

**TABELLA DI RAFFRONTO
EATR-RCF.**

Nella 1^a colonna è riportato il testo delle **NORME di ESERCIZIO PER LA MANIPOLAZIONE DELLA CONDOTTA ALTA TENSIONE DEI ROTABILI E PER L'EROGAZIONE DI ENERGIA ELETTRICA AD ALTA TENSIONE AI VEICOLI (EATR)** suddiviso in commi, punti o articoli.

Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna:

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

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

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
NORME DI ESERCIZIO PER LA MANIPOLAZIONE DELLA CONDOTTA ALTA TENSIONE DEI ROTABILI E PER L'EROGAZIONE DI ENERGIA ELETTRICA AD ALTA TENSIONE AI VEICOLI	1.1. Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di			IF	

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	quelli di interfaccia.				
<p style="text-align: center;">PARTE PRIMA NORME PER LA MANIPOLAZIONE DELLA CONDOTTA ALTA TENSIONE CAPITOLO I DESCRIZIONE DELLE APPARECCHIATURE Articolo 1</p> <p>I rotabili in esercizio sono, di regola, muniti di condotta elettrica (condotta A.T.) destinata ad essere alimentata ad alta tensione (per alta tensione nel presente regolamento si intendono le tensioni uguali o superiori ai 600 Vcc ed ai 400 Vca eff.). La condotta A.T. va da una estremità all'altra del veicolo e termina con i seguenti due organi di accoppiamento su ogni testata:</p> <p>a)- accoppiatore femmina costituito da una bocchetta metallica munita di coperchio che racchiude una presa di corrente collegata elettricamente alla condotta A.T. la quale è sistemata sulla destra delle pareti di testa, sotto la traversa;</p> <p>b)- accoppiatore maschio, costituito da un cavo flessibile collegato elettricamente alla condotta A.T. che termina con una spina di rame, protetta da un canotto cilindrico di materiale isolante solidale all'impugnatura. Tale organo quando non è utilizzato viene riposto in una apposita custodia, sistemata sulla sinistra della parete di testa, al disopra della traversa. Tale custodia cilindrica è denominata custodia di riposo.</p> <p>Sui veicoli adibiti ai servizi internazionali, tanto la cuffia dell'accoppiatore femmina che la custodia di riposo di quello maschio possono essere dotati di serrature di blocco</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SYSTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>			IF	<p>Le norme per la prevenzione degli infortuni del personale dipendente degli operatori ferroviari non sono di competenza dell'ANSF.</p>

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>azionabile con chiave speciale che, sulla rete FS, devono essere lasciate aperte. I veicoli dotati di condotta elettrica sono contraddistinti da appositi contrassegni: □ee; e;□ (rettangolo giallo sui quattro montanti); IEA/s. Quelli marcati RIC i quali sono atti a viaggiare su Reti estere sono muniti di impianto idoneo ad essere alimentato alle tensioni di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tensione monofase 16^{2/3} periodi 1000 V; - Tensione monofase 50 periodi 1500 V; - Tensione continua 1500 V; - Tensione continua 3000 V. <p>In relazione a quanto detto, se necessario, deve essere modificata la posizione dell'apposito combinatore manuale per adattare gli impianti alla tensione di rete.</p> <p style="text-align: center;">Articolo 2</p> <p>Per la condotta A. T. del materiale s'intendono la condotta di ogni singolo rotabile nonché il collegamento a mezzo accoppiatori fra i rotabili e fra questi ed i mezzi di alimentazione.</p> <p style="text-align: center;">Articolo 3</p> <p>I sistemi di alimentazione A.T. in esercizio, aventi in opera apparecchiature per alimentare ad alta tensione la condotta, sono:</p> <p>a) Locomotive elettriche e diesel-elettriche, furgoni generatori a 3000 V.cc e veicoli speciali, muniti di condotta A.T. ed aventi organi di collegamento sulle</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>testate del tipo di cui ai punti a) e b) dell'art. 1;</p> <p>b) Mezzi leggeri elettrici, muniti di condotta A.T. aventi organi di collegamento sulle testate del tipo di cui al punto a) dell'art. 1;</p> <p>c) Mezzi mobili (carrelli R.E.) e fissi (prese fisse) aventi in opera organi di accoppiamento di cui al punto b) dell'art.1.</p> <p>Articolo 4</p> <p>Ogni mezzo di alimentazione di cui al precedente art. 3 è dotato di una chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) estraibile dalla relativa serratura e munita di numero di identificazione del mezzo di alimentazione cui appartiene. I mezzi di alimentazione di cui al precedente a) e c) del precedente art. 3 sono inoltre dotati di chiave d'inserzione che consente di mettere sotto tensione la condotta A.T. del mezzo di alimentazione.</p> <p>CAPITOLO II</p> <p>NORME DI SICUREZZA PER LA MANIPOLAZIONE DELLA CONDOTTA A.T.</p> <p>Articolo 5</p> <p>Con la dizione "manipolazione della condotta A.T." s'intendono le operazioni di collegamento, scollegamento e sistemazione nelle apposite custodie di riposo degli accoppiatori della condotta A.T. di qualunque veicolo o mezzo di alimentazione A.T. mobile o fisso. La manipolazione della condotta A.T. deve essere eseguita esclusivamente da personale in possesso di almeno una delle</p>					

