In occasione di ogni ingresso negli impianti riparatori si deve controllare l'unione centro ruota - cerchione dei carri muniti di ruote con cerchione riportato. Le date di tale controllo e di quello precedente devono essere indicate con il contrassegno n. 84 di cui all'allegato 24, unitamente alla sigla dell'IF e degli impianti che hanno eseguito tale controllo.</p> <p>3.6.3 Nell'operazione di ricerchiatura delle ruote con cerchione riportato, non è ammessa l'interposizione di spessori di lamiera tra cerchione e centro ruota.</p> <p>3.7 SURRESCALDAMENTO DELLE RUOTE MONOBLOCCO</p> <p>3.7.1 Le ruote monoblocco che hanno subito un surriscaldamento per cause riconducibili all'impianto frenante si</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>distinguono per uno o più dei seguenti indizi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) deterioramento della verniciatura per almeno 50 mm nella zona di raccordo corona-cerchione/corpo-ruota, oppure per tracce di ossidazione recenti sulla corona-cerchione, nel caso di corpi ruota non verniciati;</li> <li>b) fusione delle suole del freno;</li> <li>c) danneggiamento della superficie di rotolamento con riporto di metallo.</li> </ul> <p>3.7.2 Nei casi di cui al punto 3.7.1 si deve verificare la corretta misura dello scartamento interno delle ruote. Se tale distanza rientra nelle tolleranze, il veicolo deve essere isolato dal freno e devono essere applicate le etichette modello K e R1 con l'annotazione "da verificare freno e rodiggio per surriscaldamento ruote".</p> <p>3.7.3 Per i carri le verifiche di cui sopra non devono essere effettuate sulle ruote resistenti ad elevate sollecitazioni termiche che sono identificate da due tratti verticali interrotti, di 25 mm di larghezza, di pittura bianca e tracciati sui coperchi delle boccole.</p> <p>3.8 BOCCOLE CON CUSCINETTI A ROTOLAMENTO</p> <p>3.8.1 Le sale montate in opera sui veicoli devono essere dotate di boccole con cuscinetti a rotolamento non scadute di revisione. Per i veicoli immatricolati presso RFI, la data e l'impianto, che ha eseguito la</p> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>revisione delle boccole, devono essere riportati a mezzo punzonatura su una piastrina metallica rotonda applicata al coperchio della boccola. Su tale piastrina deve essere inoltre riportata anche la sigla dell'officina, il mese e l'anno della messa in opera della sala montata sul rotabile.</p> <p>3.8.2 Una boccola non deve presentare avarie tali da permettere perdite di lubrificante e/o intrusioni di corpi estranei solidi o liquidi. Gli organi accessori applicati (messa a terra, generatori, ecc.) devono essere correttamente collegati al corpo boccola.</p> <p>3.8.3 Le alette di guida delle boccole devono, in ogni posizione, far presa con le superfici di guida dei parasale o delle parti corrispondenti dei carrelli (Figura 3.2).</p> <p>3.8.4 Una boccola non deve avere una temperatura tale da non permettere più di toccare la stessa nella parte superiore col dorso della mano.</p> <p>3.8.5 La temperatura di una boccola, misurata con teletermometro o termometro a contatto, non deve superare 70° C, oppure essere più alta di 15° C rispetto alla media delle temperature delle rimanenti boccole del veicolo. La temperatura delle boccole deve essere rilevata prima possibile.</p> <p>Sono esclusi i veicoli per i quali valgono norme emanate a parte validate da RFI.</p> <p>3.8.6 Non sono ammesse riparazioni di alcun genere alle boccole; in caso di anomalità devono essere sostituite le sale montate con altre aventi boccole</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>revisionate o nuove.</p> <p>3.9 AGI FRA BOCCOLE E PARASALE<br/>Gli agi esistenti fra le boccole ed i parasale devono essere contenuti nei valori riportati in Tabella 3.6.</p> <p>Tabella 3.6 Agi fra boccole e parasale</p> <p>3.10 PROFILO DELLE RUOTE<br/>I profili delle ruote dei veicoli devono essere conformi al tipo UIC/ERRI (vedi a titolo di esempio la Figura 3.3). Profili diversi devono essere autorizzati da RFI.</p> <p>3.11 DIFFERENZA FRA I DIAMETRI DEI CIRCOLI DI ROTOLAMENTO<br/>In caso di visibile differenza di altezza dei bordini delle ruote di una stessa sala, di evidenti infossature sulla superficie di rotolamento da un solo lato della sala, si può presupporre che sia presente una differenza di diametro del circolo di rotolamento fra le ruote della stessa sala.<br/>La differenza fra i diametri dei circoli di rotolamento delle ruote di una stessa sala montata non deve essere superiore a 1,5 mm.</p> <p>3.12 DIFETTO DI CIRCOLARITÀ</p> <p>3.12.1 Ai veicoli merci il rilievo del difetto di circolarità delle ruote deve essere eseguito quando:</p> <p>a) sono presenti su una ruota di un carro o nel suo intorno, almeno 2 indizi di difetto di circolarità della superficie di rotolamento, secondo la tavola 29 del RIV 2000. In questo caso, con riferimento ai carri a due assi, si deve effettuare il rilievo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ soltanto sulle due ruote</li> </ul> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>dell'asse ove si sono trovati gli indizi;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sulle ruote di entrambi gli assi, se è presente anche un indizio sul secondo asse,</li> </ul> <p>b) è presente l'indizio "Schiacciamento importante ed irregolare sulla circonferenza della corona-cerchione" conformemente alla tavola 29 Figura 9 del RIV 2000, (indicante un appiattimento localizzato) indipendentemente dalla presenza di altri indizi.</p> <p>Agli effetti dei controlli sui difetti di circolarità un carrello deve esser considerato come un carro ad assi.</p> <p>3.12.2 Nei veicoli merci il difetto di circolarità non deve essere superiore a 0,6 mm.</p> <p>3.13 MARCATURA DELLE SALE MONTATE<br/>Le marcature presenti sulle sale montate hanno il significato indicato in Tabella 3.8.<br/>Tabella 3.8 Marcatura delle sale montate.</p> <p>3.14 BOCCOLE CON CUSCINETTI A STRISCIAMENTO</p> <p>3.14.1 I veicoli equipaggiati con boccole con cuscinetti a strisciamento possono presentare i fuselli di lunghezza superiore al valore a nuovo, nei limiti della Tabella 3.9.<br/>Tabella 3.9 – Maggiore lunghezza dei fuselli</p> <p>3.14.2 Il diametro dei fuselli, fatte salve eventuali prescrizioni previste nelle norme di manutenzione specifiche, non deve essere inferiore ai 9/10 del diametro a nuovo.</p> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>3.14.3 Per ciascun difetto di conicità o di ovalizzazione dei fuselli è tollerato un valore massimo di 0,3 mm.</p> <p>3.14.4 I valori ammessi degli agi fra i cuscinetti a strisciamento ed i fuselli, nelle boccole, sono riportati nella Tabella 3.10.</p> <p>Tabella 3.10 – Agi fra cuscinetti a strisciamento e fuselli</p> <p>3.14.5 I valori ammessi degli agi fra il corpo della boccola e il cuscinetto a strisciamento sono riportati in Figura 3.4.</p> <p>3.14.6 I veicoli muniti di boccole con cuscinetti a strisciamento devono portare esternamente il contrassegno n. 14, di cui all'allegato 24, indicante la visita periodica a cui devono essere sottoposte. Tale contrassegno deve indicare l'intervallo massimo fra una visita boccole e la visita successiva espressa in mesi. I veicoli con visita boccole scaduta non sono ammessi a circolare.</p> <p>4 ORGANI DELLA TRAZIONE</p> <p>4.1 GENERALITÀ</p> <p>4.1.1 I veicoli devono essere muniti, in entrambe le estremità, di organi per la trazione.</p> <p>I tipi di trazione in opera sui veicoli circolanti sulla IFN sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) trazione continua, con un unico castelletto di trazione posizionato in prossimità del centro del veicolo;</li> <li>b) trazione discontinua, con due castelletti di trazione, uno per ogni testata. La continuità della trazione è assicurata dal telaio</li> </ul> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>del veicolo che collega le due testate.</p> <p>4.1.2 I veicoli che, per caratteristiche costruttive, non sono separabili in esercizio (ad esempio carri multipli a più elementi, carri snodati, ecc.) non sono soggetti alle prescrizioni del presente punto. Per tali veicoli valgono le eventuali disposizioni particolari emanate a parte.</p> <p>4.1.3 I veicoli devono essere muniti di organi di trazione standard UIC (Figura 4.1). Gli organi della trazione sono composti da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) castelletto di trazione;</li> <li>b) asta di trazione;</li> <li>c) gancio di trazione;</li> <li>d) tenditore;</li> <li>e) organi vari (perni, conchiglie, ecc.).</li> </ul> <p>4.1.4 I tenditori utilizzati nei veicoli merci non devono avere in opera anelli distanziatori che limitano la corsa di serraggio degli stessi.</p> <p>4.1.5 L'aggancio automatico che ha funzione anche da organo della repulsione è regolato da norme emanate a parte.</p> <p>4.2 CARATTERISTICHE MECCANICHE E GEOMETRICHE</p> <p>4.2.1 La resistenza minima alla rottura degli organi della trazione deve essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 850 kN per il tenditore;</li> <li>b) 1000 kN per il gancio e gli altri organi che trasmettono lo sforzo.</li> </ul> <p>La massa del tenditore non deve essere superiore a 36 kg.</p> <p>4.2.2 La lunghezza degli organi di attacco, misurata a partire dalla parte</p> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>interna della maglia del tenditore sino all'asse dell'articolazione del tenditore sul gancio deve essere (Figura 4.1):</p> <p>a) <math>986_{-5}^{+10}</math> mm nel caso di tenditore completamente allentato;</p> <p>b) <math>750 \pm 10</math> mm nel caso di tenditore completamente serrato.</p> <p>Il diametro del perno di unione del tenditore al gancio di trazione non deve essere inferiore a 50 mm (Figura 4.1).</p> <p>4.2.3 Il tenditore deve essere provvisto di un dispositivo che ne impedisca l'allentamento spontaneo e di un altro, posto alle estremità della vite, che ne impedisca il completo sviamento.</p> <p>4.2.4 I veicoli devono essere muniti di un dispositivo che permetta di riporre il tenditore quando questo non è utilizzato. Il dispositivo deve assicurare il tenditore da ogni eventuale caduta e che lo stesso non abbia alcun elemento che si trovi ad una altezza inferiore di 130 mm dal piano del ferro (140 mm per i veicoli in servizio internazionale), nella posizione più bassa ammissibile per i respingenti.</p> <p>Non è ammesso che il tenditore inutilizzato venga riposto a riposo sopra al proprio gancio di trazione.</p> <p>4.2.5 La quota minima, di cui al punto 4.2.4, deve essere rispettata anche dagli altri organi presenti sulle testate dei veicoli (flessibile del freno, condotte elettriche etc.).</p> <p>4.2.6 La distanza (<i>di</i>) dal punto di presa</p> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>del gancio di trazione, non in tensione, al fronte dei respingenti non compressi deve essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) per i veicoli costruiti dopo il 01/01/1939, <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <math>335 \leq di \leq 400</math> mm;</li> </ul> </li> <li>b) per gli altri veicoli, <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <math>300 \leq di \leq 400</math> mm.</li> </ul> </li> </ul> <p>4.2.7 I veicoli dotati di trazione continua devono avere il gancio di trazione con la ripresa che sporge dalla bocchetta o dalla testata, dove non esiste la bocchetta, di almeno 65 mm (corsa del gancio permessa dal castelletto di trazione). Devono comunque essere rispettate le quote di cui al punto 4.2.6.</p> <p>4.2.8 Gli organi della trazione non devono presentare non conformità (cretti, rotture, avarie alle molle e agli organi elastici, ecc.). L'asta e le guide del gancio di trazione non devono presentare una usura tale da permettere al gancio di ruotare sul suo asse tra le guide.</p> <p>La maglia del tenditore non deve presentare segni di allargamento in corrispondenza dei perni di alloggiamento.</p> <p>4.2.9 Non sono ammesse operazioni di manutenzione per la riparazione degli organi della trazione (saldature, lavorazioni a caldo, ecc.) ad eccezione della saldatura delle rondelle sulla testa delle viti dei tenditori. Gli organi della trazione che presentano non conformità devono essere sostituiti.</p> <p>4.2.10 In caso di avaria o rottura dell'estremità ad uncino del gancio di</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>trazione di un veicolo merci in corso di trasporto, quando sia possibile effettuare l'aggancio regolarmente con gli altri veicoli, lo stesso può proseguire sino e non oltre il termine di corsa.</p> <p>Nel caso di veicolo viaggiatori si deve procedere allo scarto dello stesso dall'esercizio.</p> <p>4.2.11 Le tabelle 4.1, 4.2, 4.3 e 4.4 indicano i valori minimi ammessi in esercizio per gli organi della trazione.</p> <p>Tabella 4.1 –Gancio di trazione<br/> Tabella 4.2 – Aste di trazione<br/> Tabella 4.3 – Tiranti del tenditore (biellette)<br/> Tabella 4.4 – Maglia del tenditore</p> <p>4.3 UNIONE DEI VEICOLI</p> <p>4.3.1 Nei treni viaggiatori le viti dei tenditori devono essere serrate in modo che, su binario in piano e rettilineo, i respingenti siano leggermente compressi.</p> <p>Per garantire questa condizione il personale addetto all'aggancio dei veicoli deve eseguire 1,5 – 2 giri della vite dei tenditori dopo che i respingenti sono stati portati a contatto e i tenditori sono stati posti in tensione in modo da recuperare gli eventuali giochi esistenti sugli organi di trazione e della repulsione.</p> <p>Nei treni merci, le viti dei tenditori devono essere serrate in modo da assicurare il contatto dei respingenti. I tenditori che congiungono due carri con bilico devono essere serrati a fondo.</p> <p>Nelle colonne in manovra che dovessero percorrere curve di raggio molto stretto su binari di stabilimenti o impianti raccordati,</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>dei porti, ecc., gli agganci dovranno essere adeguatamente allentati (vedi punti 18 e 19).</p> <p>In tutti i casi il manubrio snodato del tenditore deve essere posto nell'apposita sede onde impedire, durante la corsa del treno lo spontaneo allentamento del tenditore stesso e il tenditore non utilizzato deve essere appeso all'apposito dispositivo di cui al punto 4.2.4.</p> <p>4.3.2 La regolarizzazione di eventuali anomalie sulla corretta esecuzione dell'unione dei veicoli compete al personale abilitato alla formazione treni.</p> <p>5 ORGANI DELLA REPULSIONE</p> <p>5.1 GENERALITÀ</p> <p>5.1.1 I veicoli devono essere muniti, su entrambe le testate, di apparecchi elastici di repulsione (respingenti) dello stesso tipo.</p> <p>5.1.2 In caso di avaria ad un respingente di una testata devono essere sostituiti ambedue i respingenti.</p> <p>5.1.3 I veicoli che, per caratteristiche costruttive, non sono separabili in esercizio (carri multipli, carri snodati, ecc.) non sono soggetti alle prescrizioni del presente punto, fatte salve disposizioni particolari emanate a parte.</p> <p>5.2 CARATTERISTICHE COMUNI AI VEICOLI VIAGGIATORI E MERCI</p> <p>5.2.1 I piatti dei respingenti non devono superare le dimensioni di seguito indicate:</p> <p>a) verso l'esterno, il limite imposto dalla sagoma limite costruttiva (2);</p> <p>b) verso l'interno, per i carri una</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>linea verticale posizionata a 600 mm dall'asse verticale di mezzeria del veicolo;</p> <p>c) verso l'interno, per le carrozze una linea verticale posizionata a 540 mm dall'asse verticale di mezzeria del veicolo;</p> <p>d) per i veicoli provvisti di mantici e pedane intercomunicanti, oltre alle linee verticali di cui agli alineamenti precedenti, si deve considerare una linea inclinata a 60° verso l'esterno e passante in corrispondenza del piano che contiene gli assi dei respingenti, a 615 mm dall'asse verticale di mezzeria del veicolo;</p> <p>e) in basso, una linea orizzontale situata a 250 mm al di sotto dell'asse dei respingenti.</p> <p>(2) Tale sagoma può differire dalla sagoma relativa al profilo limite di carico.</p> <p>5.2.2 L'altezza degli assi dei respingenti dal piano del ferro, a veicolo fermo, deve essere conforme a quanto riportato nella Tabella 5.1.</p> <p>Tabella 5.1 – Altezza degli assi dei respingenti</p> <p>5.2.3 La base della parte cilindrica delle custodie e delle aste cave non devono presentare cretti sul loro raccordo.</p> <p>5.2.4 Gli organi di repulsione non devono presentare alcuna non conformità (parti mancanti, piatti deformati, dadi di fissaggio allentati o mancanti, cricche, rotture, striature sulle superfici attive dei</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>piatti, parti che impediscano la fuoriuscita delle aste, avarie al molleggio, ecc.). Almeno tre dadi di fissaggio devono essere serrati.</p> <p>5.2.5 Nel caso di respingenti ad asta cava, per un solo respingente ad ogni testata, è ammesso un gioco longitudinale massimo di 15 mm. Tale gioco è riconoscibile attraverso una compressione manuale del respingente.</p> <p>5.2.6 I piatti dei respingenti non devono presentare più di un terzo dei chiodi o dei bulloni di fissaggio allentati.</p> <p>5.2.7 Le facce attive dei piatti dei respingenti devono essere ingrassate o rivestite da materiale antifrizione.</p> <p>5.3 PRESCRIZIONI PARTICOLARI PER I VEICOLI VIAGGIATORI</p> <p>5.3.1 I veicoli viaggiatori devono essere equipaggiati con respingenti aventi corsa pari a <math>110^{+0}_{-5}</math> mm.</p> <p>5.3.2 I piatti dei respingenti devono ruotare, nelle loro sedi, al massimo di un angolo pari a <math>\pm 2^\circ</math>.</p> <p>5.3.3 La distanza fra gli assi dei respingenti, misurata ortogonalmente all'asse del binario, deve essere pari a <math>1750 \pm 10</math> mm.</p> <p>5.3.4 I respingenti devono essere fissati al telaio delle carrozze con 4 bulloni tipo M24 con una tensione limite di snervamento pari a <math>350 \text{ N/mm}^2</math>.</p> <p>5.3.5 La faccia attiva dei piatti dei respingenti deve essere una porzione di sfera con raggio di curvatura pari a <math>1500^{(+100 -0)}</math> mm.</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>5.3.6 La larghezza della faccia attiva dei respingenti delle carrozze, con lunghezza tra i respingenti non compresi maggiore o uguale a 25 m, deve essere almeno pari a 635 mm.</p> <p>5.4 PRESCRIZIONI PARTICOLARI PER I VEICOLI MERCI</p> <p>5.4.1 I carri costruiti dopo il 01/01/1985 devono essere equipaggiati di respingenti con corsa pari a <math>105_{-5}^0</math> mm.</p> <p>5.4.2 I respingenti con corsa pari a 105 mm sono classificati in base alla loro capacità di immagazzinare energia secondo la Tabella 5.2.</p> <p>Tabella 5.2 – Classificazione dei respingenti</p> <p>5.4.3 I respingenti con corsa 105, 130 e 150 mm, in opera sui carri, devono essere fissati al telaio con 4 bulloni tipo M24 con una tensione limite di snervamento pari a 350 N/mm<sup>2</sup>.</p> <p>5.4.4 Guardando dall'esterno la testata del carro, il piatto del respingente di sinistra deve essere convesso. Se i due respingenti della medesima estremità sono convessi, essi devono essere identici ed il loro piatto deve presentare, per i carri costruiti prima del 31/12/93, un raggio di curvatura di almeno <math>1500^{(+100 -0)}</math> mm.</p> <p>5.4.5 Il raggio di curvatura dei piatti dei respingenti dei carri costruiti a partire dall'1/01/94 deve essere pari a <math>2750^{(+50 -50)}</math> mm.</p> <p>5.4.6 La faccia attiva dei respingenti deve essere simmetrica rispetto ad un piano passante per l'asse della custodia del respingente stesso.</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>5.4.7 La distanza fra gli assi dei respingenti, misurata ortogonalmente all'asse del binario, deve essere conforme a quanto indicato in Tabella 5.3.</p> <p>Tabella 5.3 – Distanza fra gli assi dei respingenti</p> <p>5.4.8 Alcuni carri individuati da apposita marcatura (lettera "j") sono dotati di telaio con ammortizzatore d'urto. L'elemento scorrevole su binario piano e rettilineo a veicolo fermo si deve trovare in posizione centrale rispetto al telaio del carro. La zona del telaio interessata dallo spostamento dell'elemento scorrevole deve essere munita di segnalazione di pericolo (strisce in diagonale nere su fondo giallo).</p> <p>5.4.9 I carri cisterna dotati di elementi antiurto, contraddistinti dai contrassegni n. 100 e 101 dell'allegato 24, devono avere tutti gli indicatori degli elementi antiurto presenti ed integri.</p> <p>5.5 MARCATURA DEI RESPINGENTI</p> <p>5.5.1 I respingenti sui veicoli viaggiatori devono riportare, per stampaggio direttamente sul corpo del respingente o attraverso una piastrina metallica saldata sulla custodia, le seguenti informazioni (Figura 5.1):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) codice del proprietario;</li> <li>b) lunghezza della corsa in mm;</li> <li>c) marcatura identificativa del tipo di respingente.</li> </ul> <p>5.5.2 I respingenti sui veicoli merci, oltre alla marcatura definita al punto 5.5.1, devono recare la lettera indicante la</p> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>categoria di appartenenza (Tabella 5.2, Figura 5.2 e 5.3).