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

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>prescritte abilitazioni (TV212-TV212 bis – TV213-TV213bis); l'abilitazione non è richiesta per il personale di macchina (l'abilitazione rilasciata ai capi squadra o agli addetti delle ditte appaltatrici le pulizie consente solo il ritiro, la custodia e la riconsegna della chiave di sicurezza di blocco "a bracciale").</p> <p>Articolo 6</p> <p>La condotta A.T. deve essere considerata sempre sotto tensione agli effetti della manipolazione delle parti A.T. quando esiste la possibilità di alimentazione per la presenza di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Paline di segnalazione di cui all'Appendice I; - Locomotive eroganti di cui all'art. 16; - Veicoli speciali. <p>Articolo 7</p> <p>La condotta A.T. deve di regola essere manipolata da un solo agente. Per particolari esigenze di servizio la condotta A.T. può essere manipolata da più agenti. In questo caso uno di essi, individuato da disposizioni locali, deve coordinare e dirigere le operazioni ed assicurarsi che per tutti gli agenti interessati nel corso della manipolazione sussistano le condizioni di sicurezza, di cui ai successivi artt. 8 e 9. Analogo comportamento deve essere tenuto dal personale dei posti di verifica quando deve accedere alle parti A.T. dei rotabili per l'effettuazione di riparazioni e controlli.</p> <p>Articolo 8</p> <p>Il personale del posto di verifica o quello di stazione che ha in consegna le prese fisse di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>alimentazione, in ogni caso prima di iniziare la manipolazione della condotta A.T., deve applicare le paline di segnalazione secondo le norme dell'Appendice I. Nel caso di manipolazione effettuata da più agenti, la responsabilità dell'applicazione delle paline di segnalazione è dell'agente che la coordina e dirige.</p> <p>Articolo 9</p> <p>Per la manipolazione della condotta A.T. in presenza di mezzi di alimentazione che sono o possono essere collegati alla stessa, l'agente addetto, prima d'iniziarla, deve munirsi delle chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale) di tutti i mezzi di alimentazione presenti. La condotta A.T. tra due veicoli deve essere collegata utilizzando un solo dei due organi di accoppiamento di testata: quello maschio di un veicolo e quello femmina dell'altro. Il collegamento tra la locomotiva o furgone generatore a 3000V.cc ed il primo veicolo deve essere eseguito di norma utilizzando l'accoppiatore maschio del veicolo e quello femmina dei mezzi erogatori anzidetti. Per accoppiare elettricamente la condotta A.T. tra due veicoli o fra un veicolo ed un mezzo di trazione, si deve togliere dalla custodia di riposo l'accoppiatore maschio dell'uno ed inserirlo nell'accoppiatore femmina dell'altro dopo avere aperto il relativo coperchio. Si deve chiudere il coperchio, accertandosi che l'apposita svasatura circolare vada ad impegnare il collo dell'impugnatura metallica dell'accoppiatore maschio, al fine di impedirne lo sfilamento durante la marcia</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>del treno. Per disaccoppiare la condotta A.T. fra due rotabili devono essere eseguite nel senso inverso le operazioni di cui sopra, avendo cura di sistemare correttamente nelle custodie di riposo gli accoppiatori maschio non utilizzati. Per far ciò occorre introdurre l'accoppiatore maschio nella propria custodia posizionando i suoi due piolini in corrispondenza delle apposite scanalature, spingerlo verso l'alto farlo ruotare e riabbassarlo, in modo che i due piolini vadano ad alloggiare sul fondo delle scanalature. La composizione e la scomposizione di un treno servito da R.E. deve di norma essere fatta nel seguente modo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Composizione: eseguire l'accoppiamento della condotta A.T. dei veicoli procedendo dalla coda verso la testa del treno (Per la testa si intende la parte di questo adiacente al mezzo erogante); - Scomposizione: eseguire il disaccoppiamento della condotta A.T. procedendo dalla testa verso la coda del treno. <p>Per sganciare un veicolo da un treno si dovranno disaccoppiare prima gli accoppiatori A.T., poi gli accoppiatori delle condotte pneumatiche ed infine gli organi di trazione. Per agganciare un veicolo si dovranno eseguire le stesse operazioni nell'ordine inverso. La condotta A.T. del materiale deve essere per quanto possibile realizzata collegando gli accoppiatori dei veicoli dello stesso lato. Al termine dell'operazione l'agente che ha manipolato</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>la condotta deve restituire la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) al personale che ha in consegna il mezzo di alimentazione dal quale è stata ritirata, deve riportarla nella sua sede quando l'ha prelevata personalmente. Nel caso di manipolazione da parte di più agenti, l'agente che dirige le operazioni deve adempiere ai compiti predetti e, non appena in possesso della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale), ordinare verbalmente agli agenti addetti d'iniziare la manipolazione. Al termine di ogni singolo manipolatore deve informare verbalmente e di persona l'agente che dirige le operazioni, che rimane l'unico responsabile della sicurezza delle operazioni. Quest'ultimo, dopo essersi prima accertato che tutti gli agenti hanno terminato le operazioni loro assegnate, restituisce la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) o la ripone nella sua sede. In caso di intervento contemporaneo di personale di stazione e del posto di verifica, la direzione delle operazioni di manipolazione spetta a quest'ultimo.</p> <p style="text-align: center;">Articolo 10</p> <p>In caso di regresso del materiale, l'addetto alla manipolazione deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ritirare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) del mezzo erogante in arrivo (alla richiesta della chiave di sicurezza di blocco "a bracciale" il personale di macchina toglierà l'alimentazione A.T. - effettuare il distacco dell'accoppiatore A.T. ed assicurarsi che il mezzo stesso con gli eventuali veicoli ad esso collegati siano 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>distanziati in modo tale che gli accoppiatori A.T. non possano essere congiunti elettricamente con il materiale;</p> <ul style="list-style-type: none"> - riconsegnare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) al personale del mezzo stesso; - portarsi in testa al convoglio dove la locomotiva in partenza dovrà fermarsi a distanza di sicurezza; - ritirare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) del mezzo erogante in partenza ed effettuare gli agganci ed il collegamento del relativo accoppiatore A.T.; - riconsegnare 18 chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) al personale del mezzo stesso. <p>Se per qualsiasi motivo il mezzo erogante in arrivo non può allontanarsi a distanza di sicurezza, l'agente addetto dovrà rimanere in possesso della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) di tale mezzo e restituirla a manipolazione ultimata.</p> <p>Quando la manipolazione è effettuata da più agenti, l'addetto all'aggancio della locomotiva in partenza, dopo aver ritirato la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) del mezzo stesso ed effettuate l'unione del tenditore e delle condotte pneumatiche, accoppierà la condotta A.T. solo dopo che l'addetto allo sgancio del mezzo erogante in arrivo gli abbia comunicato, verbalmente e di persona, di aver terminate le operazioni di competenza, e che esiste la distanza di sicurezza. Nel caso contrario l'agente addetto allo sgancio della locomotiva in arrivo non dovrà restituire la chiave di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sicurezza di blocco (a bracciale) di tale mezzo, ma consegnarla all'addetto che effettua l'accoppiamento della condotta A.T. del treno con il mezzo erogante in partenza. Quando nel treno sono presenti altri mezzi di alimentazione in arrivo o in partenza, che sono o possono essere collegati alla condotta A.T., devono essere ritirate le chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale) di ciascuno di essi e osservate le stesse procedure di cui sopra per la manipolazione. Le chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale) devono essere restituite, a manipolazione ultimata, ai mezzi di appartenenza.</p> <p>Articolo 11</p> <p>Fermo restando quanto previsto al seguente Capitolo V, la riconsegna al personale di macchina del mezzo erogante o all'addetto del furgone generatore a 3000V.cc della chiave di sicurezza del blocco (a bracciale) autorizza il personale di cui sopra a mettere sotto tensione la condotta A.T. del treno.</p> <p>Articolo 12</p> <p>Il controllo della regolare posizione di tutti gli organi di accoppiamento della condotta A.T. manipolati, sia attivi che non utilizzati, compete all'agente che ha effettuato la manipolazione, il quale ne rimane il responsabile.</p> <p>Durante le operazioni di manipolazione della condotta A.T. dovrà porsi attenzione affinché:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli accoppiatori maschio non cadano per terra durante la manipolazione, il cannotto isolante cadendo, può rompersi o anche 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>solo incrinarsi rendendo nullo l'isolamento. In caso di caduta di un accoppiatore maschio il personale di manovra deve avvisare quello di verifica (o quello di macchina in mancanza di quello di verifica) per gli accertamenti del caso;</p> <ul style="list-style-type: none"> - i coperchi degli accoppiatori femmina siano ben chiusi; - gli accoppiatori maschio siano collocati in modo corretto, sia negli accoppiatori femmina che nelle custodie di riposo. <p>I veicoli che prestano non conformità (avarie o anomalie) alla condotta elettrica ad alta tensione devono portare, in corrispondenza dei quattro angoli laterali, l'etichetta modello R3 di cui all'Appendice III. La condotta alta tensione di questi veicoli non deve essere alimentata e il cavo che presenta la non conformità deve essere alloggiato nell'apposito accoppiatore.</p> <p style="text-align: center;">Articolo 13</p> <p>Sui binari di stazione la manipolazione della condotta A.T. fra materiale ordinario e fra questo e mezzi di alimentazione cui al punto a) dell'art. 3 deve essere eseguita dal personale di stazione abilitato. Nel caso di manipolazione della condotta A.T. fra materiale ordinario e mezzi di alimentazione cui al punto b) dell'art. 3 o fra mezzi leggeri elettrici stessi, sui binari di stazione, deve essere eseguita dal personale di stazione abilitato sotto la sorveglianza del personale di macchina. In mancanza di personale di stazione abilitato, la condotta deve essere manipolata dal personale di macchina (è compito del personale interessato</p>					