</p> <p>6 ORGANI DELLA SOSPENSIONE</p> <p>6.1 GENERALITÀ</p> <p>6.1.1 I veicoli sono dotati di organi di sospensione elastica che è classificata in sospensione primaria presente su tutti i veicoli e secondaria presente sui veicoli viaggiatori (Figura 6.1).<br/>La sospensione primaria si interpone tra le sale montate e il telaio del carrello o della cassa del veicolo.<br/>La sospensione secondaria, ove presente, si interpone fra il telaio del carrello e la cassa dei veicoli.</p> <p>6.1.2 Le molle di sospensione in opera sui veicoli, corrispondenti nella loro funzione, devono essere dello stesso tipo.</p> <p>6.1.3 Tutte le parti costituenti la sospensione (bielletto, pendini, perni, anelli, ecc.) devono essere presenti, integre e regolarmente collegate. La riparazione mediante saldatura delle molle di sospensione non è ammessa.</p> <p>6.2 MOLLE A BALESTRA</p> <p>6.2.1 I veicoli a due assi e i carrelli equipaggiati con molle a balestra, ove previsto, devono avere in opera molle dello stesso tipo e con freccia compatibile come indicato in Tabella 6.1.<br/>Tabella 6.1 – Differenza fra le frecce delle molle a balestra</p> <p>6.2.2 La freccia delle molle a balestra è la distanza in mm fra il piano di appoggio della staffa sulla boccola e il piano passante per gli assi degli occhielli della</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>foglia madre misurata con molla fuori opera e scarica.</p> <p>Le ultime due cifre della freccia delle molle a balestra devono essere riportate in tinta gialla sulla staffa della molla stessa (Figura 6.2).</p> <p>6.2.3 Le molle a balestra devono essere collegate alle loro estremità con i longheroni, dei veicoli o dei carrelli, per mezzo di pendini, di anelli o di biellette. La staffa deve essere correttamente collegata con il corpo della boccola.</p> <p>6.2.4 I sostegni a scorrimento (manotti a scarpa) e simili sono ammessi soltanto se esistono dispositivi di sicurezza atti ad evitare che le molle sfuggano dagli appoggi.</p> <p>6.2.5 Le foglie delle molle a balestra non devono essere spostate in senso longitudinale, rispetto alla staffa, per più di 10 mm.</p> <p>La foglia madre delle molle a balestra non deve essere rotta, né presentare cretti di nessun tipo.</p> <p>Non è ammessa la riparazione provvisoria delle foglie delle molle a balestra.</p> <p>6.2.6 I veicoli merci, vuoti e carichi, che presentano molle a balestra con foglie intermedie cretate o rotte possono proseguire fino e non oltre il termine di corsa, purché siano rispettate le seguenti condizioni:</p> <p>a) la distanza del punto di rottura dal centro della molla sia uguale o maggiore ad un quarto della lunghezza totale</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>della foglia considerata;</p> <p>b) non deve mancare il pezzo rotto della foglia;</p> <p>c) l'altezza dei respingenti sia entro i limiti di cui al punto 5.2.2.</p> <p>6.2.7 Le molle a balestra non devono avere la staffa di fissaggio delle foglie allentata, cretata o rotta.</p> <p>6.2.8 La distanza fra la staffa di una molla a balestra e le parti della cassa o del telaio che possono venire a contatto con essa, non deve essere inferiore a:</p> <p>a) 15 mm per carri marcati RIV e per gli altri carri muniti di sospensione a doppi anelli o ad anelli lunghi;</p> <p>b) 10 mm per i rimanenti carri.</p> <p>6.2.9 Per i carri muniti di balestrino elastico posto fra la staffa della molla di sospensione e l'ala inferiore del longherone, la distanza di cui sopra è determinata dalla somma dei due spazi (staffa molla÷balestrino) + (balestrino÷ala inferiore longherone).</p> <p>Non è ammesso ristabilire le distanze di cui sopra con operazioni di saldatura o interponendo spessori negli organi della sospensione.</p> <p>6.2.10 Gli occhielli estremi delle molle di sospensione non devono andare a contatto con l'ala inferiore dei longheroni. È consentita la prosecuzione del veicolo che presenti tale anomalia, previa apposizione dell'etichetta modello K, sino e non oltre il termine di corsa.</p> <p>6.2.11 I tirantini del parasale, posti sotto le</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>boccole, devono distare dalla parte inferiore delle stesse di almeno:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 25 mm per le carrozze, bagagliai e postali;</li> <li>b) 15 mm per i carri.</li> </ul> <p>6.2.12 Gli spessori interposti tra il corpo superiore della boccola e la staffa delle molle di sospensione, interessanti la stessa sala montata, devono avere uguale altezza. La presenza di questi spessori fra la boccola e la molla di sospensione deve essere indicata mediante l'apposizione di un contrassegno di colore giallo, a forma circolare di diametro di 25 mm, sulla staffa esterna della molla stessa.</p> <p>6.2.13 Le molle a balestra di tipo parabolico non devono avere alcuna foglia rotta o cretata e non è prevista la marcatura della freccia di cui al punto 6.2.2.</p> <p>6.2.14 Ai carri recanti l'iscrizione di cui al numero 91 dell'allegato 24, in caso di avaria ad una molla di sospensione, devono essere sostituire entrambe le molle della sospensione della stessa sala montata.</p> <p>6.3 MOLLE AD ELICA CILINDRICA<br/>Le molle ad elica cilindriche, comprese quelle a bovolo e a spirale non devono essere cretate, rotte o mancanti.</p> <p>6.4 AMMORTIZZATORI<br/>Gli ammortizzatori non devono essere allentati, rotti, mancanti né presentare indizi di funzionamento difettoso, come perdite consistenti d'olio, tracce di sfregamento sul corpo, ecc..</p> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV  | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>6.5 ORGANI PARTICOLARI DELLA SOSPENSIONE DEI CARRELLI MINDEN-DEUTZ</p> <p>6.5.1 I veicoli viaggiatori, muniti di carrelli Minden-Deutz, possono raggiungere la stazione di fine corsa in presenza di una delle seguenti non conformità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) un solo ammortizzatore della trave oscillante guasto, per veicolo;</li> <li>b) un solo ammortizzatore (posto sulla boccola) guasto per ogni carrello;</li> <li>c) una sola lamina elastica rotta, sia essa interna che esterna od a squadra per veicolo limitandone la velocità massima a 140 km/h. Nel caso di rottura di una lamina esterna e della relativa lamina a squadra si deve considerare una sola lamina rotta (Figura 6.3). Le lamine elastiche allentate sono da considerare come rotte.</li> </ul> <p>Per i veicoli diretti su altre IFN o scambiati con altre IF si devono rispettare le norme in esse vigenti.</p> <p>Le parti penzolanti devono essere assicurate in modo che non possano cadere od oscillare lungo il percorso.</p> <p>6.5.2 In presenza di più di una lamina elastica rotta per veicolo si deve procedere allo scarto dello stesso dall'esercizio.</p> <p>6.5.3 I carrelli Minden Deutz di tipo MD52,</p> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV  | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>con doppie lamine elastiche nella parte interna del carrello che fungono anche da aste di trascinamento degli assi (Figura 6.4), devono rispettare quanto di seguito disposto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) con un'asta di trascinamento rotta per asse, riduzione della velocità a 160 km/h e applicazione etichetta modello K;</li> <li>b) con due aste di trascinamento rotte per asse, riduzione di velocità a 80 km/h e applicazione etichetta modello K;</li> <li>c) con più di 2 aste di trascinamento rotte per asse il veicolo deve essere scartato dall'esercizio.</li> </ul> <p>6.6 ORGANI PARTICOLARI DELLA SOSPENSIONE DEI CARRELLI TIPO FIAT</p> <p>6.6.1 I veicoli viaggiatori muniti di carrelli tipo Fiat possono raggiungere la stazione di fine corsa in presenza di una sola delle seguenti non conformità (Figura 6.5):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) rottura di un ammortizzatore della sospensione primaria di ogni carrello;</li> <li>b) rottura di un ammortizzatore della sospensione secondaria per ogni veicolo;</li> <li>c) rottura di un ammortizzatore orizzontale di smorzamento delle oscillazioni per ogni carrello.</li> </ul> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>Le parti pendenti degli ammortizzatori rotti devono essere assicurate contro eventuali urti e/o cadute in linea.</p> <p>6.6.2 I veicoli viaggiatori muniti di carrelli tipo Fiat che presentano ammortizzatori con tracce di perdita di olio sono soggetti alle seguenti limitazioni :</p> <p>a) veicoli con velocità massima <math>\leq</math> 160 km/h - nessuna limitazione di velocità;</p> <p>b) veicoli con velocità massima <math>&gt;</math> di 160 km/h - si applicano le prescrizioni di cui al punto 6.6.1 senza limitazioni alla velocità.</p> <p>6.6.3 I veicoli viaggiatori muniti di carrelli tipo Fiat con velocità massima <math>&gt;</math> di 160 km/h che presentano anche un solo ammortizzatore antiserpeggio con tracce di perdita di olio, tali da denunciare l'inefficienza dello stesso, devono essere soggetti a riduzione di velocità a 160 km/h.</p> <p>6.7 SOSPENSIONI PNEUMATICHE</p> <p>6.7.1 I veicoli viaggiatori a due piani che presentano non conformità alla sospensione pneumatica, o che sono in composizione a treni dove non è possibile alimentare le sospensioni stesse, possono circolare fino al termine corsa a velocità massima di 60 km/h.</p> <p>6.7.2 Nel caso in cui le testate contigue dei veicoli, con sospensioni pneumatiche, presentino differenze di altezza sulle due testate o vi siano perdite di aria dalla sospensione stessa occorre isolare le apparecchiature della sospensione pneumatica e applicare la riduzione di</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>velocità di cui al punto 6.7.1.</p> <p>6.7.3 Le disposizioni di esercizio per la circolazione dei veicoli con sospensioni pneumatiche non efficienti, per i quali non sono applicabili le condizioni di cui ai punti 6.7.1 e 6.7.2, sono emanate a cura delle IF interessate.</p> <p>7 CARRELLI</p> <p>7.1 GENERALITÀ</p> <p>7.1.1 Tutte le parti costituenti i carrelli (i longheroni, le traverse, le giunzioni saldate, i tiranti a bielletta della sospensione, ecc.) non devono presentare deformazioni o cretti o rotture o parti mancanti.</p> <p>7.1.2 Le superfici di frizione dei sistemi ammortizzatori che agiscono sulle guide delle boccole della sala o della traversa ballerina non devono essere lubrificate.</p> <p>7.1.3 Nessun pattino o parte di esso deve mancare e nessuna molla del pattino deve essere rotta.</p> <p>7.1.4 I carrelli non devono presentare alcun segno di spostamento trasversale permanente con la cassa sovrastante.</p> <p>7.1.5 Le trecce per il collegamento elettrico fra cassa e carrello, ove previste, devono essere integre.</p> <p>7.1.6 I carrelli non devono presentare tracce recenti di contatto fra:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) le parti non sospese (boccole, generatori, ecc.) ed il carrello;</li> <li>b) le ruote o il carrello e la cassa.</li> </ul> <p>7.2 PRESCRIZIONI PARTICOLARI PER I VEICOLI VIAGGIATORI</p> <p>7.2.1 I carrelli delle carrozze con sospensione pneumatica devono</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>presentare tutti gli elementi elastici pneumatici integri ed efficienti.</p> <p>7.3 PRESCRIZIONI PARTICOLARI PER I VEICOLI MERCI</p> <p>7.3.1 Le ralle dei carrelli non devono essere crettate, rotte o allentate e non devono presentare, ove prevista, la guarnizione di fenoplasto rotta o mancante.</p> <p>7.3.2 Il perno della ralla non deve essere mancante, rotto o inefficiente.</p> <p>7.3.3 Le prescrizioni particolari riguardanti i carrelli Y25 o derivati sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) uno spessore di usura per ogni sala può essere mancante;</li> <li>b) nessuna molla di tara (esterna) deve essere crettata o rotta;</li> <li>c) nessuna molla di carico (interna) deve essere spostata, crettata o rotta;</li> <li>d) un solo anello dell'ammortizzatore esterno o interno può essere mancante, rotto o inefficiente;</li> <li>e) un solo cappello della molla può venire a contatto col telaio del carrello;</li> <li>f) un ancoraggio a T può essere mancante (3);</li> <li>g) la superficie di attrito, boccia-parasala del sistema ammortizzatore non deve essere lubrificata. E' ammesso che una superficie di attrito per carrello possa presentare</li> </ul> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>tracce di lubrificante.</p> <p>(3) In questi casi vedasi anche il p. 3.12.</p> <p>8 FRENO</p> <p>8.1 GENERALITÀ</p> <p>8.1.1 La condotta generale e le apparecchiature del freno sui veicoli e ove presenti il freno a mano o di stazionamento devono essere efficienti.</p> <p>8.1.2 Sui veicoli dotati di freno ad aria compressa la maniglia del rubinetto d'isolamento del freno deve essere in posizione verticale (verso il basso) quando il freno è in servizio e in posizione orizzontale (a 90°) quando il freno non è in servizio.</p> <p>8.1.3 Gli organi di manovra del freno (maniglia di isolamento, dispositivi di cambiamento di regime, ecc.) devono essere facilmente individuabili, accessibili ed efficienti.</p> <p>8.1.4 Il dispositivo indicatore dello stato del freno a dischi di un veicolo (frenato o sfrenato) deve mostrare in modo chiaro e inequivocabile la posizione di "frenatura" e la posizione di "sfrenatura".</p> <p>8.1.5 Gli organi del freno (leve, rubinetti, regolatori della timoneria, perni, staffe, particolari di affrancamento, mezzi accoppiamenti, ecc.) non devono essere staccati, penzolanti, rotti o inefficienti. In presenza di tali non conformità si deve provvedere ad opportuno condizionamento o alla sostituzione degli organi interessati e all'eventuale isolamento dall'azione frenante del veicolo o, se ciò non sia possibile, scartare lo stesso veicolo dall'esercizio.</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>8.1.6 I veicoli immatricolati presso RFI devono portare a mezzo punzonatura o mediante una piastrina metallica applicata sugli apparecchi del freno, la data e l'impianto che ha eseguito la revisione degli apparecchi. Su tale piastrina deve essere inoltre riportata anche la sigla dell'officina, il mese e l'anno della messa in opera dell'apparecchio sul rotabile.</p> <p>Le apparecchiature del freno quali ad esempio i distributori, le valvole, i variatori, i trasformatori, i dispositivi autocontinui, gli accoppiatori flessibili di testata, ecc. devono essere revisionati nel rispetto dei piani di manutenzione dei veicoli interessati.</p> <p>8.1.7 Le soles del freno in ghisa mancanti, rotte o il cui spessore, in corrispondenza del porta soles sia inferiore a 10 mm devono essere sostituite. In caso non sia possibile la sostituzione delle soles del freno il veicolo deve essere isolato dall'azione frenante escluso quelli destinati verso reti estere per i quali le soles del freno devono essere integre ed efficienti.</p> <p>Nelle località di origine i veicoli in composizione ai treni diretti verso reti estere devono presentare le soles del freno con spessore maggiore di 20 mm.</p> <p>La misurazione deve essere eseguita nel punto più sottile della suola.</p> <p>8.1.8 Le soles del freno in ghisa che presentano un inizio di crettatura, non sono considerate rotte. Sono considerate rotte le soles che sono tenute insieme solo dall'armatura metallica.</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>8.1.9 Le suole in materiale sintetico non devono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) mancanti;</li> <li>b) cretate radialmente a partire dalla superficie di attrito fino al bordo della piattina di rinforzo;</li> <li>c) sfaldate nel materiale di attrito su più di 1/4 della lunghezza della suola;</li> <li>d) di spessore inferiore a 10 mm in corrispondenza del portasuola,</li> </ul> <p>e non devono presentare inclusioni metalliche. La misurazione deve essere eseguita nel punto più sottile della suola.</p> <p>8.1.10 I veicoli con suole del freno debordanti devono essere isolati dal freno. Una suola del freno è considerata debordante quando il suo lato esterno raggiunge la faccia laterale del cerchione o della corona cerchione della ruota.</p> <p>8.1.11 Ogni veicolo ad ogni estremità deve essere munito di rubinetti del freno e semi-accoppiamenti efficienti per la congiunzione della condotta generale. I rubinetti del freno posti sulle estremità devono essere dotati di un dispositivo tale da mantenere il rubinetto nella posizione di "aperto" o "chiuso". La condotta generale del freno deve essere congiunta da un solo accoppiamento. I semi-accoppiamenti non utilizzati devono essere agganciati agli appositi dispositivi di riposo e quelli avariati o mancanti devono essere sostituiti.</p> <p>8.1.12 I criteri di accettabilità in esercizio</p> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>dei dischi del freno variano in base alla tipologia del disco ed alle sue dimensioni e si basano sulle misurazioni delle parti soggette ad usura delle facce dei dischi e controlli visivi per verificare la presenza di cretti, fessurazioni, solcature e rotture.</p> <p>I veicoli con dischi del freno con parti mancanti, o con la corona di attrito allentata, rotta o con un cretto passante continuo dal bordo interno fino a quello esterno della superficie di attrito non sono ammessi a circolare.</p> <p>8.1.13 Le guarnizioni di attrito dei freni a disco che sono mancanti, consumate o rotte devono essere sostituite. Nel caso in cui non sia possibile la loro sostituzione il veicolo deve essere isolato dal freno. Lo spessore minimo delle guarnizioni di attrito non deve essere inferiore a 5 mm.</p> <p>8.1.14 I veicoli merci possono essere dotati dei seguenti dispositivi per il cambiamento del regime di frenatura:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dispositivo Vuoto-Carico (V-C) che rende possibile l'aumento dello sforzo frenante quando la massa lorda del veicolo supera un dato valore. Tale dispositivo può essere di tipo meccanico o pneumatico ed avere azionamento manuale, automatico o di tipo autocontinuo (possibilità, in quest'ultimo caso, di variare automaticamente lo sforzo frenante al variare del carico);</li> <li>b) dispositivo Piano-Montagna (P-</li> </ul> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>M) applicato su alcuni carri di Reti estere che consente lo scarico normale o rallentato dell'aria dal cilindro del freno;</p> <p>c) dispositivo Merci-Viaggiatori (G-P) che rende il freno atto sia per i treni a regime merci che per quelli a regime viaggiatori variando in modo opportuno i tempi di alimentazione e di scarico del cilindro del freno.</p> <p>8.1.15 I veicoli viaggiatori con freni a ceppi in ghisa possono essere dotati di dispositivo Alta Velocità in grado di adeguare lo sforzo frenante, al variare della velocità, e quindi evitare il bloccaggio degli assi al variare del coefficiente di attrito fra suola del freno e cerchione.</p> <p>8.1.16 I veicoli viaggiatori possono essere dotati di dispositivi che permettono di adottare il regime di frenatura per treni merci e più regimi per treni viaggiatori (P, R, Rspec, Mg).</p> <p>8.1.17 I veicoli dotati di freno a disco sono equipaggiati con un dispositivo antipattinaggio in grado di sfrenare e successivamente rifrenare il veicolo quando un asse, o tutti gli assi, in fase di frenatura tendono a bloccarsi e iniziano a pattinare. I veicoli che hanno il dispositivo antipattinaggio difettoso su più di un asse devono essere isolati dal freno.</p> <p>8.2 FRENO ELETTROMAGNETICO<br/>Il freno elettromagnetico per essere utilizzato sulla IFN deve essere autorizzato</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>da RFI.</p> <p>8.3 FRENO DI EMERGENZA</p> <p>8.3.1 I veicoli viaggiatori devono essere dotati di freno di emergenza. Il dispositivo del freno di emergenza deve essere efficiente, il comando per l'azionamento deve essere piombato e opportunamente segnalato.</p> <p>8.3.2 I veicoli provvisti di freno di emergenza devono essere dotati di dispositivo per il riarmo delle condizioni precedenti all'azionamento del freno stesso.</p> <p>8.4 FRENO A VUOTO</p> <p>I veicoli a sagoma inglese sono muniti di condotta del freno a vuoto.</p> <p>9 APPARECCHIATURE PNEUMATICHE</p> <p>9.1 I veicoli oltre alla condotta generale per il comando del freno possono essere dotati di una ulteriore condotta pneumatica denominata "condotta principale" per l'alimentazione dei servizi ausiliari di bordo.</p> <p>9.2 La condotta principale, ove prevista, deve essere efficiente.</p> <p>10 APPARECCHIATURE ELETTRICHE A BORDO DEI VEICOLI</p> <p>10.1 I veicoli viaggiatori devono avere l'impianto di illuminazione, di riscaldamento, climatizzazione e sonorizzazione efficiente. Inoltre devono essere efficienti gli impianti di conversione alta tensione/bassa tensione e di ricarica degli accumulatori. Quando in un veicolo viene a mancare l'illuminazione questo può essere lasciato proseguire fino a</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>destinazione purché l'IF provveda con mezzi alternativi ad assicurare un'illuminazione di emergenza. Se la non conformità non può essere eliminata il veicolo può proseguire fuori servizio purché sia impedito l'accesso alle persone dalle porte di salita e dalle porte intercomunicanti.