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

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'Impresa Ferroviaria avvisare il personale di macchina che nella stazione non c'è personale abilitato). La manipolazione della condotta A.T. fra materiale ordinario e mezzi di alimentazione di cui al punto c) dell'art. 3 deve essere eseguita dal personale dei posti di verifica oppure, solo per quanto concerne le prese fisse, dal personale di stazione abilitato, ove non esista personale di verifica (TV 11.3/31.2 - TV 51.7/81.32 del 13.12.79), con le modalità dell'art. 28. La manipolazione della condotta A.T. può essere regolamentata anche da norme locali, in relazione a particolari esigenze. La manipolazione della condotta A.T. nei Depositi e nelle Rimesse Locomotive viene eseguita dal personale abilitato dipendente da questi Impianti. La manipolazione della condotta A.T. fra locomotive e/o fra queste e carri Vrec, nei Depositi Locomotive deve essere effettuata a cura del personale abilitato del deposito stesso e in stazione dal personale di macchina.</p> <p>In ogni caso la manipolazione deve essere eseguita nel rispetto delle norme del presente Capitolo, nonché, per i mezzi leggeri, dalle particolari norme del Capitolo IV. Al personale di stazione abilitato è fatto assoluto divieto di eseguire qualsiasi altra manipolazione dei circuiti ed apparecchiature A.T., oltre quella prevista di composizione e di scomposizione dei materiali.</p> <p><i>La mancata osservanza delle disposizioni riguardanti la sicurezza e in modo</i></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>particolare quelle relative alla chiave di sicurezza di blocco (a bracciale), agli accoppiamenti della condotta A.T. ed all'uso delle paline di segnalazione può produrre la morte propria o di altri.</i></p>					
<p>PARTE SECONDA NORME PER L'ALIMENTAZIONE DELLA CONDOTTA ALTA TENSIONE DEI VEICOLI CAPITOLO III EROGAZIONE DELL'ENERGIA ELETTRICA AD A.T. Articolo 14 La condotta A.T. deve essere messa sotto tensione esclusivamente da personale abilitato alla manovra delle apparecchiature dei mezzi di alimentazione A.T. La condotta A.T. deve essere messa sotto tensione da un solo mezzo di alimentazione A.T. (la condotta A.T. di un treno può essere alimentata in 2 sezioni separate solo se espressamente concesso dalle Unità Centrali interessate)tranne il disposto dell'art. 18 per i mezzi leggeri elettrici. La condotta A.T., dei treni deve essere permanentemente alimentata. In caso di erogazione di energia elettrica ad A.T. a veicoli in stazionamento da parte dei mezzi fissi o mobili, di cui al punto C) dell'art. 3, deve essere fatto uso di paline di segnalazione secondo la norme dell'Appendice I. Le paline devono essere poste al centro del binario. Articolo 15 È vietata la pulizia esterna della cassa dei veicoli mediante macchine lavatrici quando la condona A.T. è alimentata. Qualora</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'Agencia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. 1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli. 1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza. 4.3 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua</p>			<p>IF</p>	

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>debba essere effettuato il lavaggio della cassa dei veicoli con macchine lavatrici ed in prossimità o congiunti al treno vi siano mezzi di alimentazione (fissi e/o mobili), il caposquadra (o in sua assenza un addetto abilitato) della Ditta appaltatrice la pulizia, è incaricato, prima dell'inizio del lavaggio, al ritiro, alla conservazione ed alla riconsegna, dopo il lavaggio, delle chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale) di tutti i mezzi di alimentazione che sono o potrebbero essere collegati alla condotta A.T. del treno (le chiavi di sicurezza di blocco a bracciale di prese fisse e/o di carrelli R.E. devono essere ritirate solo in presenze di paline di segnalazione).</p> <p style="text-align: center;">Articolo 16</p> <p>Il rotabile che alimenta la condotta A.T. prende il nome di locomotiva erogante. Per locomotiva erogante deve intendersi:</p> <p>a) quella attiva di testa, di coda o intercalata, quando il treno è trainato o spinto da una sala di esse;</p> <p>b) quella presenziata o telecomandata, quando un treno ha in composizione più locomotive;</p> <p>c) quella presenziata, nel caso di locomotive accoppiate in comando multiplo;</p> <p>d) quella di testa collegata al primo rotabile rimorchiato, nel caso vi siano più locomotive, presenziare da personale di macchina e comunque ubicate nella composizione;</p> <p>e) quella presenziata o telecomandata collegata all'ultimo rotabile del treno, nel caso di treni privi di locomotive di testa (treni spinti) dove vi siano più mezzi di</p>	<p>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>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>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando,</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>alimentazione (carri Vrec, carrozze con pantografo, ecc) in composizione;</p> <p>f) I furgoni generatori a 3000 V cc attigui alla locomotiva o da questa telecomandati;</p> <p>g) i furgoni generatori a 3000 V cc non telecomandati ma presenziati (il furgone in tal caso potrà essere ubicato anche in coda e la condotta A.T. della locomotiva non collegata).</p> <p>Nel caso di avaria alle apparecchiature di alimentazione della condotta A.T. della locomotiva erogante, quando siano presenti nella composizione del treno altre locomotive presenziate da personale di macchina, quella più vicina alla locomotiva in avaria diventerà locomotiva erogante.</p> <p>Articolo 17</p> <p>La condotta A.T. del materiale deve essere mantenuta sempre sotto tensione nei treni utilizzati per servizi viaggiatori (I treni trainati da locomotive diesel e composti da veicoli che non necessitano dell'alimentazione permanente della condotta A.T., viaggiano con la condotta stessa non collegata nei periodi non indicati nel comma 6 dell'Appendice II. Ove sia necessario mettere in composizione uno o più veicoli sprovvisti di condotta A.T., o con condotta guasta, questi devono essere ubicati in coda e la loro condotta A.T. ove esiste, non deva essere collegata.). Nei treni non utilizzati per il servizio viaggiatori (treni merci e treni merci assimilabili a viaggiatori) la condotta A.T. potrà essere alimentata purché ciò sia espressamente indicato in apposito elenco diramato dalle Unità C. li e/o dalle Unità</p>	<p>ove necessario, l'agente di condotta.</p>				