</p> <p>10.2 I veicoli devono essere corredati dai seguenti documenti relativi alle apparecchiature elettriche presenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) istruzioni per l'uso;</li> <li>b) schema della disposizione delle apparecchiature principali;</li> <li>c) schema elettrico di principio,</li> <li>d) indicazioni relative all'eliminazione dei guasti.</li> </ul> <p>10.3 Le apparecchiature elettriche devono essere protette da interventi di persone non autorizzate. Gli armadi di contenimento delle stesse devono essere chiusi con chiave di servizio.</p> <p>10.4 La condotta alta tensione, i comandi delle apparecchiature, gli accoppiatori fissi e mobili, le custodie di riposo degli accoppiatori maschi così come le casse che contengono le apparecchiature sottoposte ad alta tensione, devono essere integre e portare la segnaletica di sicurezza prevista per le apparecchiature stesse.</p> <p>Se per la manovra dei dispositivi elettrici occorrono particolari attrezzature, queste devono essere presenti sul veicolo.</p> <p>10.5 Gli impianti elettrici dei veicoli devono essere adeguatamente protetti ed</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>isolati. Il personale di servizio ed i viaggiatori devono essere protetti contro i contatti accidentali con i conduttori elettrici sotto tensione.</p> <p>10.6 I veicoli con la condotta elettrica ad alta tensione difettosa (cavo e/o accoppiatore) devono essere protetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) posizionando e fissando il cavo difettoso nell'apposito ricovero;</li> <li>b) vietando l'utilizzazione degli accoppiatori del veicolo difettoso.</li> </ul> <p>10.7 I veicoli con impianto di climatizzazione non funzionante, ove non sia possibile areare l'ambiente interno, possono viaggiare solo fuori servizio viaggiatori.</p> <p>Nel caso in cui tali impianti producano fumo o siano presenti indizi di principio di incendio i veicoli devono essere scartati dall'esercizio.</p> <p>10.8 I veicoli dotati di impianti di riscaldamento che emanano eccessivo calore possono viaggiare con i suddetti impianti disattivati.</p> <p>Nel caso in cui tali impianti producano fumo o siano presenti indizi di principio di incendio i veicoli devono essere scartati dall'esercizio.</p> <p>11 TELAIO E CASSA DEI VEICOLI</p> <p>11.1 GENERALITÀ</p> <p>11.1.1 Il telaio e la cassa dei veicoli non devono presentare cretti, deformazioni, parti staccate o penzolanti, compreso il sotto cassa, che si possano staccare durante il percorso o pregiudicare</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>l'integrità del carico.</p> <p>11.1.2 Le aperture mobili devono essere funzionanti al fine da poter essere chiuse e assicurate correttamente.</p> <p>11.1.3 I veicoli devono essere dotati, sulle pareti di testa, di due porta segnali di tipo unificato e devono essere utilizzabili.</p> <p>11.1.4 I parasala non devono presentare deformazioni, cretti o allentamenti e non deve mancare alcuno spessore di usura.</p> <p>11.1.5 I traversini dei parasala non devono mancare, e non devono presentare cretti, allentamenti o deformazioni.</p> <p>11.2 SPAZI LIBERI DA RISERVARE ALLE ESTREMITÀ DEI VEICOLI</p> <p>11.2.1 I veicoli devono avere su ciascuna estremità spazi liberi riservati ai manovratori che eseguono l'aggancio. Gli spazi sono determinati considerando gli organi di aggancio nella configurazione atta alla esecuzione delle manovre di unione dei veicoli.</p> <p>11.2.2 Su ciascuna testata, con riferimento all'asse longitudinale del veicolo, devono trovarsi due spazi liberi posti simmetricamente rispetto all'asse del veicolo, nella zona compresa tra i respingenti, gli organi di trazione e le parti rigide in aggetto dalla traversa di testa. Nel computo degli spazi sono esclusi i tubi di gomma del freno.</p> <p>11.2.3 Le dimensioni minime di ciascuno spazio sono riportate nella Tabella 11.1 e nella Figura 11.1.</p> <p>11.2.4 Le parti fisse, situate alle estremità dei veicoli al di fuori degli spazi di cui al</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>punto 11.2.3 e al di sotto del bordo inferiore dei piatti dei respingenti si devono trovare ad una distanza longitudinale di almeno 40 mm dal piano frontale dei respingenti completamente compressi.</p> <p>11.2.5 Nella zona situata al di sotto della parte inferiore dei piatti dei respingenti nessun elemento fisso deve ostacolare il passaggio dell'agente manovratore che esegue l'unione dei veicoli.</p> <p>11.2.6 I veicoli merci devono prevedere anche degli spazi liberi di (Figura 11.2):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 200 mm al di sopra del gancio di trazione;</li> <li>- 200 mm su ciascun lato dell'asse longitudinale del carro.</li> </ul> <p>Nel caso di carri ad alte sponde attrezzati con porte di testa è ammesso che i dispositivi di bloccaggio delle porte stesse possano interferire con questi spazi.</p> <p><b>11.3 PRESCRIZIONI PARTICOLARI PER I VEICOLI VIAGGIATORI</b></p> <p>11.3.1 I longheroni, le traverse di testa e le traverse intermedie non devono presentare cretti o deformazioni.</p> <p>Le giunzioni saldate fra le traverse ed i longheroni non devono presentare cretti, né essere il punto di partenza di cretti nei pezzi saldati.</p> <p>Le pedane di salita, i gradini ribaltabili ed i mancorrenti non devono presentare deformazioni, cretti o rotture.</p> <p>11.3.2 I veicoli viaggiatori devono essere provvisti di almeno un estintore. Le carrozze letto e ristorante devono essere provviste di due estintori.</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>Gli attrezzi esistenti nei veicoli e destinati ad essere utilizzati in caso di incendio devono essere chiusi in armadietto piombato.</p> <p>11.3.3 Gli estintori presenti sui veicoli devono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) chiaramente visibili;</li> <li>b) di facile utilizzazione;</li> <li>c) efficienti ed avere l'indicatore di pressione nel campo verde;</li> <li>d) contrassegnati con distintivi ben leggibili;</li> <li>e) muniti di cartellino di manutenzione correttamente compilato nel rispetto dei controlli periodici previsti.</li> </ul> <p>11.3.4 Gli estintori del tipo a polvere presenti a bordo delle carrozze devono essere sottosti a controlli e manutenzione periodica, alle seguenti scadenze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) controllo ogni 6 mesi;</li> <li>b) revisione ogni 36 mesi;</li> <li>c) collaudo ogni 72 mesi.</li> </ul> <p>11.3.5 Le norme riguardanti l'utilizzazione dei veicoli con porte di salita di tipo elettropneumatico sono riportate nella PGOS.</p> <p>11.3.6 Le porte a comando elettropneumatico, adibite alla salita o alla discesa dei passeggeri, ad apertura manuale o su comando del viaggiatore (maniglia, leva, pulsante, ecc.) devono essere dotate di un dispositivo di blocco che ne impedisca l'apertura dall'interno durante la marcia. L'apertura dall'interno non deve essere operativa prima che la porta sia stata sbloccata dal dispositivo di</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>blocco o, nel caso di treni navetta, prima dello sblocco da parte del personale di condotta.</p> <p>11.3.7 Le porte, adibite alla salita o alla discesa dei passeggeri, che presentano non conformità devono essere chiuse a chiave, assicurate con gli eventuali dispositivi in dotazione alla carrozza o, all'occorrenza, con legature e munite dell'apposita etichetta per l'avviso ai viaggiatori. Per i provvedimenti da adottare vedasi Parte I - Allegato 16 e la PGOS.</p> <p>11.3.8 I passaggi intercomunicanti, i mantici tubolari e i mantici a soffietto devono essere integri ed efficienti. I veicoli ubicati in testa, in coda e quelli non collegati con mantici e/o con pedane dei passaggi intercomunicanti alzate, devono avere le porte intercomunicanti chiuse a chiave.</p> <p>11.3.9 I finestrini, i rivestimenti delle pareti e del pavimento, gli arredi e gli accessori interni devono essere assicurati e non rappresentare un pericolo per le persone. I veicoli con i finestrini fissi (non apribili) devono essere provvisti di finestrini di sicurezza. Il dispositivo di apertura di emergenza dei finestrini fissi (martelletto) deve essere facilmente accessibile e provvisto di istruzioni per l'uso.</p> <p>11.3.10 Le carrozze semipilota devono avere i vetri frontali integri, il dispositivo di riscaldamento cristalli, i dispositivi lavavetro ed i tergicristalli efficienti.</p> <p>11.3.11 Le carrozze ed i veicoli di servizio</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>devono essere munite del Libro di Bordo per la segnalazione delle non conformità.</p> <p>11.3.12 I veicoli viaggiatori (saloni, compartimenti, corridoi, vestiboli, ritirate, lavabi, ecc.) devono garantire uno stato di pulizia adeguato a preservare la salute dei passeggeri.</p> <p><b>11.4 PRESCRIZIONI PARTICOLARI PER I VEICOLI MERCI</b></p> <p>11.4.1 Le pedane e le maniglie ad uso del personale di servizio non devono presentare cretti o rotture.</p> <p>Sono ammesse deformazioni (inclinazioni) delle pedane con dislivello massimo fra i due punti, alto e basso della pedana, di 80 mm.</p> <p>Sono ammesse deformazioni del mancorrente purché lo spazio libero per l'impugnatura sia di almeno 60 mm.</p> <p>11.4.2 I carri con il pavimento di legno o di altro materiale infiammabile, anche se protetto inferiormente da una lamiera, devono essere muniti di lamierini parascintille posti al di sopra alle ruote provviste di freno. I lamierini parascintille applicati direttamente sotto il pavimento non sono ammessi.</p> <p>11.4.3 I carri pianali sprovvisti di pavimento o con pavimento discontinuo, atti al trasporto di grandi contenitori o di semirimorchi, devono essere provvisti di lamierini parascintille.</p> <p>11.4.4 I carri utilizzati per i trasporti di materie soggette al RID devono essere dotati di regolamentari lamiere parascintille, anche quando tali materie</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>sono caricate nei contenitori. Per i carri muniti di pavimento infiammabile, le lamiere parascintille non devono essere fissate direttamente al pavimento del carro.</p> <p>I carri pianali sprovvisti di pavimento o con pavimento discontinuo devono essere muniti di lamiere parascintille.</p> <p>I carri a due assi caricati con le merci di cui sopra devono portare il contrassegno n. 92 dell'allegato 24.</p> <p>11.4.5 Le giunzioni saldate, che collegano le traverse con i longheroni del telaio oppure i parasala con i longheroni, non devono presentare cretti.</p> <p>11.4.6 I supporti delle molle di sospensione non devono essere allentati, rotti, cretati o visibilmente deformati.</p> <p>11.4.7 Le porte scorrevoli, i tetti apribili, le coperture telonate devono essere chiuse e assicurate in modo da non poter uscire dalle loro guide e cadere. Le pareti laterali ribaltabili devono essere assicurate in modo da non potere uscire dalle cerniere o dai chiavistelli di bloccaggio. Le porte laterali e di testa dei carri alte sponde devono essere assicurate contro l'apertura improvvisa durante il trasporto.</p> <p>11.4.8 I carri devono essere muniti, all'angolo inferiore sinistro delle pareti laterali, di portaetichette.</p> <p>11.4.9 Le parti dell'ossatura della cassa, le porte e i loro organi di guida e di chiusura, le pareti della cassa, gli stanti e i loro supporti, le scale, le piattaforme, i parapetti, il rivestimento della cisterna, la</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>tettoia parasole, gli elementi dell'isolamento, il pavimento ed il coperto non devono presentare avarie che possano comportare il deterioramento o la perdita del carico o compromettere la sicurezza dell'esercizio e/o mettere in pericolo persone e/o l'ambiente.</p> <p>11.4.10 Il coperto dell'imperiale non deve essere staccato o sollevato.</p> <p><b>12 CARICO DEI CARRI</b></p> <p><b>12.1 GENERALITÀ</b></p> <p>12.1.1 I carri devono recare esternamente le iscrizioni relative ai limiti di carico massimi ammessi in funzione delle linee e il carico concentrato massimo ammesso in funzione delle loro caratteristiche costruttive di cui alle iscrizioni n. 66, 86, 87, 88 e 89 dell'allegato 24.</p> <p>12.1.2 I carri con le iscrizioni di cui al punto 12.1.1 relative ai carichi concentrati mancanti o illeggibili, per quanto concerne la distribuzione dei pesi sul pavimento, devono essere caricati nel rispetto di quanto indicato ai seguenti punti A) e B).</p> <p>A) CARICO NEL SENSO LONGITUDINALE DEL CARRO.</p> <p>B) CARICO NEL SENSO TRASVERSALE DEL CARRO.</p> <p>Fatte salve specifiche modalità di carico precisate nelle tavole dei carri e/o norme particolari che devono essere rispettate, quando la massa di cui al precedente punto A) è:</p> <p>a) <math>\leq</math> a 4 t/m, il carico può essere eseguito senza particolari</p> | <p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>norme;</p> <p>b) &gt; a 4 t/m, il carico deve interessare i longheroni dei carri.</p> <p>12.1.3 L'impiego di carri scudo in presenza di merci che per la loro natura possono flettersi in senso verticale durante il viaggio non è consentito.</p> <p>I carri pianali utilizzati come carri scudo devono essere marcati "RIV". In servizio interno è consentito l'uso di carri privi di detta marcatura purché aventi tara non inferiore a 9 t.</p> <p>12.1.4 Le cabine delle gru, le torrette dei carri armati, le cabine degli escavatori, ecc. devono sempre essere assicurate contro ogni spostamento con i meccanismi in dotazione e le sporgenze di dette parti girevoli, bracci di gru, cannoni, bracci di escavatori, ecc., devono essere sempre assicurate al/sul pavimento del carro e controventate con robuste corde metalliche.</p> <p>12.1.5 Allo scopo di prevenire indebite eccedenze al profilo limite di carico, e/o accidentali aperture di portelloni, cofani, teloni o parti amovibili ai trasporti merci di veicoli e macchinari su ruote o cingoli (compresi autotreni e autoarticolati) caricati su uno o due piani, nonché il conseguente contatto con la linea ad Alta Tensione (AT) e/o con la segnaletica, il mittente prima della partenza del trasporto deve rilasciare all'Impresa Ferroviaria dichiarazione scritta e firmata da cui risulti:</p> <p>a) il numero di servizio dei carri carichi;</p> | <p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>b) che l'impianto di riscaldamento supplementare e relativi timer per la regolazione sono disattivati o che i veicoli trasportati ne sono privi;</p> <p>c) che tutte le parti amovibili sono stabilmente chiuse o condizionate contro eventuali accidentali aperture (porte, cofani, portelloni vari, teloni, ecc.) e che non esistono sporgenze eccedenti il profilo limite di carico.</p> <p>La dichiarazione di cui sopra, rilasciata dal mittente, deve rimanere agli atti nella località di origine del trasporto. Tale dichiarazione non esonera l'Impresa Ferroviaria dall'obbligo di svolgere i controlli previsti al momento dell'accettazione e di quelli previsti dal personale abilitato alle mansioni di verifica. Quanto sopra vale anche per tutte le Norme di carico relative a "Veicoli e macchinari" previsti dalle Direttive per il carico (Allegato II al RIV).</p> <p>12.1.6 Il trasporto delle sale montate delle locomotive, di ponti di automotrici o simili, di massa superiore a 2.000 Kg, deve essere sempre eseguito mediante apposite incastellature da applicare su carri pianali o sui carri ad alte sponde. Dette incastellature devono sostenere le sale, evitando l'appoggio diretto delle ruote sul piano del carro e devono distribuire il loro peso sui longheroni del carro.</p> <p><b>12.2 NORME DI RIFERIMENTO</b></p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>Il carico delle merci sui carri e all'interno delle Unità di Trasporto del Traffico Intermodale e Combinato deve essere eseguito ed assicurato nel rispetto delle norme contenute:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) nella presente istruzione;</li> <li>b) nelle Direttive per il carico (Allegato II al RIV);</li> <li>c) nella PGOS;</li> <li>d) nelle Disposizioni e Prescrizioni emanate da RFI, nonché nelle eventuali note esplicative di dettaglio emanate dalle IF.</li> </ul> <p><b>12.3 PROFILO LIMITE DI CARICO</b></p> <p>12.3.1 Il personale abilitato alle mansioni di verifica deve controllare il profilo limite di carico:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dei veicoli che presentano deformazioni della cassa laterale, del coperto o delle parti del sottocassa;</li> <li>b) dei carichi caricati su carri scoperti, quando questi si presentino con parti che potrebbero interferire con il profilo limite;</li> <li>c) dei veicoli circolanti come merce viaggiante sulle proprie ruote, all'occorrenza,</li> </ul> <p>al fine di accertare che gli stessi rispettino il profilo limite della linea che devono percorrere.</p> <p>Per tali accertamenti si deve fare riferimento alla presente normativa, alle "Direttive per il carico" nonché alla PGOS procedendo ad eseguire le misure</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>necessarie per verificare la conformità dei veicoli e dei carichi.</p> <p>12.3.2 I profili di riferimento per il controllo delle deformazioni o parti sporgenti presenti sui veicoli e le dimensioni dei carichi, che circolano sulla IFN e per quelli diretti su Reti estere che sono soggetti al profilo limite internazionale, sono riportati in Figura 12.1.</p> <p>Le semi larghezze dei profili limite di carico, corrispondenti alle varie altezze dal piano del ferro, sono riportate in Allegato 25 e 26.</p> <p>12.3.3 Il carico non deve eccedere il profilo limite più piccolo dell'intero itinerario da percorrere. Il rispetto del profilo limite di carico deve essere misurato a partire dal piano del ferro su binario orizzontale e rettilineo.</p> <p>Per il calcolo del profilo limite di un carico, ai fini delle iscrizioni nelle curve, si deve tenere conto delle riduzioni applicabili alla larghezza del carico per effetto del passo del carro e della posizione del carico stesso che può trovarsi all'interno o all'esterno del passo del carro. Per tali calcoli devono essere applicate le riduzioni previste nell'allegato 27.</p> <p><b>12.4 CATEGORIE DELLE LINEE</b></p> <p>12.4.1 Le linee delle reti, per quanto riguarda la massa per asse e la massa per metro corrente, sono classificate nelle categorie indicate nella Tabella 12.1.</p> <p>Tabella 12.1 – Categorie delle linee</p> <p>12.4.2 Per quanto riguarda i limiti di carico segnati sui carri ed eventuali eccedenze di massa totale ammessa (tara iscritta sul</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>carro + peso della merce) vedasi l'art. 116, comma 7 della PGOS.</p> <p>Tale condizione deve essere rispettata per tutti i trasporti sia in servizio interno che internazionale in partenza dalla IFN (in questo caso non è applicabile quanto disposto al punto 1.10).</p> <p><b>12.5 TRAFFICO INTERMODALE E COMBINATO</b></p> <p>12.5.1 Per i trasporti intermodali e del traffico combinato, ai fini delle modalità di carico del trasporto nonché dell'assicurazione sui carri, si deve fare riferimento alle "Direttive per il carico" (Tomo 1 e Tomo 2), all'istruzione tecnica "Traffico di contenitori e unità di trasporto stradale per ferrovia" ed alla PGOS.</p> <p>12.5.2 I contenitori e le casse mobili con massa (tara + eventuale carico) inferiore a 1200 kg/3m di lunghezza, al fine di prevenire ribaltamenti e/o cadute a causa dell'azione del vento, sono considerate vuote e pertanto devono essere assicurate nel rispetto di quanto riportato nella Tabella 12.2.</p> <p>Tabella 12.2 – Assicurazione dei contenitori e delle casse mobili (unità) considerate vuote.</p> <p>12.5.3 I tratti di linea soggetti a forte vento sono riportati nelle "Direttive per il carico" (Tomo 2, Norma di carico 9.1, Lista 1) e nel Fascicolo Linea a cura delle Direzioni Compartimentali Movimento.</p> <p>12.5.4 I dispositivi speciali (Fig. 12.2) devono essere in acciaio temprato 60 Si 7 UNI 3545, devono essere applicati ai</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>quattro pezzi d'angolo inferiori dei contenitori e delle casse mobili e devono essere inseriti fino alla battuta nella loro parte interna attraverso il foro delle caviglie dei carri (Fig. 12.3).</p> <p><b>13 CARRI SERBATOIO</b></p> <p>13.1 I serbatoi presenti sui carri non devono avere deformazioni a spigolo vivo anche in assenza di perdita del carico.</p> <p>13.2 I serbatoi e i loro equipaggiamenti devono essere a tenuta stagna e non devono presentare alcuna perdita della merce.</p> <p>13.3 Le giunzioni saldate che collegano il recipiente al telaio non devono presentare cretti o rotture.</p> <p>13.4 Gli organi di carico e di scarico dei carri serbatoio, sia che siano pieni o vuoti, ad eccezione degli apparecchi automatici di ventilazione, devono essere, in corso di trasporto, ermeticamente chiusi.</p> <p>13.5 I carri serbatoio che riportano esternamente la data di scadenza della prova del serbatoio superata sono ammessi a circolare nel rispetto delle norme contenute nel RID.</p> <p><b>14 MARCATURE ED ISCRIZIONI SUI VEICOLI</b></p> <p><b>14.1 GENERALITÀ</b></p> <p>14.1.1 La marcatura numerica dei veicoli è l'elemento indispensabile per l'identificazione degli stessi in ambito nazionale e internazionale.</p> <p>La marcatura numerica serve inoltre a:</p> <p>a) verificare che i veicoli siano correttamente immatricolati</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>presso un Paese;</p> <p>b) rilevare le caratteristiche costruttive e di esercizio dei veicoli.</p> <p>14.1.2 I veicoli che circolano sulla rete RFI devono essere dotati di marcatura numerica conforme alle indicazioni della presente normativa.</p> <p>14.1.3 Le dimensioni delle marcature e delle iscrizioni devono essere conformi a quanto indicato nel presente testo. Ove non specificato si deve fare riferimento a quelle, uguali o assimilabili, indicate negli accordi RIC e RIV.</p> <p><b>14.2 MARCATURA NUMERICA DEI VEICOLI VIAGGIATORI</b></p> <p>14.2.1 La marcatura numerica dei veicoli viaggiatori è composta da 12 cifre il cui significato è di seguito specificato (Figura 14.1):</p> <p>a) codice di attitudine all'interoperabilità (2 cifre);</p> <p>b) codice identificativo del Paese ove i veicoli sono immatricolati (2 cifre);</p> <p>c) principali caratteristiche tecniche (4 cifre);</p> <p>d) numero di serie all'interno del gruppo omogeneo di appartenenza (3 cifre);</p> <p>e) cifra di autocontrollo (1 cifra).</p> <p>L'unione delle cifre di cui ai punti c) e d) costituisce il numero di servizio del veicolo. L'individuazione univoca del veicolo richiede che vengano sempre indicate tutte le 12 cifre.</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>Le cifre del numero di servizio devono essere sottolineate.</p> <p>14.2.2 I codici di attitudine all'interoperabilità riservati al materiale viaggiatori sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>da 50 a 59</li> <li>da 60 a 69</li> <li>da 70 a 79</li> </ul> <p>Nella Tabella 14.1 è indicato il significato dei codici relativi all'attitudine all'interoperabilità e nella Tabella 14.2 è indicato il codice identificativo dei Paesi. Queste disposizioni, in alcuni casi, possono non trovare applicazione ai veicoli con marcatura numerica particolare (Tabella 14.1).</p> <p>Tabella 14.1 - Codici di Attitudine all'interoperabilità</p> <p>Tabella 14.2 – Codifica dei Paesi ove i veicoli viaggiatori sono immatricolati</p> <p>14.2.3 Le prime 4 cifre del numero di servizio identificano le principali caratteristiche tecniche dei veicoli:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 5<sup>a</sup> cifra: tipo del veicolo (Tabella 14.3);</li> <li>b) 6<sup>a</sup> cifra: numero dei compartimenti, numero di assi nel caso in cui il veicolo non sia a carrelli e altre caratteristiche speciali (Tabella 14.3);</li> <li>c) 7<sup>a</sup> cifra: massima velocità autorizzata (Tabella 14.4);</li> <li>d) 8<sup>a</sup> cifra: condizioni tecniche dell'alimentazione elettrica e/o i sistemi di climatizzazione (Tabella 14.4).</li> </ul> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>Tabella 14.3 – Principali caratteristiche tecniche del materiale viaggiatori: tipo di veicolo</p> <p>Tabella 14.4 - Principali caratteristiche tecniche del materiale viaggiatori: velocità massima e caratteristiche degli impianti di bordo</p> <p>14.2.4 Il numero di serie di ciascun veicolo, all'interno del gruppo di 12 cifre, è costituito dalle cifre comprese fra la 9<sup>a</sup> e l'11<sup>a</sup> posizione. I numeri variano da 000 a 999 consecutivamente o per gruppi di numeri consecutivi. Il numero di serie identifica i veicoli con caratteristiche tecniche e d'immatricolazione identiche.</p> <p>14.2.5 La cifra di autocontrollo è posizionata all'estremità destra del numero di servizio ed è separata da questo con una linea orizzontale.</p> <p>La cifra di autocontrollo si determina sulla base delle seguenti regole:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) le cifre di posto pari, contate a partire da sinistra verso destra, sono considerate per il loro valore decimale;</li> <li>b) le cifre di posto dispari, contate a partire da sinistra verso destra, sono considerate pari al loro valore decimale moltiplicato per due;</li> <li>c) si calcola la somma delle cifre di posto pari e la somma delle cifre dei prodotti parziali delle cifre di posto dispari;</li> <li>d) si considera la cifra delle unità di questa somma;</li> </ul> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>e) il complemento a 10 della valore così ottenuto costituisce l'autocontrollo. Se la cifra delle unità risultasse pari a zero, la cifra di autocontrollo è zero.</p> <p>14.2.6 La marcatura letterale dei veicoli viaggiatori, prevista per i veicoli merci di cui al punto 14.3.7, non è obbligatoria. Le IF hanno la facoltà di adottare una marcatura letterale in conformità ad esigenze organizzative interne.</p> <p>14.2.7 Le cifre della marcatura numerica devono avere un'altezza minima di 80 mm. Le altre dimensioni della marcatura numerica sono stabilite dalle imprese proprietarie, tenendo presenti le norme di omologazione e il principio generale di assicurare la migliore leggibilità possibile.</p> <p><b>14.3 MARCATURA DEI VEICOLI MERCI</b></p> <p>14.3.1 La marcatura numerica dei veicoli merci è composta da 12 cifre il cui significato è di seguito specificato (Figura 14.2):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) codice di attitudine all'interoperabilità (2 cifre);</li> <li>b) codice identificativo del Paese ove i veicoli sono immatricolati (2 cifre);</li> <li>c) principali caratteristiche tecniche (4 cifre);</li> <li>d) numero di serie all'interno del gruppo omogeneo di appartenenza (3 cifre);</li> <li>e) cifra di autocontrollo (1 cifra).</li> </ul> <p>L'unione delle cifre di cui ai punti c) e d) costituisce il numero di servizio del veicolo.</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>L'indicazione univoca del veicolo richiede che vengano sempre indicate le 12 cifre.</p> <p>14.3.2 I codici di attitudine all'interoperabilità riservati al materiale merci sono:</p> <p style="padding-left: 40px;">da 01 a 09<br/>da 10 a 19<br/>da 20 a 29<br/>da 30 a 39<br/>da 40 a 49<br/>da 80 a 89</p> <p>Nella Tabella 14.5 è indicato il significato dei codici relativi all'attitudine all'interoperabilità e nella Tabella 14.6 sono indicati i codici identificativi dei Paesi.</p> <p>Tabella 14.5 - Codici di attitudine all'interoperabilità</p> <p>Tabella 14.6 - Codifica dei Paesi ove i veicoli merci sono immatricolati</p> <p>14.3.3 Le 4 cifre che corrispondono alle caratteristiche tecniche di ciascun carro sono pubblicate separatamente a cura dall'UIC.</p> <p>La prima cifra del gruppo indica la categoria a cui appartiene il carro, di cui alla Tabella 14.7. Le rimanenti tre cifre corrispondono al significato della marcatura letterale.</p> <p>Ai carri con numerazione speciale indicati in Tabella 14.5, con nota I), le disposizioni del presente punto e del punto 14.3.4 non trovano applicazione.</p> <p>14.3.4 Il numero di serie di ciascun veicolo, all'interno del gruppo di 12 cifre, è</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>costituito dalle cifre comprese fra la 9<sup>a</sup> e l'11<sup>a</sup> posizione. I numeri variano da 000 a 999 consecutivamente o per gruppi di numeri consecutivi. Il numero di serie identifica i veicoli con caratteristiche tecniche e d'immatricolazione identiche.</p> <p>14.3.5 La cifra di autocontrollo è posizionata all'estremità destra del numero di servizio ed è separata da questo con una linea orizzontale.</p> <p>La cifra di autocontrollo si determina sulla base delle seguenti regole:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>le cifre di posto pari, contate a partire da sinistra verso destra, sono considerate per il loro valore decimale;</li> <li>le cifre di posto dispari, contate a partire da sinistra verso destra, sono considerate pari al loro valore decimale moltiplicato per due;</li> <li>si calcola la somma delle cifre di posto pari e la somma delle cifre dei prodotti parziali delle cifre di posto dispari;</li> <li>si considera la cifra delle unità di questa somma;</li> <li>il complemento a 10 della valore così ottenuto costituisce l'autocontrollo. Se la cifra delle unità risultasse pari a zero, la cifra di autocontrollo è zero.</li> </ol> <p>14.3.6 La marcatura, numerica e letterale, deve essere apposta ad un'altezza massima di 2 metri dal piano del ferro.</p> <p>Le lettere maiuscole e le cifre costituenti le iscrizioni della marcatura devono avere un'altezza minima di 80 mm. Un'altezza inferiore è consentita esclusivamente nel caso in cui l'unico luogo possibile per il</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |    |             |             |  |        |         |  |  |  |  |  |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|----|-------------|-------------|--|--------|---------|--|--|--|--|--|
| <p>posizionamento della marcatura è costituito dai longheroni dei carri. La scelta delle altre dimensioni delle lettere e delle cifre è affidata alla responsabilità dell'IF purché venga garantita la migliore visibilità possibile.</p> <p>Nel caso in cui un veicolo sia dotato, oltre alla marcatura a valore internazionale anche di quella a valore nazionale, quest'ultima deve essere separata da quella a valore internazionale con un tratto orizzontale.</p> <p>I carri immatricolati a partire dalla data di emanazione del presente testo devono avere le marcature conformi ai criteri della presente normativa.</p> <p>La marcatura dei rimanenti carri deve essere aggiornata in ogni occasione favorevole e comunque entro il 31/12/2010.</p> <p>Nel caso in cui la superficie della cassa non presenti uno spazio sufficiente per realizzare la marcatura conformemente ai criteri sopraesposti è consentito utilizzare il seguente schema:</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |    |             |             |  |        |         |  |  |  |  |  |
| <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">81</td> <td style="width: 33%;">83</td> <td style="width: 33%;">498 2 973-4</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">I - FS</td> <td style="text-align: center;">Saadkms</td> </tr> </table>  |   |                                 |                          |                      |                         | 81 | 83          | 498 2 973-4 |  | I - FS | Saadkms |  |  |  |  |  |
| 81  |   |                                 |                          |                      |                         | 83 | 498 2 973-4 |             |  |        |         |  |  |  |  |  |
|   | I - FS  | Saadkms                         |                          |                      |                         |    |             |             |  |        |         |  |  |  |  |  |
| <p>14.3.7 La marcatura letterale di cui al punto 14.3.6 è obbligatoria per tutti i veicoli merci immatricolati sulla rete RFI (marcati I). I carri eventualmente sprovvisti o con marcatura letterale incompleta, perché immatricolati con norme precedenti, devono essere regolarizzati in ogni occasione favorevole e comunque entro il</p>   |   |                                 |                          |                      |                         |    |             |             |  |        |         |  |  |  |  |  |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>31/12/2010.</p> <p>14.3.8 La marcatura letterale si compone di tre gruppi di lettere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) attitudine all'interoperabilità (RIV, PPW, ecc.);</li> <li>b) Paese che immatricola e detentore del veicolo;</li> <li>c) marcatura delle principali caratteristiche tecniche.</li> </ul> <p>L'indicazione del Paese che immatricola è riportata accanto al codice numerico che lo individua come indicato in Tabella 14.6, colonna B. Questa iscrizione deve essere sottolineata.</p> <p>E' raccomandato al detentore del carro di aggiungere la propria sigla unitamente a quella della marcatura del Paese che immatricola, separando tale scritta con un tratto.</p> <p>Sulla cassa dei veicoli può essere iscritta la ragione sociale e l'indirizzo del detentore. Tale marcatura è obbligatoria qualora il detentore non disponga di un proprio codice identificativo univoco.</p> <p>14.3.9 La marcatura letterale che indica le principali caratteristiche tecniche dei carri è composta da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) una lettera maiuscola, "Lettera di categoria", che caratterizza la categoria (coperto, pianale, ecc.) e il tipo di carro (di tipo corrente o speciale) come riportato in Tabella 14.7;</li> <li>b) lettere minuscole, "Lettere caratteristiche", che permettono di riconoscere le</li> </ul> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">       "SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>       (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)     </p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>caratteristiche principali dei carri, con riferimento alla loro utilizzazione.</p> <p>Le lettere devono essere iscritte sul carro in ordine alfabetico, in prossimità delle 4 cifre della marcatura numerica a cui corrispondono le medesime caratteristiche tecniche.</p> <p>Nella Tabella 14.7 sono riportati i significati delle lettere di categoria e la loro corrispondenza con la 5ª cifra della marcatura numerica dei veicoli merci.</p> <p>Nella Tabella 14.8 sono riportati i significati delle lettere caratteristiche comuni a tutte le categorie.</p> <p>Negli Allegati dal n. 3 al n. 23 sono riportati i significati delle lettere caratteristiche valide per tutti i carri compresi quelli articolati e multipli.</p> <p>Tabella 14.7 – Significato della “Lettera di categoria”</p> <p>Tabella 14.8 - Significato delle lettere caratteristiche comuni a tutte le categorie</p> <p>14.3.10 Le lettere caratteristiche valide esclusivamente su RFI, dalla lettera "t" alla lettera "z", sono riportate anch'esse con caratteri minuscoli ed in ordine alfabetico. Esse seguono le lettere caratteristiche aventi valore internazionale dalle quali sono separate mediante un trattino.</p> <p>Il significato delle lettere caratteristiche a valore nazionale, in uso sulla IFN, è riportato in Tabella 14.9.</p> <p>Tabella 14.9 – Lettere caratteristiche a valore nazionale per la rete RFI</p> <p><b>14.4 ISCRIZIONI CONVENZIONALI SUI</b></p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p><b>VEICOLI</b></p> <p>I veicoli, viaggiatori e merci, devono riportare all'esterno iscrizioni e contrassegni indicanti le caratteristiche tecniche (passo, tara, tipo di freno, massa frenata, posti a sedere, ecc.) e, ove previsto, le scadenze manutentive.</p> <p>Le iscrizioni di cui sopra sono quelle previste dal RIC, RIV 2000, dal RID e dall'allegato 24 al presente testo.</p> <p><b>15 MERCI PERICOLOSE</b></p> <p><b>15.1 GENERALITÀ</b></p> <p>Le merci pericolose devono essere trasportate in conformità a quanto previsto dal RID e dalla legislazione vigente.</p> <p><b>15.2 ETICHETTE DI RESTRIZIONE DI MANOVRA</b></p> <p>M. 249 : ammesse manovre a spinta e a gravità purchè siano eseguite con precauzione evitando comunque urti a velocità superiore a 7 km/h (passo d'uomo).</p> <p>Di regola viene applicata ai :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trasporti di merci pericolose, nei casi previsti dal RID e dalla legislazione vigente;</li> <li>- trasporti eccezionali per i quali è stata disposta l'applicazione della etichetta M. 249;</li> <li>- trasporti di colli indivisibili di massa superiore a 20 t;</li> <li>- trasporti che rischiano di spostarsi in maniera pericolosa in caso di urti a velocità superiore a 7 km/h (passo d'uomo);</li> <li>- trasporti che non possono</li> </ul> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>soportare urti a velocità superiore a 7 km/h (passo d'uomo).</p> <p>M. 249bis : ammesse manovre a spinta e a gravità purchè siano evitati urti e contraccolpi.</p> <p>Di regola viene applicata ai :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trasporti eccezionali per i quali è stata disposta l'applicazione della etichetta M. 249bis;</li> <li>- trasporti animali vivi.</li> </ul> <p>M 249ter : ammesse manovre esclusivamente con accompagnamento del mezzo di trazione con divieto di urti e contraccolpi.</p> <p>Di regola viene applicata ai :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trasporti di merci pericolose, nei casi previsti dal RID e dalla legislazione vigente;</li> <li>- trasporti eccezionali per i quali è stata disposta l'applicazione della etichetta M. 249ter;</li> <li>- carri con massa lorda di 100 t o superiori,</li> <li>- carri occupati da persone.</li> </ul> <p>M 250 : manovra con divieto di passaggio su qualsiasi sella di lancio.</p> <p><b>15.3 DISTANZIAMENTO</b></p> <p>Per i treni merci in servizio interno, nonché per i treni merci in servizio internazionale aventi origine in località di servizio della Rete Ferroviaria Italiana e diretti all'estero, valgono, oltre a quanto previsto dal RID e dalla legislazione vigente, le seguenti norme di di stanziamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- i carri cisterna marcati con una striscia dipinta di colore arancione</li> </ul> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>larga circa 30 cm che avvolge senza interruzione il serbatoio a metà altezza (gas liquefatti, liquefatti refrigerati, disciolti), nonché le cisterne recanti etichette di pericolo conformi al modello di cui al RID, devono essere separati con almeno un carro carico di materie inerti da carri carichi con travi e/o lamiere piane e/o profilati di qualunque tipo;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nei treni che trasportano materie o oggetti della classe 1 scortati da personale militare, la carrozza, con condotta Alta Tensione alimentata, dove sia presente tale personale, nonché il carro Vrec, devono essere ubicati dopo la/le locomotiva/e di testa e distanziati dai carri carichi con le suddette materie tramite almeno un carro non collegato alla condotta Alta Tensione e carico di materie inerti o vuoto.</li> </ul> <p>Ai sensi dei due alinea precedenti, sono da considerare "carri carichi di materie inerti" i carri che non recano etichette di pericolo conformi ai modelli RID.</p> <p><b>16 CIRCOLAZIONE DEI CARRI SULLE SELLE DI LANCIO</b></p> <p>16.1 I veicoli muniti della marcatura esterna di cui al n. 5 dell'allegato 24 non sono ammessi al passaggio sulle selle di lancio.</p> <p>16.2 I veicoli muniti della marcatura esterna di cui al n. 6 dell'allegato 24 non</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>sono ammessi al passaggio sulle selle di lancio il cui raggio di raccordo sia inferiore a quello indicato sotto al contrassegno.</p> <p>16.3 I carri a carrelli con distanza tra assi contigui superiore a 14000 mm sono ammessi sulle selle di lancio se muniti della marcatura esterna di cui al n. 77 dell'allegato 24.</p> <p><b>17 TARA DEI CARRI</b></p> <p>17.1 La verifica della tara dei veicoli merci deve essere eseguita in occasione di esecuzione della revisione degli stessi e in caso di sostituzione di una o più sale montate.</p> <p>In caso di verifica della tara, questa non deve differire di più del 2% da quella iscritta sul veicolo.</p> <p><b>18 ISCRIZIONE IN CURVA</b></p> <p>18.1 I veicoli viaggiatori sono ammessi a circolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) su curve aventi raggio minimo di 150 m, quando si trovano in composizione ai treni regolarmente agganciati;</li> <li>b) su curve aventi raggio minimo di 80 m, isolatamente.</li> </ul> <p>18.2 I veicoli merci devono poter circolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) su curve aventi raggio minimo di 150 m, quando si trovano in composizione ai treni regolarmente agganciati;</li> <li>b) su curve aventi raggio minimo di 75 m, isolatamente;</li> <li>c) su curve aventi raggio minimo 35 m esclusivamente nei binari</li> </ul> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF                      | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente           | Osservazioni e commenti |                               |          |                              |   |  |  |  |  |
|---|--------------------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------------|-------------------------|-------------------------------|----------|------------------------------|---|--|--|--|--|
| <p>degli scali e dei raccordi privati, secondo le modalità di cui al punto 19.</p> <p>18.3 I veicoli oggetto di particolari limitazioni devono riportare sulle due fiancate esterne la marcatura di cui al n. 82 dell'allegato 24.</p> <p><b>19 CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI SUI BINARI DEI RACCORDI PRIVATI</b></p> <p>19.1 I raccordi ferroviari sono classificati, in base al raggio di curvatura minimo <math>R</math>, nei seguenti gruppi:</p> <table border="1" data-bbox="125 660 638 799"> <tr> <td>Gruppo A</td> <td><math>R \geq 150</math> m</td> </tr> <tr> <td>Gruppo B</td> <td><math>100 \text{ m} \leq R &lt; 150</math> m</td> </tr> <tr> <td>Gruppo C</td> <td><math>70 \text{ m} \leq R &lt; 100</math> m</td> </tr> <tr> <td>Gruppo D</td> <td><math>40 \text{ m} \leq R &lt; 70</math> m</td> </tr> </table> <p>19.2 I veicoli che riportano la marcatura esterna di cui al punto 18.3, indicante il valore del raggio minimo d'iscrizione in curva, devono circolare solo su raccordi aventi raggio di curvatura uguale o superiore al valore iscritto.</p> <p>19.3 I veicoli ammessi a circolare sui raccordi ferroviari e le condizioni di circolazione, a seconda dei gruppi di raccordi ove si trovano, sono le seguenti :</p> <p><u>Gruppo A</u><br/>Tutti i veicoli.</p> <p><u>Gruppo B</u><br/>1) Con gli organi di attacco di tipo unificato agganciati regolarmente:<br/>a) i veicoli (carrozze, bagagliai e carri) a due sale con passo <math>\leq 9</math> m;</p> | Gruppo A                       | $R \geq 150$ m                  | Gruppo B                 | $100 \text{ m} \leq R < 150$ m | Gruppo C                | $70 \text{ m} \leq R < 100$ m | Gruppo D | $40 \text{ m} \leq R < 70$ m | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |  |  |  |  |