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

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Periferiche interessate. Potrà inoltre essere alimentata la condotta A.T. di qualunque altro treno purché ciò sia richiesto dal capotreno. La stazione di origine del treno in tal caso avviserà con fonogramma le stazioni interessate del percorso e confermerà al capotreno con M.40 la disposizione per l'erogazione. Durante l'effettuazione dei treni e anche nelle soste devono essere, di norma lasciate permanentemente predisposte le apparecchiature di inserzione dei veicoli in servizio destinate alla: - climatizzazione; - alimentazione IEA/S se del tipo disinseribile; - alimentazione delle eventuali altre utenze: aria soffiata, riscaldamento, ecc.;</p> <p>Le apparecchiature di inserzione destinate al riscaldamento devono essere attivate solo durante i periodi previsti dalle normative vigenti, vedi prospetto nell'Appendice II e, su disposizioni locali per i treni regionali, nel periodo estivo per il confort dei viaggiatori, se necessita utilizzare la ventilazione delle carrozze con impianto A.S. Nei periodi in cui il riscaldamento elettrico viene erogato per tutto il giorno, durante le soste del materiale nei parchi o nelle stazioni, le apparecchiature di inserzione del riscaldamento elettrico debbono essere lasciate predisposte.</p> <p style="text-align: center;">CAPITOLO IV</p> <p>NORME PARTICOLARI RIGUARDANTI I MEZZI LEGGERI ELETTRICI</p> <p style="text-align: center;">Articolo 18</p> <p>Nei treni composti da mezzi leggeri elettrici è ammessa l'alimentazione della <i>condona</i></p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>A.T. da parte di uno o più mezzi. Prima di iniziare le operazioni di manipolazione della condotta A.T. dei suddetti rotabili, il personale addetto deve munirsi della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) di tutti i mezzi di trazione in composizione. Il personale dei posti di verifica quando debba accedere alle parti A.T. di veicoli di materiale ordinario In composizione a mezzi leggeri per l'effettuazione di riparazioni o controlli deve osservare che esistano le prescritte condizioni di sicurezza.</p> <p>Articolo 19</p> <p>Nel caso di treni composti da mezzi leggeri elettrici (Ale -Le in comando multiplo) aventi in coda veicoli di materiale ordinario, si devono osservare, per la manipolazione della condotta A.T. fra questi ultimi e i mezzi leggeri stessi le seguenti norme:</p> <p>1) Collegamento del cavo A.T. fra i mezzi leggeri e i veicoli ordinari;</p> <p>a) disinserire sui veicoli di materiale ordinario gli <i>impianti</i> A.T. (R.E., IEA/S se del tipo disinseribile, convertitori di potenza, etc);</p> <p>b) abbassare i pantografi dei mezzi in composizione dopo benestare di cui al punto a) precedente;</p> <p>c) consegnare all'agente preposto alla manipolazione la chiave di sicurezza di blocco (la bracciale) dell'Unità motrice più vicina al veicolo di materiale ordinario da accoppiare. Nel caso in cui l'unità più vicina al veicolo di materiale ordinario sia presenziata, il personale di macchina di quest'ultima deve essere in possesso, prima di consegnare la chiave di sicurezza di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>blocco (a bracciale) all'agente preposto alle manipolazione, anche di quelle delle altre unità presenziate;</p> <p>d) eseguire l'accoppiamento della condotta A.T. utilizzando il cavo speciale in dotazione <i>ai mezzi</i> leggeri elettrici che il personale di macchina deve aver consegnato all'agente addetto. A manipolazione ultimata l'agente addetto dovrà riconsegnare al personale di macchina la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale);</p> <p>e) alimentare la condotta A.T. dopo la restituzione della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale);</p> <p>f) reinserire gli impianti A.T. (R.E., IEA/S se del tipo disinseribile, convertitori di potenza, etc.) sui veicoli aggiunti, solo dopo benestare da parte del personale di macchina (condotta A.T. alimentata).</p> <p>2) Disaccoppiamento del <i>cavo</i> A.T. fra i mezzi leggeri e i veicoli di materiale ordinario:</p> <p>a) disinserire gli impianti A.T. (R.E., IEA/S se del tipo disinseribile, convertitori di potenza, etc.) sui veicoli di materiale ordinario aggiunti;</p> <p>b) abbassare i pantografi dei mezzi in composizione dopo benestare di cui al punto a) precedente;</p> <p>e) consegnare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale), all'agente addetto alla manipolazione della condotta A.T., che deve appartenere alla unità motrice più vicina al veicolo di materiale ordinario da disaccoppiare. Nel caso in cui l'unità più vicina al veicolo di materiale ordinario sia</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>presenziata, il personale di macchina di quest'ultima deve essere in possesso, prima di consegnare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) all'agente preposto alla manipolazione, anche di quelle delle altre unita presenziate;</p> <p>d) ultimata la manipolazione, l'agente addetto deve riconsegnare al personale di macchina la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) ed il cavo speciale utilizzato per l'accoppiamento.