| Gruppo A  | $R \geq 150$ m                 |                                 |                          |                                |                         |                               |          |                              |   |  |  |  |  |
| Gruppo B  | $100 \text{ m} \leq R < 150$ m |                                 |                          |                                |                         |                               |          |                              |   |  |  |  |  |
| Gruppo C  | $70 \text{ m} \leq R < 100$ m  |                                 |                          |                                |                         |                               |          |                              |   |  |  |  |  |
| Gruppo D  | $40 \text{ m} \leq R < 70$ m   |                                 |                          |                                |                         |                               |          |                              |   |  |  |  |  |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>b) i veicoli a tre sale con passo <math>\leq 4</math> m;</p> <p>c) i carri a carrelli;</p> <p>d) i trasporti aventi il carico poggiante su più carri o semicarri congiunti, devono essere movimentati accertando in ogni momento che i rotabili e il carico non interferiscano fra di loro e/o con gli ostacoli fissi della linea. I trasporti devono essere effettuati con i carri specificati ai precedenti punti a), b), e c).</p> <p>2) Con gli organi di attacco di tipo unificato agganciati, con i tenditori completamente allentati, con gli accoppiamenti del freno continuo, con le condotte elettriche e i mantici distaccati:</p> <p>a) le carrozze e bagagliai a carrelli ammessi a circolare sulla IFN;</p> <p>b) tutti i veicoli articolati a 3 assi e multipli a 4 assi con accoppiamento rigido, aventi passo <math>\leq 9,30</math> m.</p> <p><u>Gruppo C</u></p> <p>1) Con gli organi di attacco di tipo unificato agganciati tutti i veicoli a due sale con passo <math>\leq 4,50</math> m.</p> <p>2) Con gli organi di attacco di tipo unificato agganciati ma con i tenditori completamente allentati, con gli accoppiamenti del freno continuo, le condotte elettriche e i mantici distaccati i carri a due sale con passo</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p><math>4,50 \leq p \leq 9</math> m.</p> <p>3) Con gli organi di attacco di tipo unificato agganciati con appositi maglioni applicati sui ganci di trazione di entrambi i veicoli contigui e trainati, oppure isolatamente spinti o trainati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) le carrozze ed i bagagliai a due sale con passo <math>4,50 \leq p \leq 9</math> m;</li> <li>b) i carri a carrelli, rispettando in ogni caso l'indicazione di raggio di iscrizione minimo eventualmente presente sui longheroni;</li> <li>c) i veicoli articolati a 3 assi e multipli a 4 assi con accoppiamento rigido, di passo <math>\leq 9,30</math> m.</li> </ul> <p><u>Gruppo D</u></p> <p>Il binario di questi raccordi, nei tratti in curva di raggio <math>\leq 70</math> m, deve avere la rotaia esterna rampante.</p> <p>La rotaia rampante presenta la caratteristica di avere il fungo molto largo in modo che le ruote vengano ad appoggiarsi sopra col bordino anziché con il normale piano di rotolamento. La rotaia rampante permette al veicolo di transitare su curve molto strette sulle quali non potrebbe circolare se la rotaia esterna fosse anch'essa di tipo normale. I tratti di binario con rotaia rampante sono muniti di controrotaia sulla rotaia interna per impedire lo svio del veicolo.</p> <p>Su questo gruppo di raccordi sono ammessi a circolare i veicoli:</p> <p>1) con gli organi di attacco di tipo</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>unificato agganciati ma con i tenditori completamente allentati, con gli accoppiamenti del freno continuo, le condotte elettriche e i mantici distaccati i veicoli a 2 o 3 sale con passo <math>\leq 4,50</math> m;</p> <p>2) con gli organi di attacco di tipo unificato agganciati con appositi maglioni applicati sui ganci di trazione di entrambi i veicoli contigui e trainati, oppure isolatamente spinti o trainati:</p> <p>a) i veicoli a due sale con passo <math>4,50 \leq p \leq 9</math> m;</p> <p>b) i carri a carrelli con 2 o 3 sale, rispettando in ogni caso l'indicazione del raggio di iscrizione minimo eventualmente presente sui longheroni.</p> <p>Per la circolazione su questo gruppo di raccordi il personale incaricato degli spostamenti dei veicoli deve adottare le seguenti precauzioni:</p> <p>c) tutti i veicoli devono avere il freno a mano completamente allentato;</p> <p>d) quando un veicolo è spinto da un mezzo meccanico lo sforzo deve essere applicato sulla traversa di testa, in prossimità del gancio di trazione;</p> <p>e) quando un veicolo o una colonna di veicoli, agganciati con gli appositi maglioni sopra citati, sono trainati lo sforzo deve essere diretto verso</p> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>l'interno della curva e trasmesso al primo veicolo per mezzo di una fune o catena, applicata con un gancio alla traversa di testa di detto veicolo;</p> <p>f) in tutti i casi la circolazione sulla curva deve avvenire alla velocità massima di 7 km/h (a passo d'uomo);</p> <p>g) prima di impegnare le curve dei raccordi, con i carri a carrelli, si deve accertare che i tiranti del freno non siano di ostacolo alla rotazione dei carrelli. All'occorrenza, i tiranti devono essere preventivamente condizionati.</p> <p><b>20 VEICOLI IN SERVIZIO CUMULATIVO</b><br/> I veicoli in servizio cumulativo sono quelli che sono ammessi a circolare fra reti ferroviarie diverse, inclusa la IFN, senza che nelle stazioni di scambio sia necessario il trasbordo delle persone e/o delle cose. Tali veicoli devono, in ogni caso, rispettare le prescrizioni della presente normativa, le norme internazionali applicabili e, se presenti, gli Accordi per lo scambio e il reciproco uso dei veicoli. Questi accordi devono essere approvati da RFI.</p> <p><b>21 CARRELLAMENTO DEI CARRI</b><br/> Per esigenze commerciali i carri merci possono essere spostati in ambito stradale mediante l'utilizzazione di appositi carrelli stradali con ruote gommate. Le IF sono responsabili della corretta utilizzazione dei veicoli che vengono</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| trasportati sui carrelli stradali in particolare per quanto attiene ai movimenti di salita e di discesa e che gli stessi carri vengano restituiti all'esercizio privi di non conformità. Particolare attenzione deve essere posta all'utilizzazione delle rampe di salita/discesa (lunghe o corte) dai carrelli stradali in relazione al passo del carro allo scopo di evitare interferenze del carrello con le parti del sottocassa del carro. |           |                                 |                          |                      |                         |
| <b>ALLEGATI</b>   |           |                                 |                          |                      |                         |
| <b>ALLEGATO 1 DEFINIZIONI E ABBREVIAZIONI</b>   |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 2 NOMENCLATURA DELLE SALE MONTATE E DEI DIFETTI</b><br>Si riporta nel seguito la nomenclatura utilizzata nel presente testo con riferimento alle sale montate. Le denominazioni riportate nel prosieguo del testo devono essere utilizzate nelle comunicazioni tra le IF e RFI, nonché nella documentazione ufficiale a qualsiasi titolo prodotta.<br><b>INDICAZIONE DEI PRINCIPALI PUNTI DI RIFERIMENTO</b>                        |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 3 LETTERA DI CATEGORIA: E</b><br>Carri ad alte sponde di tipo corrente  |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 4 LETTERA DI CATEGORIA: F</b><br>Carri ad alte sponde di tipo speciale (Esclusi i carri articolati ed i carri multipli)   |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 5 LETTERA DI CATEGORIA: F</b><br>Carri ad alte sponde (Carri articolati e carri multipli)   |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 6 LETTERA DI CATEGORIA: G</b><br>Carri coperti di tipo corrente   |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 7 LETTERA DI CATEGORIA: H</b><br>Carri coperti di tipo speciale   |           |                                 |                          | IF                   |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| (Esclusi i carri articolati ed i carri multipli)  |           |                                 |                          |                      |                         |
| <b>ALLEGATO 8 LETTERA DI CATEGORIA: H</b><br>Carri coperti di tipo speciale<br>(Carri articolati e carri multipli)                          |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 9 LETTERA DI CATEGORIA: I</b><br>Carri con temperatura interna controllata<br>(Esclusi i carri articolati ed i carri multipli)  |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 10 LETTERA DI CATEGORIA: I</b><br>Carri con temperatura interna controllata<br>(Carri articolati e carri multipli)              |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 11 LETTERA DI CATEGORIA: K</b><br>Carri pianale a due assi di tipo corrente   |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 12 LETTERA DI CATEGORIA: L</b><br>Carri pianale a due assi di tipo speciale<br>(Esclusi i carri articolati ed i carri multipli) |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 13 LETTERA DI CATEGORIA: L</b><br>Carri pianale ad assi indipendenti<br>(Carri articolati e carri multipli)                     |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 14 LETTERA DI CATEGORIA: O</b><br>Carri misti pianale alte sponde di tipo ribaltabile   |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 15 LETTERA DI CATEGORIA: R</b><br>Carri pianale a carrelli di tipo corrente   |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 16 LETTERA DI CATEGORIA: S</b><br>Carri pianale a carrelli di tipo speciale<br>(Esclusi i carri articolati ed i carri multipli) |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 17 LETTERA DI CATEGORIA: S</b><br>Carri pianali a carrelli<br>(Carri articolati e carri multipli)                               |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 18 LETTERA DI CATEGORIA: T</b><br>Carri con tetto apribile<br>(Esclusi i carri articolati ed i carri multipli)                  |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 19 LETTERA DI CATEGORIA: T</b><br>Carri con tetto apribile<br>(Carri articolati e carri multipli)                               |           |                                 |                          | IF                   |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <b>ALLEGATO 20 LETTERA DI CATEGORIA: U</b><br>Carri di tipo speciale o non classificabili nelle categorie F, H, L, S, O, Z.<br>(Esclusi i carri articolati ed i carri multipli)   |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 21 LETTERA DI CATEGORIA: U</b><br>Carri di tipo speciale<br>(Carri articolati e carri multipli)   |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 22 LETTERA DI CATEGORIA: Z</b><br>Carri cisterna<br>(Esclusi i carri articolati ed i carri multipli)  |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 23 LETTERA DI CATEGORIA: Z</b><br>Carri cisterna<br>(Carri articolati e carri multipli)   |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 24 ISCRIZIONI SUI VEICOLI COMUNI AI VEICOLI VIAGGIATORI E MERCÌ</b><br><b>3.10 PROFILO DELLE RUOTE</b><br>I profili delle ruote dei veicoli devono essere conformi al tipo UIC/ERRI (vedi a titolo di esempio la Figura 3.3). Profili diversi devono essere autorizzati da RFI.<br><b>3.11 DIFFERENZA FRA I DIAMETRI DEI CIRCOLI DI ROTOLAMENTO</b><br>In caso di visibile differenza di altezza dei bordini delle ruote di una stessa sala, di evidenti infossature sulla superficie di rotolamento da un solo lato della sala, si può presupporre che sia presente una differenza di diametro del circolo di rotolamento fra le ruote della stessa sala. La differenza fra i diametri dei circoli di rotolamento delle ruote di una stessa sala montata non deve essere superiore a 1,5 mm.<br><b>3.12 DIFETTO DI CIRCOLARITÀ</b><br>3.12.1 Ai veicoli merci il rilievo del difetto di circolarità delle ruote deve essere eseguito |           |                                 |                          | IF                   |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>quando:</p> <p>a) sono presenti su una ruota di un carro o nel suo intorno, almeno 2 indizi di difetto di circolarità della superficie di rotolamento, secondo la tavola 29 del RIV 2000. In questo caso, con riferimento ai carri a due assi, si deve effettuare il rilievo:</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> soltanto sulle due ruote dell'asse ove si sono trovati gli indizi;</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> sulle ruote di entrambi gli assi, se è presente anche un indizio sul secondo asse,</p> <p>b) è presente l'indizio "Schiacciamento importante ed irregolare sulla circonferenza della corona-cerchione" conformemente alla tavola 29 Figura 9 del RIV 2000, (indicante un appiattimento localizzato) indipendentemente dalla presenza di altri indizi.</p> <p>Agli effetti dei controlli sui difetti di circolarità un carrello deve esser considerato come un carro ad assi.</p> <p>3.12.2 Nei veicoli merci il difetto di circolarità non deve essere superiore a 0,6 mm.</p> <p><b>3.13 MARCATURA DELLE SALE MONTATE</b></p> <p>Le marcature presenti sulle sale montate hanno il significato indicato in Tabella 3.8.</p> |           |                                 |                          |                      |                         |
| <b>ALLEGATO 25 PROFILO LIMITE DI CARICO INTERNAZIONALE</b>   |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 26 PROFILO LIMITE DI CARICO DELLA RETE DI RFI</b>  |           |                                 |                          | IF                   |                         |
| <b>ALLEGATO 27</b><br>Distanze minime orizzontali, in cm, da rispettare da ambedue i lati fra il profilo limite e le parti del carico  |           |                                 |                          | IF                   |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <b>ALLEGATO 28 NORME COMPLEMENTARI FS</b>   |   |                                 |                          | <b>IF</b>            |                         |
| <b>MODELLI RID</b>  | <p><b>1.1.</b> Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</p>  |                                 |                          | <b>IF</b>            |                         |
| <p align="center"><b>Parte III</b></p> <p align="center"><b>NORME SULL'USO DELLE ETICHETTE</b></p> <p><b>1 GENERALITÀ</b></p> <p>1.1 Il presente testo normativo stabilisce, per i veicoli, i carichi ed i mezzi d'opera (di seguito veicoli), le etichette che devono essere utilizzate per segnalare la presenza:</p> <p>    c) di non conformità;</p> <p>    d) di trasporti eccezionali,</p> <p>e le modalità di utilizzazione delle stesse.</p> <p>1.2 Il presente testo normativo deve essere osservato:</p> <p>    a) dalle Imprese Ferroviarie in possesso del Certificato di Sicurezza;</p> <p>    b) dal personale interessato di Rete Ferroviaria Italiana,</p> <p>e da tutto il personale la cui attività abbia</p> | <p><b>1.1</b> Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</p> <p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso</p> |                                 |                          | <b>IF</b>            |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>attinenza con la verifica tecnica dei veicoli.</p> <p>1.3 Le norme contenute nel presente testo normativo si applicano ai veicoli che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.</p> <p>Le norme contenute nel presente testo normativo non si applicano ai mezzi di trazione (elettrotreni, elettromotrici, automotrici, i loro rimorchi nonché le locomotive).</p> <p>1.4 Le definizioni e le abbreviazioni sono contenute nell'allegato 1.</p> <p>1.5 Le non conformità presenti sui veicoli nonché la presenza di trasporti eccezionali devono essere segnalate dal personale interessato attraverso l'applicazione delle etichette indicate in questa parte.</p> <p>Le etichette, salvo i casi ove è diversamente indicato, devono essere applicate e/o sostituite esclusivamente dal personale abilitato alla verifica.</p> <p>Non è necessaria l'applicazione delle etichette alle carrozze in servizio interno che hanno non conformità non pericolose per la sicurezza dell'esercizio. In questi casi è sufficiente la registrazione delle non conformità sul libro di bordo.</p> <p>1.6 Le etichette che segnalano non conformità al freno devono essere sempre applicate.</p> <p>1.7 Il personale che svolge mansioni di verifica nonché quello addetto alla formazione dei treni deve mettere in atto i provvedimenti necessari che ogni specifica</p> | <p>delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p><b>1.6</b> L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p><b>4.1</b> La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</li> <li>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</li> </ul> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>etichetta impone, secondo quanto stabilito dalle norme della presente parte.</p> <p>1.8 Le etichette, salvo diversa indicazione, devono essere compilate in triplice copia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) due copie devono essere applicate sulle fiancate del veicolo, una per lato, nelle apposite tabelle porta etichette;</li> <li>b) una copia rimane come matrice al personale che l'ha emessa.</li> </ul> <p>Nel caso in cui alcuni veicoli non riportino le apposite tabelle sulle fiancate le etichette devono essere applicate con le seguenti modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>c) <u>carrozze e bagagliai</u> sui longheroni, a destra del veicolo guardando lo stesso da terra, in prossimità dell'iscrizione relativa alla revisione;</li> <li>d) <u>carri</u> sulle pareti o sulle sponde laterali, a sinistra del veicolo guardando lo stesso da terra. In mancanza di pareti e sponde o nel caso in cui queste fossero bagnate è consentita l'applicazione sui longheroni, sempre a sinistra del veicolo.</li> </ul> <p>Non è ammesso applicare le etichette nei riquadri porta-etichette a rete perché riservati ai documenti di trasporto.</p> <p>1.9 Le tre copie di ogni etichetta devono essere compilate in ogni campo</p> | <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p><b>4.3</b> Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a.11. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio;</li> <li>a.12. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura;</li> <li>a.13. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere;</li> <li>a.14. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio;</li> <li>a.15. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.</li> </ul> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>(numero di servizio del veicolo, numero di patente del personale che la emette, località, data, ecc.) e devono riportare le stesse dizioni e iscrizioni.</p> <p>Le etichette che riportano l'elenco degli organi costituenti il veicolo devono essere contrassegnate sottolineando le non conformità per le quali vengono applicate. Ogni etichetta che viene emessa deve essere registrata sul "Registro delle verifiche, constatazioni e piccole riparazioni eseguite ai veicoli dal personale abilitato alla verifica".</p> <p>1.10 Il personale interessato dell'IF provvederà a seconda dei casi, e in relazione all'etichetta applicata, al condizionamento, alla riparazione o allo scarto dalla circolazione del veicolo etichettato.</p> <p>1.11 Le etichette applicate ai veicoli non devono essere modificate. Qualora venissero rilevate ad un veicolo già etichettato altre non conformità che non figurano sull'etichetta esistente, il personale abilitato alla verifica dovrà applicare una seconda etichetta accanto a quella precedente per segnalare le ulteriori non conformità. Con le stesse modalità si deve procedere nel caso in cui un'etichetta già applicata presenti scritturazioni non leggibili.</p> <p>1.12 Il personale abilitato alla verifica ogni volta che riceve segnalazioni di non conformità presenti sui veicoli o sui treni deve intervenire, per quanto di competenza, applicando le opportune</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>etichette.</p> <p>1.13 Le etichette applicate per segnalare le non conformità ai veicoli o ai carichi devono essere rimosse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dal personale degli impianti di manutenzione o dal personale abilitato alla verifica al termine della riparazione dei veicoli;</li> <li>b) dal personale abilitato alla verifica al termine delle operazioni di condizionamento o di riordino dei carichi.</li> </ul> <p>È assolutamente vietato rimuovere in maniera indebita le etichette applicate ai veicoli.</p> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>2.1 MODELLO Na</p> <p>DESCRIZIONE</p> <p>Etichetta bianca con bordo perimetrale e striscia trasversale obliqua di colore rosso con tagliando laterale a destra, facoltativo, a disposizione dell'IF per ulteriori informazioni interne e con scritta "NON AMMESSO A CIRCOLARE SULLA IFN" (Modello Na).</p> <p>UTILIZZAZIONE</p> <p>Questa etichetta deve essere utilizzata per segnalare i veicoli che presentano non conformità pericolose per la circolazione e la sicurezza dell'esercizio.</p> <p>L'IF deve definire opportune procedure affinché il personale che applica questa etichetta, informi del provvedimento il personale responsabile addetto alla formazione treni per le attività di competenza.</p> <p>Nel caso in cui la non conformità possa pregiudicare la sicurezza nell'esecuzione delle manovre il personale che ha applicato l'etichetta deve indicare anche le precauzioni che dovranno essere adottate per gli spostamenti del veicolo.</p> <p>Questa etichetta può essere utilizzata anche per ritirare dalla circolazione veicoli da sottoporre a constatazioni, prove, ecc., da eseguire nella località ove gli stessi si trovano.</p> <p>PRESCRIZIONE</p> <p>I veicoli con questa etichetta non sono ammessi a circolare, devono essere tolti dall'esercizio, fermati e messi a disposizione per la riparazione, il condizionamento, il</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                   |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| riordino del carico, le prove, ecc.  |  |                                 |                          |                      |                         |
| <p>2.2 MODELLO K<br/>DESCRIZIONE<br/>Etichetta di colore azzurro, con tagliando destro da utilizzare per l'invio del veicolo all'IF proprietaria e/o immatricolante e/o utilizzatrice con scritta "DA RIPARARE DOPO LO SCARICO" (Modello K).<br/>UTILIZZAZIONE<br/>Questa etichetta deve essere utilizzata per segnalare i/le:<br/>a) veicoli in composizione a treni di origine, transito e fine corsa che presentano non conformità che non sono pericolose alla circolazione ma che devono essere riparate dopo questo viaggio.<br/>Per i veicoli dotati di libro di bordo, che circolano solo sulla IFN (servizio interno), è sufficiente segnalare le non conformità sul libro di bordo; per quelli invece che circolano anche su altre IFN (servizio internazionale) oltre alla segnalazione sul libro di bordo deve essere sempre applicata anche questa etichetta;<br/>b) veicoli che hanno subito riparazioni provvisorie e/o che devono essere inviati ad altri impianti riparatori;<br/>c) carrozze scadute di revisione e/o inviate all'IF immatricolante per scaduta revisione e/o per riparazione.<br/>In questi casi il tagliando laterale destro deve essere lasciato in opera;<br/>d) veicoli merci e mezzi d'opera la cui data di revisione scade entro 15 giorni o è già scaduta;</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                   |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>e) veicoli da sottoporre a constatazioni, prove, ecc., da eseguire in località diverse da quella ove si trovano;</p> <p>f) veicoli già etichettati con il modello Na che hanno subito un intervento di manutenzione provvisorio o un condizionamento del carico e devono essere inviati in altra località per l'intervento definitivo.</p> <p>L'IF deve definire opportune procedure affinché il personale che applica questa etichetta informi del provvedimento il personale responsabile addetto alla formazione treni per le attività di competenza.</p> <p><b>PRESCRIZIONE</b></p> <p>I veicoli con questa etichetta sono ammessi a circolare fino alla località destinataria e non possono essere utilizzati dopo questo viaggio.</p> |   |                                 |                          |                      |                         |
| <p><b>2.3 MODELLO M</b></p> <p><b>DESCRIZIONE</b></p> <p>Etichetta di colore bianco con scritta "Da visitare" (Modello M).</p> <p><b>UTILIZZAZIONE</b></p> <p>Questa etichetta deve essere utilizzata per segnalare i veicoli adibiti al trasporto merci ed i veicoli sprovvisti di libro di bordo che presentano non conformità che non sono pericolose per la sicurezza della circolazione e per i quali non è urgente la riparazione.</p> <p>Per i veicoli dotati di libro di bordo, che circolano solo sulla IFN (servizio interno), è sufficiente segnalare le non conformità sul libro di bordo; per quelli invece che</p>   | <p><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> |                                 |                          | <p><b>IF</b></p>     |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>circolano anche su altre IFN (servizio internazionale) oltre alla segnalazione sul libro di bordo deve essere sempre applicata anche questa etichetta.</p> <p>Nel caso in cui i veicoli adibiti al trasporto merci non possano essere riparati nella prima località utile, la riparazione potrà essere rinviata al massimo di 5 giorni. Trascorso tale periodo l'etichetta modello M deve essere sostituita con quella modello K.</p> <p><b>PRESCRIZIONE</b></p> <p>I veicoli con questa etichetta sono ammessi a circolare e devono essere riparati alla prima occasione utile.</p>   |   |                                 |                          |                      |                         |
| <p><b>2.4 MODELLO R1</b></p> <p><b>DESCRIZIONE</b></p> <p>Etichetta di colore bianco costituita da un tagliando centrale con scritta "Freno inservibile" e due tagliandi laterali che indicano:</p> <p>a) quello di sinistra il freno a mano inservibile;</p> <p>b) quello di destra il freno continuo automatico inservibile (Modello R1).</p> <p><b>UTILIZZAZIONE</b></p> <p>Questa etichetta deve essere utilizzata per segnalare i veicoli che presentano non conformità che rendono inservibile il freno a mano e/o il freno continuo automatico. Il tagliando centrale dell'etichetta deve essere applicato unitamente:</p> <p>a) al tagliando sinistro quando la non conformità interessa il freno a mano;</p> <p>b) al tagliando destro quando la non</p> | <p><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> |                                 |                          | <p><b>IF</b></p>     |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>conformità interessa il freno continuo automatico;</p> <p>c) ad entrambi i tagliandi quando si verificano contemporaneamente le non conformità indicate ai comma a) e b).</p> <p>Questa etichetta deve essere sempre applicata unitamente a una delle seguenti etichette:</p> <p>d) modello Na, ai veicoli con la condotta generale del freno continuo automatico non utilizzabile;</p> <p>e) modello K, ai veicoli della propria IF con non conformità all'impianto del freno ma con la condotta generale del freno continuo automatico efficiente;</p> <p>f) modello M, ai veicoli di altre IF con non conformità all'impianto del freno ma con la condotta generale del freno continuo automatico efficiente.</p> <p><b>PRESCRIZIONE</b></p> <p>I veicoli con questa etichetta hanno il freno, a mano o quello continuo automatico o entrambi, inservibile.</p> |   |                                 |                          |                      |                         |
| <p><b>2.5 MODELLO R2</b></p> <p><b>DESCRIZIONE</b></p> <p>Etichetta di colore bianco con rappresentazione di una condotta del freno a vuoto barrata al centro da due righe diagonali di colore rosso e con scritta "Freno a vuoto non utilizzabile"</p> <p><b>UTILIZZAZIONE</b></p> <p>Questa etichetta deve essere utilizzata per segnalare i veicoli che presentano non conformità alla condotta del freno a vuoto.</p> <p>Questa etichetta deve essere applicata</p>   | <p><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> |                                 |                          | <p><b>IF</b></p>     |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>unitamente a quella modello K.<br/> <b>PRESCRIZIONE</b><br/> I veicoli con questa etichetta hanno la condotta del freno a vuoto inservibile.</p>   |   |                                 |                          |                      |                         |
| <p><b>2.6 MODELLO R3</b><br/> <b>DESCRIZIONE</b><br/> Etichetta bianca con rappresentazione di una condotta elettrica ad alta tensione, cavo e accoppiatori, barrata da un lato con due righe diagonali di colore rosso e con scritta "CONDOTTA ELETTRICA AD ALTA TENSIONE NON UTILIZZABILE"<br/> (Modello R3).<br/> <b>UTILIZZAZIONE</b><br/> Questa etichetta deve essere utilizzata per segnalare i veicoli che presentano non conformità alla condotta elettrica ad alta tensione.<br/> Questa etichetta deve essere applicata ai quattro angoli del veicolo in prossimità degli accoppiatori ad alta tensione.<br/> Questa etichetta deve essere applicata unitamente a quella modello K se il veicolo svolge servizio fra più IF. Per i veicoli che svolgono servizio per una sola IF è sufficiente l'annotazione della non conformità sul libro di bordo.<br/> <b>PRESCRIZIONE</b><br/> I veicoli con questa etichetta devono circolare con:<br/> a) i cavi ad alta tensione alloggiati negli appositi ricoveri;<br/> b) i cavi ad alta tensione dei veicoli adiacenti non collegati;<br/> c) la condotta elettrica ad alta tensione non alimentata.</p> | <p><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> |                                 |                          | <p><b>IF</b></p>     |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p><b>2.7 MODELLO L</b><br/>DESCRIZIONE<br/>Etichetta di colore rosso o di colore azzurro con la scritta centrale "Avariato. Da rimpatriare vuoto" (Modello L).<br/>UTILIZZAZIONE<br/>Questa etichetta deve essere utilizzata per segnalare i veicoli che presentano non conformità e vengono restituiti alle IF proprietarie e/o immatricolanti.<br/>Viene applicata nelle stazioni di scambio e l'IF cedente deve emettere le opportune condizioni di circolazione dei veicoli interessati.<br/>Il modello L di colore rosso deve essere applicato ai veicoli che, non potendo circolare con le proprie ruote, vengono caricati su di un altro veicolo.<br/>Il modello L di colore azzurro deve essere applicato ai veicoli che viaggiano sulle proprie ruote. In questo caso deve essere applicata anche l'etichetta modello K.<br/>PRESCRIZIONE<br/>Il veicoli con questa etichetta presentano non conformità tali da non poter circolare con treni ordinari</p> | <p><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> |                                 |                          | IF                   |                         |
| <p><b>2.8 MODELLO U</b><br/>DESCRIZIONE<br/>Etichetta di colore azzurro (Modello U) con indicazione<br/>a) schematica del profilo limite di carico;<br/>b) della Tabella con le masse trasportate;<br/>c) degli estremi delle autorizzazioni delle Reti interessate<br/>al Trasporto Eccezionale;<br/>d) della Tabella con le misure dei punti</p>   | <p><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> |                                 |                          | IF                   |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>eccedenti il profilo limite di carico.</p> <p>UTILIZZAZIONE<br/>Questa etichetta deve essere utilizzata per indicare la presenza di un Trasporto Eccezionale.</p> <p>Questa etichetta deve essere applicata, prima della partenza e rimossa a trasporto ultimato, dal personale addetto alla formazione treni dell'IF che mette in circolazione un Trasporto Eccezionale.</p> <p>PRESCRIZIONE<br/>I veicoli con questa etichetta sono ammessi a circolare come Trasporti Eccezionali a seguito di specifica autorizzazione.</p>  |  |                                 |                          |                      |                         |
| <p>2.9 MODELLO Ua</p> <p>DESCRIZIONE<br/>Etichetta di colore azzurro con una "O" centrale di colore azzurro su sfondo bianco (Modello Ua).</p> <p>UTILIZZAZIONE<br/>Questa etichetta deve essere utilizzata per indicare il punto critico che obbliga il rispetto di un orientamento particolare del senso di marcia del trasporto e indica il lato del carro in cui si trova il punto critico più vincolante del trasporto stesso.</p> <p>Questa etichetta deve essere applicata, prima della partenza e rimossa a trasporto ultimato, dal personale addetto alla formazione treni dell'IF che mette in circolazione un Trasporto Eccezionale.</p> <p>PRESCRIZIONE<br/>Un Trasporto Eccezionale munito di questa etichetta deve essere inoltrato rispettando l'orientamento stabilito nel documento di</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                   |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| autorizzazione.  |  |                                 |                          |                      |                         |
| <p>2.10 MODELLO S</p> <p>DESCRIZIONE</p> <p>Etichetta di colore giallo con rappresentazione di una porta barrata nel senso diagonale da una linea rossa e la scritta in tre lingue "Porta non utilizzabile. Si prega di utilizzare le altre porte"</p> <p>UTILIZZAZIONE</p> <p>Questa etichetta deve essere utilizzata per segnalare una porta di salita o per la discesa non utilizzabile e deve essere visibile sia dall'interno che dall'esterno della carrozza.</p> <p>L'applicazione di questa etichetta comporta la registrazione della non conformità sul libro di bordo e, per le carrozze scambiate fra le IF, l'applicazione dell'etichetta modello M.</p> <p>Questa etichetta può essere applicata anche dal personale non abilitato alla verifica.</p> <p>PRESCRIZIONE</p> <p>La porta di salita o per la discesa che riporta affissa questa etichetta non è utilizzabile.</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>2.11 MODELLO S1</p> <p>DESCRIZIONE</p> <p>Etichetta di colore bianco con rappresentazione di un uomo e di una donna barrati nel senso diagonale da una linea rossa e la scritta in tre lingue "WC non utilizzabile. Si prega di utilizzare gli altri WC" (Modello S1).</p> <p>UTILIZZAZIONE</p> <p>Questa etichetta deve essere utilizzata per</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                   |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>segnalare i WC non utilizzabili e deve essere applicata sulla parete esterna della porta degli stessi. Questa etichetta può essere applicata anche da personale non abilitato alla verifica.</p> <p>PRESCRIZIONE</p> <p>I WC delle vetture alle cui porte è stata affissa questa etichetta non sono utilizzabili.</p>   |  |                                 |                          |                      |                         |
| <p>2.12 MODELLO I</p> <p>DESCRIZIONE</p> <p>Etichetta di colore giallo con scritta "Certificato di idoneità alla circolazione" (Modello I).</p> <p>UTILIZZAZIONE</p> <p>Questa etichetta deve essere utilizzata per segnalare i carri che, scaduti di revisione, sono risultati idonei a proseguire il trasporto senza riduzioni di velocità dopo che sono stati sottoposti ad un esame di idoneità alla circolazione equivalente ad una visita tecnica (Vco) di cui all'allegato 7, della Parte I – VISITE TECNICHE.</p> <p>PRESCRIZIONE</p> <p>I veicoli con questa etichetta sono autorizzati a circolare:</p> <p>a) se carichi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ come normali trasporti fino a 14 giorni dalla data di scadenza della revisione ed etichettati anche con l'etichetta modello K;</li> <li>_ come trasporti eccezionali trascorsi i 14 giorni e fino a 6 mesi dalla data di scadenza della revisione ed etichettati anche con le etichette modello K ed U;</li> <li>_ trascorsi 6 mesi dalla data di scadenza della revisione i carri devono essere</li> </ul> | <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>IF</p>            |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>scaricati e inoltrati come trasporti eccezionali con il freno isolato ed etichettati anche con le etichette modello K, R1 ed U,<br/> b) se vuoti:<br/> _ come trasporti normali fino a 6 mesi dalla data di scadenza della revisione ed etichettati anche con l'etichetta modello K;<br/> _ come trasporti eccezionali e con il freno isolato trascorsi 6 mesi dalla data di scadenza della revisione ed etichettati anche con le etichette modello K, R1 ed U.</p> <p style="text-align: center;"><b>ALLEGATO 1</b><br/> <b>DEFINIZIONI E ABBREVIAZIONI</b><br/> MODELLI</p> <p>MODELLO I<br/> MODELLO K<br/> MODELLO L azzurro<br/> MODELLO L rosso<br/> MODELLO M<br/> MODELLO Na<br/> MODELLO R1<br/> MODELLO R2<br/> MODELLO R3<br/> MODELLO S<br/> MODELLO S1<br/> MODELLO U<br/> MODELLO Ua</p> | <p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/> (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>   |                                 |                          |                      |                         |
| <p style="text-align: center;"><b>Parte IV</b><br/> <b>NORME SULL'USO DEL LIBRO DI BORDO DEI VEICOLI</b></p> <p><b>1 GENERALITÀ</b></p> <p>1.1 Il presente testo normativo definisce il Libro di Bordo che le Imprese Ferroviarie devono utilizzare per segnalare le non</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</p> |                                 |                          | <b>IF</b>            |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>conformità presenti sulle carrozze ed i veicoli di servizio (di seguito veicoli).</p> <p>1.2 Il presente testo normativo deve essere osservato dalle Imprese Ferroviarie in possesso del Certificato di Sicurezza e dal personale da esse impiegato nei servizi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) di accompagnamento/scorta treni;</li> <li>b) della verifica del materiale rotabile;</li> <li>c) della formazione dei treni;</li> <li>d) della manutenzione dei rotabili,</li> </ul> <p>nonché da altro personale appositamente individuato dalle stesse IF.</p> <p>1.3 Le norme contenute nel presente testo normativo si applicano ai veicoli che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.</p> <p>Le norme contenute nel presente testo normativo non si applicano ai mezzi di trazione (elettrotreni, elettromotrici, automotrici, i loro rimorchi nonché le locomotive).</p> <p>1.4 Le definizioni e le abbreviazioni sono contenute nell'allegato 1.</p> <p>1.5 Il LdB deve essere utilizzato, unitamente alle etichette nei casi previsti, per la segnalazione delle non conformità riscontrate sui veicoli.</p> <p>1.6 Le IF devono garantire la presenza, l'integrità e la corretta compilazione del LdB. Esso deve essere ubicato in un armadio all'interno dei veicoli e deve essere identificato attraverso la scritta "Libro di Bordo" applicata sullo sportello esterno dell'armadio stesso.</p> | <p>dispositivi di sicurezza.</p> <p><b>3.1</b> Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati;</li> <li>- dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione.</li> </ul> <p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.</p> <p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>1.7 Le carrozze semipilota, oltre al LdB disciplinato dalla presente parte, devono essere corredate anche con quello ad uso del personale di condotta.</p> <p>1.8 Le IF devono avere una organizzazione tale da poter prontamente intervenire per l'eliminazione delle non conformità segnalate sul LdB.</p> <p>1.9 Per la segnalazione delle non conformità, non pericolose per la sicurezza dell'esercizio, ai veicoli che circolano solo sulla IFN (servizio interno) è sufficiente la registrazione delle stesse sul LdB escluso i casi previsti nella Parte III - Norme sull'uso delle etichette.</p> <p>Ai veicoli che circolano anche su altre IFN (servizio internazionale), oltre alla segnalazione sul LdB, devono essere applicate anche le prescritte etichette (Parte III - Norme sull'uso delle etichette).</p> <p><b>2 DESCRIZIONE DEL LIBRO DI BORDO</b></p> <p>2.1 Il LdB è un documento in formato A5, con dimensioni 148 x 210 mm, ed è costituito da una copertina in plastica trasparente suddivisa in tre parti pieghevoli, ciascuna delle quali con una tasca, nonché da un fascicolo contenente n. 25 schede (Modello X).</p> <p>Ogni scheda è formata da tre fogli di carta a ricalco del seguente significato e colore:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) SCHEDA DI SEGNALAZIONE (primo foglio di colore bianco);</li> <li>b) SCHEDA DI MANUTENZIONE (secondo foglio di colore giallo);</li> <li>c) MATRICE (terzo foglio di colore rosa).