</p> <p>La disinserzione e la reinserzione degli impianti A.T. (R.E., IEA/S se del tipo disinseribile, convertitori di potenza, etc.) sui veicoli di materiale ordinario, quando vengono aggiunti in composizione a mezzi leggeri, è di competenza, nell'ordine, del personale di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verifica; - scorta, quando manchi il personale di verifica; - macchina, quando manchi il personale di cui sopra. <p>Dovendo manovrare i pantografi in casi non previsti, il personale di macchina chiederà preventivamente, e nell'ordine, al personale di verifica o di scorta la disinserzione degli impianti A.T. (R.E., IEA/S se del tipo disinseribile, convertitori di potenza, etc.) sui veicoli aggiunti di materiale ordinario altrimenti provvederà egli stesso. Peraltro, per urgenti necessità connessa alla sicurezza dell'esercizio, tale manovra sempre consentita, indipendentemente dalla richiesta anzidetta.</p> <p style="text-align: center;">Articolo 20</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Se un treno effettuato con mezzi leggeri elettrici trainanti veicoli di materiale ordinario viene rimorchiato da una locomotiva, è ammesso che l'alimentazione della condotta A.T. dei veicoli ordinari venga erogata dai mezzi leggeri elettrici. Quando un treno, effettuato con mezzi leggeri elettrici e trainato da locomotiva, presenta gli organi di presa corrente in avaria, è ammesso che la condotta A.T. degli stessi mezzi sia alimentata dalla locomotiva, a mezzo cavo speciale di accoppiamento, sempreché l'avaria ai pantografi lo consenta. Il personale di macchina deve consegnare il cavo speciale al personale di stazione che esegue l'accoppiamento A.T.</p> <p style="text-align: center;">CAPITOLO V</p> <p>PARTICOLARI COMPITI DEL PERSONALE DI MACCHINA</p> <p style="text-align: center;">Articolo 21</p> <p>Le operazioni da eseguire per svincolare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) o la chiave di inserzione nei mezzi di trazione e furgoni generatori a 3000 V cc, sono elencate nelle istruzioni tecniche T.E. 3067/250 ediz. 1°/3/79 e 3080/251 ediz. maggio 1986 e successivi aggiornamenti rispettivamente per i rotabili elettrici, diesel e furgoni generatori. Prima di uscire dal Deposito Locomotive con un mezzo erogante il personale di macchina deve controllare che l'impianto di alimentazione della condotta A.T. sia efficiente attivandone il circuito.</p> <p style="text-align: center;">Articolo 22</p> <p>La condotta A.T. di un mezzo di trazione non</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>collegata a veicoli non deve <i>mai essere</i> posta sotto tensione fuorché nel caso in cui occorra provarne l'efficienza; ciò avviene <i>sotto</i> la diretta responsabilità del personale di macchina che ha in consegna il mezzo. Il personale di macchina della locomotiva erogante deve mettere sotto tensione la condotta A.T. di propria iniziativa quando è in possesso:</p> <p>a) della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) del proprio mezzo erogante o furgone generatore 3000 V cc; b) della chiave di blocco (A) di eventuali carrozze svizzere munite di pantografo in composizione al treno; c) la chiave a bracciale di eventuali carrozze DB munite di pantografo in composizione al treno; e dopo esserci accertato che: d) la chiave di inserzione A.T. di ogni altro mezzo di alimentazione impresenziato in composizione al treno e collegato alla condotta A.T., sia custodita in cabina di guida della propria locomotiva; e) l'accoppiamento A.T. fra il proprio mezzo ed il primo <i>veicolo</i> del treno sia stato eseguito correttamente.</p> <p>Quando previsto da disposizioni locali, il preriscaldamento e la preclimatizzazione sono effettuati utilizzando come mezzo di alimentazione A.T. la locomotiva di partenza. Durante la marcia, dopo la disinserzione dell'alimentazione A.T. per abbassamento pantografi o per tratti neutri occorre rialimentare, appena consentito, la condotta A.T. Nelle località dove il treno cambia mezzo di trazione il personale di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>macchina deve disinserire l'alimentazione della condotta A.T. del treno solo alle richieste della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale). Nella località termine di corsa del treno, il personale di macchina deve disinserire l'alimentazione A.T., reinserendola eventualmente su richiesta verbale del personale di verifica. Il personale di macchina deve immediatamente disinserire l'alimentazione della condotta A.T. quando constati direttamente o venga da chiunque informato di una situazione di anormalità o di pericolo.</p> <p>Il personale di macchina del mezzo erogante o del carro Vrec deve, per quanto possibile, informare quello di scorta delle avarie che non permettono l'alimentazione della condotta A.T. del treno. La rialimentazione della condotta A.T. dovrà essere eseguita d'iniziativa dal personale di macchina solo dopo che siano state eliminate le cause che hanno determinato la disalimentazione. Delle anormalità o del pericolo dovrà essere informato il capotreno (in linea) o il dirigente movimento (in stazione).</p> <p>Articolo 23</p> <p>Il personale di macchina che lasci impresenziati nella stazione uno o più mezzi di trazione, esclusi i mezzi leggeri, deve sempre consegnare al dirigente movimento o chi per esso, le chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale) degli stessi insieme alle altre chiavi (Per poterle vincolare alle altre chiavi, i Depositi o le Rimesse Locomotive, dovranno dotare di un organo di attacco</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sganciabile tutte le chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale) delle locomotive assegnate).</p> <p>Articolo 24</p> <p>Nel caso di automatica apertura dell'I.R. e/o dei contattori messi a protezione della condotta A.T. della locomotiva, sia a treno fermo che in marcia, il personale di macchina deve comandarne la reinserzione. Qualora gli interruttori intervengano nuovamente, il personale di macchina, a treno fermo, in stazione dovrà darne avviso al dirigente movimento o al personale di verifica, a treno in marcia, dovrà fermarsi nella prima stazione sede di verifica, possibilmente ove il treno ha fermata di orario. Spetta al dirigente movimento valutare se la ricerca della massa sulla condotta A.T. debba essere effettuata o debbano essere adottati altri provvedimenti. Se devono eseguirsi ulteriori accertamenti in collaborazione con il personale di verifica, dopo avere disaccoppiata la condotta A.T. fra locomotiva erogante e veicoli il personale di macchina dovrà ripetere la reinserzione in modo da poter individuare se l'avaria risiede sulla locomotiva o sui veicoli.</p> <p>(Spetta a chi provvederà ai successivi controlli per l'individuazione delle masse sulla condotta A.T. ricollegare la stessa fra locomotiva e veicoli). In relazione a quest'ultima prova il personale di macchina dovrà comunicarne l'esito al dirigente movimento, specificando se l'avaria si è verificata sulla locomotiva o sui veicoli. In</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>caso di necessità di intervento per la ricerca della massa dove manca il personale di verifica, previo benestare del dirigente movimento, il personale di macchina dirige le operazioni di ricerca avvalendosi per la manipolazione della condotta A.T. della collaborazione di tutto il personale abilitato in servizio, con le modalità di cui all'art. 26.</p> <p style="text-align: center;">CAPITOLO VI</p> <p style="text-align: center;">PARTICOLARI COMPITI DEL PERSONALE DEI POSTI DI VERIFICA</p> <p style="text-align: center;">Articolo 25</p> <p>Quando Il personale dei posti di verifica deve accedere alle parti A.T., dei veicoli per effettuare riparazioni e controlli deve rispettare oltre alle norme di sicurezza previste per la manipolazione della condona A.T., dalla presente istruzione, anche di tutte le norme di sicurezza previste dalle istruzioni tecniche riguardanti I vari tipi di veicoli (presenza di moto alternatori ancora in rotazione per Inerzia, condensatori degli impianti statici ancora carichi, manovra chiave speciale Impianto West-Climat, etc.), nonché di quelle, eventualmente applicate localmente.</p> <p style="text-align: center;">Articolo 26</p> <p>Nelle stazioni di transito di confine quando ciò sia previsto dalle operazioni di verifica assegnate, il personale del <i>posto</i> di verifica deve controllare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la regolare posizione dei combinatori di tensione manuali; - che tutti i veicoli in entrate sulla Rete FS siano idonei a ricevere l'alimentazione 3000 V cc; 	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- che le serrature di blocco eventualmente esistenti sugli accoppiatori della condona A.T., attivi ed inattivi, siano aperte;</p> <p>- sostituire, quando necessario, le etichette ai veicoli di altre Reti in uscita dalla Rete FS, con quelle RIC previste.</p> <p>È norma comune che in tutte le visite tecniche assegnate il personale di verifica deve:</p> <p>- individuare eventuali anomalie sugli impianti del riscaldamento elettrico e per quanto possibile eliminarle;</p> <p>- etichettare e/o fare annotazione sul libro di bordo delle carrozze che presentano avarie, per la riparazione;</p> <p>- Informare il dirigente movimento delle avarie riscontrate, per provvedimenti di competenza.</p> <p>Riscontrando veicoli non idonei a ricevere l'alimentazione della condotta A.T. a 3000 Volt cc il personale del posto di verifica deve regolarizzarli con apposite etichette ed avvisare il dirigente movimento per i provvedimenti di competenza.</p> <p>Nelle stazioni di origine, quando ciò sia previsto dalle operazioni di verifica assegnate, o in concomitanza di queste, il personale del posto di verifica deve:</p> <p>- controllare a vista la regolarità dei collegamenti della condotta A.T. e degli accoppiamenti non utilizzati ed eventualmente provvedere alla normalizzazione;</p> <p>- controllare la regolare posizione dei combinatori di tensione manuali;</p> <p>- provvedere alle previste prove di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>funzionamento degli Impianti.</p> <p>Nelle stazioni di transito (intermedie), quando ciò sia previsto dalle operazioni assegnate o in caso di richiesta da parte del personale di scorta o del dirigente movimento, il personale di verifica deve intervenire direttamente sulle apparecchiatura A.T. o disporre l'intervento di altro personale specializzato al fine di eliminare rapidamente le avarie esistenti sui veicoli. Etichettare per le località di fine corsa i veicoli presentanti avarie anche se questi sono stati riparati provvisoriamente. Nelle stazioni di fine corsa, quando ciò sia previsto dalle operazioni di verifica assegnate, il personale del posto di verifica deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - informarsi presso il personale del treno in arrivo sull'andamento dell'alimentazione A.T. e prendere visione delle annotazioni esistenti sul libro