</li> </ul> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>Ogni tema di schede deve essere contraddistinta da un numero di identificazione univoco e progressivo per ogni IF.</p> <p>2.2 La prima tasca della copertina deve contenere il frontespizio sul quale deve essere indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) la sigla della IF nella quale è immatricolato il veicolo;</li> <li>b) il numero di servizio del veicolo;</li> <li>c) l'impianto di manutenzione assegnatario.</li> </ul> <p>Il retro del frontespizio del LdB deve contenere la SCHEDA DEGLI INTERVENTI MANUTENTIVI (Modello X1) per la registrazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>d) della sigla degli interventi di manutenzione programmata eseguiti secondo le scadenze del piano di manutenzione a cui vengono sottoposti i veicoli;</li> <li>e) delle principali non conformità eliminate attraverso interventi di manutenzione correttiva a causa delle quali i veicoli sono stati introdotti negli impianti riparatori.</li> </ul> <p>2.3 La seconda tasca della parte centrale della copertina deve contenere, sul lato interno, il fascicolo con le 25 schede e sul lato esterno la scheda BR rosa in lingua inglese.</p> <p>2.4 La terza tasca della copertina deve contenere da un lato la scheda DB verde in lingua tedesca e dall'altro la scheda SNCF celeste in lingua francese.</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>2.5 I LdB in opera sui veicoli che circolano esclusivamente sull'IFN (servizio interno) non è necessario che contengano le schede BR-DB-SCNF.</p> <p><b>3 COMPILAZIONE ED UTILIZZAZIONE</b></p> <p>3.1 Ogni non conformità che viene rilevata deve essere registrata su una scheda di segnalazione in modo chiaro, completo, corretto e deve essere leggibile in ogni parte compreso le due schede sottostanti di colore giallo e rosa. Tale scheda deve essere sempre allegata ai documenti di scorta del treno in cui i veicoli sono in composizione.</p> <p>3.2 Il numero del veicolo da riportare nella parte superiore della scheda è costituito dalle sette cifre, che vanno dalla 5ª all'11ª, del numero di servizio dello stesso.</p> <p>3.3 Le segnalazioni riguardanti non conformità che interessano tutta la composizione del treno (anormalità agli impianti di sonorizzazione, tele-chiusura delle porte, tele-comando dell'illuminazione, ecc.), devono essere registrate su una scheda di segnalazione del LdB del veicolo occupato dal Capo Treno. In questi casi nel quadro 5, relativo alle "Informazioni Complementari" deve essere indicato che la non conformità interessa tutta la composizione del treno.</p> <p>3.4 La scheda di manutenzione di colore giallo, avente valore di ordinativo di lavoro, deve essere utilizzata dal personale che esegue la riparazione della non conformità. La stessa, a riparazione</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>ultimata, deve essere completata nel quadro "Riparazione Eseguita" e ritirata dal personale che ha eseguito la riparazione. Nel caso in cui la non conformità non venga eliminata, la scheda non dovrà essere ritirata motivando, nel quadro "Riparazione Differita", le ragioni che non hanno consentito la riparazione.</p> <p>3.5 La scheda matrice di colore rosa non deve essere asportata e deve rimanere per memoria nel LdB.</p> <p>3.6 I LdB che sono ultimati in quanto non hanno più schede di segnalazione disponibili ma che contengono schede con segnalazioni di non conformità che non sono state riparate devono rimanere sui veicoli, unitamente a quelli nuovi reintegrati, fino al momento delle avvenute riparazioni.</p> <p><b>4 DISTRIBUZIONE E CUSTODIA</b></p> <p>4.1 Le IF devono adottare opportuni provvedimenti organizzativi per l'emissione, la distribuzione, il ritiro e la custodia dei LdB ultimati e nuovi.</p> <p>4.2 Le IF devono garantire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) il reintegro/sostituzione dei LdB aventi tutte le schede utilizzate e/o di quelli mancanti (Modello X);</li> <li>b) il reintegro/sostituzione delle schede degli interventi manutentivi quando complete/mancanti (Modello X1).</li> </ul> <p>4.3 I LdB che vengono ritirati devono essere inviati agli impianti di manutenzione</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>assegnatari dei veicoli, indicati nella copertina, e conservati presso di essi per un periodo di 6 anni.</p> <p>4.4 Le schede di manutenzione, ritirate dai LdB dopo le riparazioni, devono essere conservate presso gli impianti che hanno eseguito gli interventi unitamente agli ordinativi di lavoro.</p> <p><b>5 NORME PER IL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO</b></p> <p>5.1 Il personale di accompagnamento ogni volta che rileva o venga informato della presenza di non conformità sui veicoli deve controllare se le stesse siano state già segnalate sul LdB. Se non risulta alcuna segnalazione, riferita a tali non conformità, il personale di accompagnamento deve registrare le stesse compilando la scheda di segnalazione. Se invece le non conformità sono già state segnalate ed è presente la scheda di manutenzione non occorre segnalarle di nuovo.</p> <p>5.2 Il Capo Treno deve trascrivere nel quadro Riserve e Annotazioni della lista veicoli, M 18, il numero identificativo di tutte le Schede di segnalazione ricevute, il numero di servizio dei veicoli interessati e in sintesi la natura delle non conformità segnalate.</p> <p>5.3 In presenza di non conformità che dal LdB risultano già riparate, condizione resa evidente dalla presenza della sola scheda matrice riportante l'annotazione della riparazione eseguita, il personale di accompagnamento deve nuovamente compilare una scheda di segnalazione.</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>5.4 Qualora per la gestione delle non conformità necessiti la presenza di personale tecnico il personale di accompagnamento deve richiedere l'intervento del personale abilitato alla verifica nella prima località utile.</p> <p>5.5 Quando le non conformità vengono riparate il Capo Treno deve completare le relative annotazioni presenti sulla lista veicoli, M 18, con la dizione "Riparata a ....." ed eliminare le schede di segnalazione.</p> <p>5.6 Quando le non conformità non vengono riparate il personale di accompagnamento deve compilare e allegare le schede di segnalazione ai documenti di scorta del treno escluso i casi in cui esse sono già presenti.</p> <p>5.7 Nel caso in cui le non conformità riguardino un veicolo che svolge servizio anche fuori dalla IFN (servizio internazionale), oltre alla segnalazione sul LdB, il personale di accompagnamento deve farsi carico, alla prima occasione utile, di far applicare dal personale abilitato alla verifica la prescritta etichetta di segnalazione.</p> <p>5.8 Il personale di accompagnamento, nelle località di fine corsa, deve consegnare le schede di segnalazione allegate alla lista veicoli, M 18, al personale di formazione treno.</p> <p><b>6 NORME PER IL PERSONALE ABILITATO ALLA VERIFICA E DELLA MANUTENZIONE</b></p> <p>6.1 Il personale abilitato alla verifica e</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>della manutenzione ogni volta che rileva o venga informato della presenza di non conformità sui veicoli deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) attuare tutte le possibili azioni correttive per la eliminazione delle non conformità;</li> <li>b) nel caso in cui non sia possibile eliminare le non conformità e queste siano compatibili con il mantenimento in esercizio del veicolo, dovrà provvedere alla registrazione delle stesse sul LdB compilando la scheda di segnalazione. In caso di necessità tale registrazione può essere demandata al personale di accompagnamento;</li> <li>c) provvedere alla consegna della scheda di segnalazione al personale di formazione treno o di accompagnamento affinché sia allegata ai documenti di scorta del treno;</li> <li>d) completare la scheda di manutenzione di colore giallo provvedendo al ritiro della stessa nel caso in cui venga eseguita la riparazione;</li> <li>e) indicare sulla scheda di manutenzione di colore giallo il motivo del rinvio della riparazione nel caso in cui questa non possa essere eseguita.</li> </ul> <p>6.2 Il personale di verifica che riceve le schede di segnalazione deve apporre il</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>proprio timbro, indicante il numero della patente, e la firma sulla lista veicoli, M 18, dove risultano annotate le schede stesse.</p> <p><b>7 NORME PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA FORMAZIONE TRENO</b></p> <p>7.1 Il personale addetto alla formazione treno ogni volta che rileva fra i documenti del treno o viene in possesso di schede di segnalazione deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) trasmettere al personale abilitato alle verifica, ove presente, le schede di segnalazione indicanti le non conformità segnalate facendo apporre sulla lista veicoli, M 18, il numero della patente e la firma a conferma dell'avvenuta comunicazione;</li> <li>b) allegare ai documenti di scorta del treno in partenza le schede di segnalazione giunte allegate ai documenti del treno in arrivo la cui riparazione, non essendo pericolosa per l'esercizio, è stata rinviata dal personale abilitato alle verifica;</li> <li>c) valutare e disporre i necessari provvedimenti, qualora non sia presente il personale abilitato alla verifica, sulla possibilità di far proseguire o scartare il veicolo interessato.</li> </ul> <p><b>8 NORME PER GLI IMPIANTI DI MANUTENZIONE</b></p> <p>8.1 In ogni occasione in cui i veicoli vengono sottoposti a manutenzione</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>devono essere esaminati il LdB al fine di rilevare le non conformità segnalate e quindi provvedere alla loro riparazione completando e ritirando le relative schede di manutenzione.</p> <p>8.2 Le non conformità che non interessano la sicurezza dell'esercizio, che sono eventualmente presenti sui veicoli in uscita dalla manutenzione, devono essere registrate sui LdB. In questo caso le Schede di segnalazione devono essere allegate agli ordinativi di lavoro a documentazione della mancata riparazione. Sulla scheda di manutenzione deve essere compilato il quadro riferito alla "Riparazione Differita".</p> <p><b>ALLEGATO 1</b><br/> <b>DEFINIZIONI E ABBREVIAZIONI</b><br/> MODELLO X Modello del libro di bordo in dotazione ai veicoli<br/> MODELLO X1 Scheda degli interventi manutentivi</p> |  |                                 |                          |                      |                         |
| <p><b>Parte V</b><br/> <b>NORME PER IL TRASPORTO DI VEICOLI STRADALI A SEGUITO DEL VIAGGIATORE</b><br/> <b>1 GENERALITÀ</b><br/> 1.1 Il presente testo normativo stabilisce le norme e le modalità di esecuzione dei trasporti di veicoli stradali al seguito del viaggiatore per ferrovia.<br/> I veicoli stradali, per essere ammessi al trasporto ferroviario, devono essere omologati e in efficiente stato d'uso.<br/> 1.2 Il presente testo normativo deve essere osservato dalle Imprese Ferroviarie in possesso del Certificato di Sicurezza e da</p>  | <p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p><b>1.6</b> L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera</p> |                                 |                          | IF                   |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio prevalente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>tutto il personale la cui attività abbia attinenza con questi tipi di trasporti. Le Imprese Ferroviarie devono emanare ulteriori norme di dettaglio, se ritenute necessarie, in relazione all'organizzazione prevista nella fase di accettazione dei veicoli stradali, nonché rispetto alla particolarità del trasporto.</p> <p>1.3 Le norme contenute nel presente testo normativo si applicano a tutti i trasporti che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Per i treni internazionali le Imprese Ferroviarie devono comunque garantire il rispetto delle presenti norme sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.</p> <p>1.4 Le definizioni e le abbreviazioni sono contenute nell'allegato 1.</p> <p>1.5 Le operazioni di carico e scarico dei veicoli stradali dai rotabili avvengono sotto la responsabilità delle IF, devono essere sempre eseguite in condizioni di sicurezza e nel rispetto delle norme vigenti. Le operazioni di carico o scarico dai rotabili devono avvenire solo su binari privi di linea elettrica ad alta tensione.</p> <p>1.6 Le IF devono istruire in modo opportuno tutto il personale interessato:</p> <p>a) alle operazioni di carico e scarico dei veicoli stradali;</p> <p>b) all'assicurazione dei veicoli stradali sui rotabili;</p> <p>c) alle movimentazioni dei ponti mobili ed alla assicurazione degli stessi nella posizione di viaggio.</p> <p>1.7 Durante le operazioni di carico e scarico dei veicoli stradali, i rotabili devono</p> | <p>tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p><b>1.7</b> Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p><b>4.1</b> La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p><b>4.3</b> Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare:</p> <p>a.16. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio;</p> <p>a.17. il profilo limite della sagoma dei veicoli</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>essere sempre assicurati contro eventuali spostamenti per mezzo del freno a mano o con l'applicazione di staffe alle ruote. Quando per le operazioni di carico e scarico i veicoli stradali devono attraversare su più rotabili questi devono essere correttamente uniti fra loro.</p> <p>1.8 Le prescrizioni del RID non si applicano al trasporto del carburante contenuto nei serbatoi dei mezzi di trasporto e che serve per la loro propulsione o per il funzionamento dei loro equipaggiamenti specializzati, conformemente alla sezione 1.1.3 del RID, fermo restando quanto stabilito al punto 3.1 relativo all'accettazione delle autovetture.</p> <p>1.9 Il trasporto di recipienti supplementari contenenti carburante non è ammesso.</p> <p><b>2 ROTABILI E VEICOLI STRADALI</b></p> <p><b>2.1 ROTABILI</b></p> <p>I rotabili da utilizzare per il trasporto dei veicoli stradali al seguito del viaggiatore sono i seguenti:</p> <p>a) furgoni tipo "DDm" marcati RIC oppure furgoni che hanno ottenuto l'ammissione tecnica da RFI per la circolazione sulla IFN;</p> <p>b) carri specializzati per il trasporto auto, chiusi tipo "Hbccqs" (marcati RIV, provvisti di condotta ad Alta Tensione e condotta pneumatica per i servizi), oppure carri che hanno ottenuto l'ammissione tecnica da RFI, a circolare sulla IFN, per il trasporto di veicoli a seguito del viaggiatore.</p> <p><b>2.2 VEICOLI STRADALI</b></p> <p>I veicoli stradali ammessi al trasporto ferroviario al seguito del viaggiatore sono i</p> | <p>ammesso dall'infrastruttura;</p> <p>a.18. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere;</p> <p>a.19. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio;</p> <p>a.20. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>seguenti:<br/> a) autovetture;<br/> b) rimorchi trainati dalle autovetture;<br/> c) motocicli e motocarrozette con o senza rimorchio.</p> <p><b>3 TRASPORTO DI AUTOVETTURE SUI FURGONI</b><br/> <b>3.1 ACCETTAZIONE</b><br/> 3.1.1 Il conducente dell'autovettura al momento dell'accettazione deve rilasciare all'IF responsabile del trasporto una dichiarazione firmata dalla quale risulti:<br/> a) che l'autovettura è omologata e in efficiente stato d'uso;<br/> b) che l'impianto di riscaldamento supplementare e relativi timer per la regolazione sono disattivati o l'autovettura ne è priva;<br/> c) che i cofani ed i portelloni sono chiusi;<br/> d) che tutte le parti amovibili e le coperture in tela sono assicurate contro eventuali sollevamenti, aperture o perdite;<br/> e) che non esistono parti o sporgenze anomale;<br/> f) che non sono presenti animali a bordo;<br/> g) che sono disinseriti gli eventuali dispositivi antifurto di tipo acustico e/o luminoso;<br/> h) che l'autovettura non manifesta perdite di carburante liquido o gassoso;<br/> i) per i veicoli alimentati a gas: la modalità di chiusura della valvola situata tra il serbatoio e il motore e di interruzione del contatto elettrico, qualora tali azioni non siano eseguite con il disinserimento della chiave dal quadro di comando.</p> <p>3.1.2 La dichiarazione di cui sopra deve rimanere agli atti nella località di origine</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/> (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>del trasporto e non esonera l'IF dall'obbligo di svolgere i necessari accertamenti da parte del personale addetto all'accettazione e del personale abilitato alla verifica.</p> <p><b>3.2 NORME DI CARICO</b></p> <p>3.2.1 I furgoni utilizzati per il trasporto delle autovetture devono essere del tipo indicato al punto 2.1, comma a).</p> <p>3.2.2 Le autovetture devono essere disposte in unica fila ed in posizione centrale rispetto all'asse longitudinale dei furgoni che deve essere individuato da una striscia bianca tracciata sul piano di carico. Le autovetture, in base al loro peso, devono essere il più possibile ripartite in modo uniforme sui piani di carico; non è consentito il carico delle autovetture a cavallo tra due furgoni contigui.</p> <p>3.2.3 Le autovetture devono essere caricate lasciando una distanza fra loro di almeno 150 mm allo scopo di evitare interferenze durante il trasporto. In caso di carico incompleto dei furgoni deve essere prioritario il carico delle autovetture sul piano inferiore.</p> <p>Al termine delle operazioni di carico e scarico i ponti mobili dei furgoni devono essere posizionati e bloccati nella posizione di viaggio come riportato nelle istruzioni di carico di cui al punto 3.4.2, comma a).</p> <p>3.2.4 Al fine di evitare danni alle autovetture caricate sul piano superiore, provocati dalla lubrificazione fra pantografo e linea di contatto, sui furgoni che nella composizione del treno sono</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>ubicati subito dopo il mezzo di trazione elettrico, tenuto conto anche delle eventuali inversioni di marcia che il treno può effettuare durante il percorso, è consigliato lasciare liberi i primi tre posti auto del piano di carico superiore dal lato del mezzo di trazione. L'IF resta comunque responsabile per l'adozione di ogni altra eventuale cautela utile ad evitare i danni suddetti.</p> <p>3.2.5 Il conducente o il personale che esegue il carico, dopo aver posizionato l'autovettura sul furgone nel posto assegnato, deve:</p> <p>a) quando possibile, regolare l'altezza da terra del veicolo in posizione rialzata inserendo l'eventuale blocco meccanico;</p> <p>b) immobilizzare il veicolo con l'azionamento del freno a mano;</p> <p>c) inserire la 1a marcia del cambio di velocità o, in caso di autoveicolo munito di cambio automatico, inserire la marcia corrispondente alla posizione di "parcheggio";</p> <p>d) assicurarsi che tutte le luci interne ed esterne siano spente e l'antifurto sia disattivato;</p> <p>e) disinserire la chiave di accensione dal quadro di comando;</p> <p>f) per i veicoli alimentati a gas: chiudere la valvola situata tra il serbatoio e il motore ed interrompere il contatto elettrico, qualora tali azioni non siano eseguite disinserendo la chiave dal quadro di comando, secondo il precedente comma e);</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>g) chiudere i finestrini e le porte a chiave;<br/>h) consegnare le chiavi al personale incaricato dell'IF.</p> <p>3.2.6 Le IF devono elaborare apposite istruzioni di carico indicanti le posizioni in cui devono essere collocate le autovetture sui piani di carico inferiori e superiori in conformità a quanto indicato ai punti 3.3 e 3.4.</p> <p><b>3.3 PROFILO LIMITE</b></p> <p>3.3.1 Per i trasporti internazionali le autovetture caricate sul piano inferiore e/o superiore dei furgoni non devono eccedere il profilo di costruzione internazionale per il materiale trainato viaggiatori, salvo accordi tra le IF.</p> <p>3.3.2 Per i trasporti effettuati sulla IFN le dimensioni del profilo trasversale del carico devono soddisfare l'art. III della Unità Tecnica delle Ferrovie calcolate in funzione dei parametri del furgone.</p> <p>3.3.3 Le distanze orizzontali minime delle parti situate a più di 3200 mm dalla sommità delle rotaie, dei trasporti effettuati in conformità al punto 3.3.1 o 3.3.2, devono essere aumentate di 50 mm per i veicoli su pneumatici senza legature.</p> <p>3.3.4 I furgoni dotati di piano di carico superiore con ponti mobili possono prevedere una o più posizioni di viaggio dei ponti stessi in funzione dell'ingombro del carico. Questi ponti mobili devono essere provvisti di idonei sistemi di bloccaggio e contrassegni tali da garantire una sicura individuazione della posizione di viaggio come indicato al punto 3.4.2,</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>comma a).</p> <p>3.3.5 Per eseguire i trasporti in conformità ai punti 3.3.1, 3.3.2 e 3.3.3 devono essere utilizzate le Istruzioni di carico di cui al punto 3.4.</p> <p><b>3.4 ISTRUZIONI DI CARICO</b></p> <p>3.4.1 Le IF devono elaborare, per ogni tipo di furgone utilizzato, specifiche istruzioni di carico che devono essere validate da RFI - DIREZIONE TECNICA – CESIFER. Tali istruzioni devono essere distribuite a tutto il personale interessato all'accettazione, al carico ed al controllo dei trasporti.</p> <p>3.4.2 Le istruzioni di carico devono riportare:</p> <p>a) la posizione che devono assumere per il viaggio i ponti mobili e le modalità di bloccaggio degli stessi;</p> <p>b) una Tavola conforme all'allegato 5, riportante l'altezza massima delle autovetture ammesse al carico in funzione della loro larghezza "S" (vedi Allegato 2), da rispettare per i trasporti internazionali di cui al punto 3.3.1. Per la redazione della tavola di carico si devono rispettare i criteri indicati nella Fiche UIC 505-1 per il materiale trainato viaggiatori e dell'aumento di 50 mm di cui al punto 3.3.3;</p> <p>c) una Tavola conforme all'allegato 5, riportante l'altezza massima delle autovetture ammesse al carico in funzione della loro larghezza "S" (vedi Allegato 2), da rispettare per i trasporti effettuati sulla IFN di cui al punto 3.3.2, tenendo conto anche dell'aumento di 50 mm di cui al punto 3.3.3.</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>3.4.3 Per la validazione delle istruzioni di carico le IF devono fornire a RFI – DIREZIONE TECNICA – CESIFER la seguente documentazione:</p> <p>a) una tavola riportante le dimensioni caratteristiche del rotabile;</p> <p>b) una relazione riportante i calcoli eseguiti in conformità di quanto previsto nella Fiche UIC 505-1 o nella Unità Tecnica delle Ferrovie ed i valori di tutti i parametri del furgone adottati nei calcoli per la determinazione delle dimensioni del carico indicate nelle Tavole di cui al punto 3.4.2, comma b) e c).</p> <p><b>3.5 ASSICURAZIONE</b></p> <p>3.5.1 L'assicurazione delle autovetture sui furgoni deve essere eseguita utilizzando le calzatoie e le barre omologate con il furgone.</p> <p>3.5.2 L'assicurazione deve essere eseguita con le seguenti modalità:</p> <p><b>CALZATOIE</b></p> <p>Applicare almeno quattro calzatoie per ogni autovettura con le modalità di cui all'allegato 3 facendo in modo che le stesse siano accostate il più possibile ai pneumatici delle ruote.</p> <p><b>BARRE</b></p> <p>Applicare almeno due barre per ogni autovettura con le modalità di cui all'allegato 4 facendo in modo che le stesse siano accostate il più possibile ai pneumatici delle ruote.</p> <p>Nel caso in cui il fissaggio delle barre alle guide laterali non renda possibile il loro</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>accostamento alle ruote è ammessa una tolleranza massima complessiva di 3 cm fra la barra e la ruota.</p> <p>Le calzatoie e le barre non utilizzate devono essere riposte negli appositi alloggiamenti allo scopo di evitare eventuali eccedenze alla sagoma durante il viaggio o la loro caduta dal furgone.</p> <p><b>3.6 PORTABAGAGLI</b></p> <p>3.6.1 Le IF al momento che accettano al trasporto autovetture dotate di portabagagli devono verificare che:</p> <p>a) i portabagagli posizionati sui tetti delle autovetture siano stabilmente uniti alle stesse e che i bagagli caricati sopra siano assicurati con almeno due cinghie per ogni unità di carico;</p> <p>b) le cinghie devono essere tessute, con resistenza alla rottura minima di 1000 daN e devono essere munite di dispositivo di pretensionamento;</p> <p>c) gli oggetti caricati sui portabagagli e le coperture non presentino parti o materiali svolazzanti;</p> <p>d) le autovetture con portabagagli carico siano caricate sul piano inferiore dei furgoni.</p> <p>3.6.2 Le autovetture con portabagagli di tipo chiuso e rigido possono essere caricate anche sui piani superiori dei furgoni purché non eccedano il profilo limite. Non è ammesso il carico di bagagli sui tetti delle autovetture senza l'utilizzazione di portabagagli.</p> <p>3.6.3 Le autovetture che trasportano imbarcazioni leggere (canoe, wind-surf,</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>surf, ecc.) sul portabagagli, devono essere sempre caricate sul piano inferiore dei furgoni. Nel caso in cui ciò non sia possibile, le imbarcazioni leggere possono essere posizionate sul piano inferiore del furgone a lato dell'autovettura e assicurate stabilmente al telaio del furgone per mezzo di cinghie come quelle indicate al punto 3.6.1, comma b).</p> <p><b>3.7 BICICLETTE</b></p> <p>Il trasporto di biciclette caricate sulle autovetture è consentito solo sul piano inferiore dei furgoni. Le biciclette devono essere assicurate alle autovetture per mezzo di appositi porta cicli utilizzati per il trasporto stradale e fissati sul tetto o sul retro dell'autovettura.</p> <p><b>4 TRASPORTO DI RIMORCHI SUI FURGONI</b></p> <p><b>4.1 ACCETTAZIONE</b></p> <p>4.1.1 I rimorchi all'accettazione devono essere presentati al trasporto uniti alle autovetture utilizzate per il traino e devono essere in efficiente stato di marcia.</p> <p>4.1.2 Il conducente al momento dell'accettazione del rimorchio deve rilasciare all'IF responsabile del trasporto una dichiarazione firmata dalla quale risulti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) che lo stesso è omologato e in efficiente stato d'uso;</li> <li>b) che tutte le parti amovibili e le coperture in tela sono assicurate contro eventuali sollevamenti, aperture o perdite;</li> <li>c) che non esistono parti o sporgenze anomale;</li> <li>d) che non sono presenti animali a bordo.</li> </ul> <p><b>4.2 NORME DI CARICO</b></p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>I rimorchi devono essere caricati sul piano inferiore dei furgoni, possono essere trasportati sia uniti alle rispettive autovetture trainanti che separati da esse e devono essere posizionati sui piani di carico come indicato per le autovetture ai punti 3.2.2 e 3.2.3.</p> <p><b>4.3 ASSICURAZIONE</b></p> <p>I rimorchi devono essere assicurati, nei due sensi di marcia, utilizzando le calzaioie o le barre omologate con il furgone come indicato per le autovetture al punto 3.5.2.</p> <p>I rimorchi caricati separati dalle autovetture devono avere l'estremità del timone fissata al pavimento del furgone mediante due legature non tese realizzate con cinghie come quelle indicate al punto 3.6.1, comma b).</p> <p>Le coperture dei rimorchi devono essere assicurate in modo tale da evitare che le stesse possano essere sollevate dal vento o perdute durante il viaggio.</p> <p><b>4.4 BAGAGLI</b></p> <p>I bagagli caricati sopra ai rimorchi devono essere assicurati con cinghie come quelle indicate al punto 3.6.1, comma b) in modo da non permettere il loro spostamento o la loro caduta durante il viaggio.</p> <p><b>4.5 BICICLETTE, CICLOMOTORI E MOTOCICLI</b></p> <p>Le biciclette, i ciclomotori ed i motocicli caricati sui rimorchi devono essere assicurati in modo stabile, attraverso gli appositi dispositivi utilizzati per il trasporto stradale.</p> <p>I ciclomotori ed i motocicli devono essere caricati in posizione verticale e devono</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>avere la valvola situata tra il motore ed il serbatoio del carburante chiusa (conformemente al paragrafo 1.1.3.3 del RID).</p> <p><b>4.6 IMBARCAZIONI</b></p> <p>Le imbarcazioni (gommoni, barche, ecc.) caricate sui rimorchi devono essere assicurate in modo stabile. Quando le imbarcazioni sono dotate di motore devono essere adottate idonee misure per impedire perdite di carburante.</p> <p>L'eventuale carico alloggiato al di sopra delle imbarcazioni deve essere assicurato con cinghie come quelle indicate al punto 3.6.1, comma b). I teloni di copertura devono essere assicurati in modo da evitare sollevamenti o perdite durante il viaggio.</p> <p>Quando possibile i rimorchi devono essere posizionati fra due autovetture in modo che siano protetti, nei due sensi di marcia del treno, da eventuali colpi di vento.</p> <p><b>5 TRASPORTO DI MOTOCICLI E MOTOCARROZZETTE SUI FURGONI</b></p> <p><b>5.1 ACCETTAZIONE</b></p> <p>5.1.1</p> <p>I motocicli sono ammessi al trasporto se dotati di cavalletto centrale e/o laterale. Le motocarrozette sono ammesse al trasporto anche se prive di cavalletto centrale e/o laterale.</p> <p>Le motocarrozette sono ammesse al trasporto anche se prive di cavalletto centrale e/o laterale.</p> <p>5.1.2 Il conducente al momento dell'accettazione deve rilasciare all'IF</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>responsabile del trasporto una dichiarazione firmata dalla quale risulti:</p> <p>a) che il veicolo è omologato e in efficiente stato d'uso;</p> <p>b) che tutte le parti amovibili e le coperture in tela sono assicurate contro eventuali sollevamenti, aperture o perdite;</p> <p>c) che non esistono parti o sporgenze anomale;</p> <p>d) le modalità di chiusura del collegamento fra il serbatoio e il motore al fine di impedire perdite di carburante.</p> <p><b>5.2 NORME DI CARICO</b></p> <p>5.2.1<br/>I motocicli e le motocarrozette devono essere caricati in posizione verticale e devono avere la valvola situata tra il motore ed il serbatoio del carburante chiusa (conformemente al paragrafo 1.1.3.3 del RID).</p> <p>5.2.2 I motocicli e le motocarrozette devono essere caricati sul piano inferiore del furgone, disposti in posizione longitudinale rispetto allo stesso, uno di seguito all'altro o affiancati in posizione disassata e posizionati sul cavalletto centrale o laterale facendo in modo che le ruote siano assicurate dalle calzatoie o dalle barre in dotazione ai furgoni come indicato al punto 5.3. Il posizionamento del motociclo sul cavalletto laterale può essere effettuato solo in mancanza del cavalletto centrale. In questo caso il motociclo deve essere inclinato verso l'interno del furgone.</p> <p>5.2.3 I motocicli e le motocarrozette devono essere separati fra loro da una</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>distanza longitudinale di almeno 150 mm al fine di evitare interferenze durante il trasporto.</p> <p>5.2.4 I motocicli non devono essere appoggiati ai montanti laterali dei furgoni. Nei furgoni formati da più elementi è vietato il carico dei motocicli e delle motocarrozette a cavallo di due elementi contigui.</p> <p>Il conducente o il personale che esegue il carico, dopo aver posizionato il motociclo o la motocarozzetta sul furgone nel posto assegnato, deve:</p> <p>a) inserire la prima marcia del cambio di velocità e/o il freno a mano, quando presenti;</p> <p>b) assicurarsi che le luci siano spente;</p> <p>c) chiudere la valvola situata fa il motore e il serbatoio del carburante;</p> <p>d) togliere la chiave di accensione dal quadro di comando;</p> <p>e) consegnare le chiavi di accensione al personale incaricato dell'IF.</p> <p><b>5.3 ASSICURAZIONE</b></p> <p>5.3.1 L'assicurazione dei motocicli e delle motocarrozette sui furgoni deve essere eseguita attraverso le calzatoie e le barre omologate con il furgone e con cinghie.</p> <p>5.3.2 L'assicurazione deve essere eseguita con le seguenti modalità:</p> <p><b>CALZATOIE E BARRE</b></p> <p>a) <i>Ai motocicli a due ruote che sono posizionati sul cavalletto centrale - almeno due, una davanti ed una dietro alla ruota che poggia sul piano di carico;</i></p> <p>b) <i>ai motocicli a due ruote posizionati sul</i></p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p><i>cavalletto laterale</i> - almeno due, una davanti alla ruota anteriore ed una dietro alla ruota posteriore;</p> <p>c) <i>alle motocarrozette a tre o quattro ruote</i> – almeno quattro calzatoie, una davanti ed una dietro ad entrambe le ruote posteriori. Quando il furgone è provvisto di barre devono essere applicate tutte le barre applicabili garantendo comunque l'applicazione di almeno due barre nei due sensi alle ruote posteriori.</p> <p>CINGHIE</p> <p>a) Le cinghie devono essere conformi a quelle indicate al punto 3.6.1, comma b) e devono realizzare delle legature dirette;</p> <p>b) la tesatura delle cinghie deve essere realizzata, per quanto possibile, in modo da comprimere le sospensioni delle ruote;</p> <p>c) le cinghie devono essere applicate ad idonei e resistenti punti di attacco dei motocicli e delle motocarrozette in modo tale da non causare danni agli stessi, nella posizione più alta possibile, alle parti rigide del telaio o della ciclistica (ad esempio al telaio principale nelle parti scoperte, all'ancoraggio della forcella anteriore, al telaio della sella, al telaio del portapacchi, ecc.);</p> <p>d) le cinghie devono essere fissate al furgone in idonei punti del piano di carico (ad esempio anelli sul pavimento, guide per lo scorrimento delle barre, ecc.);</p> <p>e) i motocicli a due ruote devono essere assicurati al furgone con almeno quattro cinghie due anteriori e due posteriori (vedi Allegato 6);</p> |           |                                 |                          |                      |                         |

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

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>f) l'attacco delle legature al motociclo può essere realizzato attraverso l'applicazione di cinghie tessute a doppio cappio, con resistenza alla rottura di almeno 1000 daN, collegate a quelle di cui al comma a), (vedi Allegato 7);</p> <p>g) i motocicli a tre o quattro ruote (motosidecars, trikes, ecc.), devono essere fissati con almeno una cinghia applicata alla zona della forcella anteriore e deve essere tesa verso il lato posteriore;</p> <p>h) le motocarrozette assicurate da un numero di barre inferiore a quattro devono essere assicurate con quattro cinghie.</p> <p><b>5.4 BAGAGLI</b></p> <p>I bagagli caricati sui motocicli e le motocarrozette devono essere chiusi (bauli rigidi o morbidi, borse laterali, ecc.) e devono essere assicurati in modo rigido ai motocicli stessi oppure fissati al portabagagli con cinghie come quelle indicate al punto 3.6.1, comma b) in modo da prevenire il loro spostamento o la caduta durante il viaggio.</p> <p>I caschi dei conducenti non devono rimanere appesi o fissati esternamente ai motocicli e alle motocarrozette.</p> <p><b>5.5 PARABREZZA</b></p> <p>I parabrezza dei motocicli e delle motocarrozette devono essere tolti d'opera.</p> <p><b>5.6 RIMORCHI</b></p> <p>I rimorchi dei motocicli e delle motocarrozette devono essere presentati al trasporto unitamente al mezzo che li</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV  | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|---|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>traina, devono rimanere collegati ad esso e devono essere caricati sul piano inferiore del furgone.</p> <p>L'assicurazione deve essere realizzata mediante:</p> <p>a) barre o calzatoie poste sul lato anteriore e posteriore di entrambi le ruote del rimorchio;</p> <p>b) due legature dirette con cinghie come quelle indicate al punto 3.6.1. comma b).</p> <p>Le coperture dei rimorchi devono essere assicurate in modo tale da evitare che le stesse possano essere sollevate dal vento o perdute durante il viaggio.</p> <p><b>6 TRASPORTO DI AUTOVETTURE SUI CARRI</b></p> <p><b>6.1 GENERALITÀ</b></p> <p>I carri specializzati utilizzati per il trasporto di autovetture con eventuali rimorchi, a seguito del viaggiatore, devono essere del tipo di quelli indicati al punto 2.1, comma b).</p> <p>I trasporti internazionali di autovetture al seguito del viaggiatore effettuati con carri sono soggetti ad accordi tra le IF.</p> <p>I trasporti sulla IFN, eseguiti con carri scoperti, devono rispettare il profilo limite di carico FS.</p> <p><b>6.2 ACCETTAZIONE</b></p> <p>L'accettazione delle autovetture sui carri deve essere conforme a quanto indicato al punto 3.1 e 4.1 per i furgoni.</p> <p><b>6.3 NORME DI CARICO E ASSICURAZIONE</b></p> <p>6.3.1 L'assicurazione delle autovetture sui carri deve essere eseguita conformemente a quanto autorizzato da RFI all'atto</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF  | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|--|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>dell'ammissione tecnica del carro utilizzato per il trasporto di veicoli a seguito del viaggiatore.</p> <p>6.3.2 Le IF potranno adottare differenti modalità di carico e di assicurazione previa validazione di apposite schede di carico da parte di RFI - DIREZIONE TECNICA - CESIFER.</p> <p>6.3.3 Le autovetture devono essere caricate lasciando una distanza fra loro di almeno 150 mm allo scopo di evitare interferenze durante il trasporto tenendo conto anche di quanto riportato al punto 3.2.4.</p> <p>Il conducente o il personale che esegue il carico dopo il posizionamento delle autovetture deve mettere in atto, a seconda dei casi, le azioni di cui al punto 3.2.5.</p> <p>6.3.4 Per quanto riguarda i portabagagli, le biciclette ed i rimorchi l'assicurazione deve essere conforme a quanto indicato ai punti 3.6, 3.7 e 4 per i furgoni.</p> <p><b>6.4 ALTEZZA DEI RESPINGENTI</b></p> <p>I furgoni ed i carri devono essere caricati in modo tale da garantire che l'altezza dei respingenti non scenda rispettivamente al di sotto di 960 mm (furgoni) e 980 mm (carri). Il personale abilitato alla verifica deve controllare l'altezza dei respingenti al momento della visita tecnica.</p> <p><b>7 PRESCRIZIONI PARTICOLARI</b></p> <p>7.1 Agli effetti del computo totale della massa trainata, ad ogni veicolo stradale deve essere attribuito un peso convenzionale di 1000 kg.</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>7.2 Le chiavi dei veicoli stradali devono essere prese in consegna dal personale di accompagnamento del treno e conservate in busta chiusa e per tutta la durata del viaggio.</p> <p>7.3 Le IF interessate, in relazione alle situazioni locali d'impianto e d'esercizio e nel rispetto delle vigenti norme, devono emettere opportune disposizioni di dettaglio per stabilire i compiti e le responsabilità del personale interessato ai trasporti.</p> <p>Tali disposizioni devono rimanere agli atti nella località di origine del trasporto.</p> <p><b>8 ACCERTAMENTI TECNICI IN ORIGINE</b></p> <p>8.1 Il personale addetto all'accettazione dei veicoli stradali a seguito del viaggiatore deve controllare il rispetto delle norme contenute nel presente testo normativo con particolare attenzione che i veicoli stradali:</p> <p>a) siano provvisti della regolare targa per la circolazione stradale, quando prevista;</p> <p>b) abbiano le antenne radio ritratte e quelle eccedenti il profilo limite di carico siano state rimosse;</p> <p>c) abbiano il tetto decappottabile (capote), di tipo scorrevole o pieghevole o di altro tipo, in posizione bloccata di chiusura;</p> <p>d) non manifestino perdite di lubrificante o di carburante;</p> <p>e) siano stati regolarmente posizionati e assicurati;</p> <p>f) siano rispettate le Istruzioni di carico relativamente ai furgoni e sia rispettato il</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF   | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|---|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| <p>profilo limite di carico FS relativamente ai carri, e che il conducente abbia rilasciato la dichiarazione di cui ai punti 3.1.1 o 4.1.2 o 5.1.2.</p> <p>8.2 I furgoni ed i carri utilizzati per il trasporto di veicoli stradali al seguito del viaggiatore devono essere sottoposti, nella località di origine, a visita completa di origine (Vco) come previsto alla Parte I, punto 3.2.1 mentre durante il percorso devono essere sottoposti alle visite tecniche alle quali viene sottoposto il treno nel quale sono in composizione.</p> <p>8.3 Il personale abilitato alla verifica, oltre alle operazioni previste dalla visita tecnica assegnata al treno deve controllare, per quanto visibile da terra, che i veicoli stradali:</p> <p>a) abbiano regolarmente chiusi i vetri, i deflettori, i tetti decappottabili e le porte;</p> <p>b) non manifestino perdite di lubrificante o di carburante;</p> <p>c) non abbiano subito eventuali spostamenti longitudinali e/o trasversali.</p> <p>Il personale abilitato alla verifica qualora sia interessato ad eseguire la visita tecnica, durante le operazioni di carico, deve eseguire gli accertamenti di cui al punto 8.1, interessando nei controlli anche il piano superiore del rotabile. Tale incarico deve essere indicato nelle disposizioni di dettaglio di cui al punto 7.3.</p> <p>ALLEGATO 1 DEFINIZIONI E ABBREVIAZIONI<br/> ALLEGATO2 ATTREZZATURA CONTROLLO DIMENSIONI<br/> ALLEGATO 3 POSIZIONE DELLE CALZATOIE<br/> Posizionamento delle calzatoie rispetto alle</p> | <p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO"<br/>(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p> |                                 |                          |                      |                         |

| Testo NVTV   | Testo RCF | Modificato principio previgente | Procedura di interfaccia | Operatore competente | Osservazioni e commenti |
|--|-----------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| ruote delle autovetture<br>ALLEGATO 4 POSIZIONE DELLE BARRE<br>Posizionamento delle barre rispetto alle ruote delle Autovetture<br>ALLEGATO 5 TAVOLA DI CARICO<br>ALLEGATO 6 ASSICURAZIONE MOTOCICLI<br>ALLEGATO 7 ASSICURAZIONE MOTOCICLI CON CINGHIE A DOPPIO CAPPIO |           |                                 |                          |                      |                         |

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