di bordo delle carrozze; - provvedere alle prove di funzionamento secondo le disposizioni locali (vedere anche successivo art. 27 punto 2b); - intervenire direttamente o disporre per l'intervento del personale specializzato in caso di avarie. Provvedendo se del caso al ritiro della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) dal personale di macchina del mezzo erogante ed alla eventuale manipolazione della condona A.T. fra mezzo erogante e primo veicolo. <p>Venuto a conoscenza di una anomalità che non permette l'alimentazione della condotta A.T. il personale del posto di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>verifica deve individuare il più rapidamente possibile il veicolo guasto, qualora la scarica si sia resa manifesta. Se l'individuazione dell'avaria non si <i>sia</i> resa manifesta nel controllo a vista, si deve ricercare il guasto operando nel seguente modo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - si disaccoppierà la condotta A.T. alla metà del treno, per conoscere, mediante la successiva inserzione dell'I.R. se l'avaria è localizzata nella prima oppure nella seconda parte della composizione; - si disaccoppierà la condotta A.T. a metà della parte della composizione sulla quale risulta localizzata l'avaria; così mediante analoghe prove successive giungerà ad isolare il veicolo guasto che sarà segnalato come nelle precedenti prove dallo scatto dell'I.R. <p>Le norme per l'esercizio del riscaldamento elettrico sono contenute nell'Appendice II.</p> <p style="text-align: center;">Articolo 27</p> <p>1) - Quando il preriscaldamento o la preclimatizzazione dei veicoli vengano eseguiti con la locomotiva di partenza o con il carro Vrec, il personale di verifica, dopo aver controllato il materiale del treno, riconsegnerà al personale di macchina la chiave di sicurezze di blocco (a bracciale), eventualmente ritirata (vedere punto 2a) successivo). Quando invece il preriscaldamento o la preclimatizzazione dei veicoli avvengono con altro mezzo che non sia la locomotiva (carrello R.E. o prese fisse) il controllo del materiale, solo per quello che concerne le apparecchiature A.T., è di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>spettanza degli agenti ai quali sono in consegna i mezzi con cui si effettua il preriscaldamento o la preclimatizzazione. Detto personale deve provvedere, prime di effettuare il preriscaldamento o la preclimatizzazione, ad applicare od a fare applicare le apposite paline come previsto nell'Appendice I. Le prove di funzionamento delle apparecchiature per il preriscaldamento e la preclimatizzazione dei treni devono avvenire di norme su materiale già composto e sul quale non siano in corso operazioni di riparazione o di pulizia. L'incaricato dell'effettuazione della prova di funzionamento degli Impianti e/o del preriscaldamento o preclimatizzazione nel procedere ai controlli previsti, si accerterà che il materiale si trovi nelle condizioni di cui sopra.</p> <p>La durata del preriscaldamento a carrozze con A.S. o con riscaldamento tradizionale, non deve essere di norma, inferiore a 30 minuti (in relazione alle condizioni climatiche delle singole località e soprattutto nel parco veicoli FS di carrozze munite di impianto di riscaldamento ad A.S. ad alto rendimento(carrozze M.D.), il tempo di preriscaldamento di 30 minuti può essere opportunamente ridotto a discrezione dalle singole Unità Periferiche). Al fine di garantire un buon rendimento ed un corretto funzionamento degli impianti di climatizzazione è necessaria una preclimatizzazione di almeno 60 minuti.</p> <p>Negli invii a vuoto Il materiale viaggiatori con la condotta A.T. alimentata per il</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>preriscaldamento o per la preclimatizzazione deve essere presenziato da un agente di scorta.n Fanno eccezione i treni composti esclusivamente da materiale a piano ribassato, doppio piano e media distanza quando effettuano spostamenti tra impianti della stessa località o, per percorsi limitati, valutati dalle Unità Periferiche, anche di località diverse.</p> <p>2) - Norme tecniche per i treni preclimatizzati:</p> <p>a) compiti del personale incaricato della manutenzione corrente, della pulizia e della verifica durante la preparazione dei treni nei parchi delle stazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - agli addetti al controllo della pulizia carrozze, quando hanno assegnate operazioni di pulizia, compete di assicurarsi che dopo le operazioni di pulizia stesse siano stati rinchiusi con chiave i finestrini eventualmente trovati aperti; - ai verificatori è data facoltà, se ritenuto necessaria per il controllo degli Impianti, trattenere la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale), consegnata dal personale di macchina al personale di manovra per eseguire l'aggancio della locomotiva ai veicoli e, dopo aver controllato la regolare predisposizione degli impianti di climatizzazione, riconsegnare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) al personale di macchina, il quale alimenterà la condotta A.T.; - ai verificatori compete inoltre comunicare al proprio dirigente tecnico le anomalie rilevate sul materiale di un treno dopo 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'erogazione dell'A.T. e se eventualmente vi è stata inserita una carrozza non preventivamente controllata;</p> <ul style="list-style-type: none"> - al dirigente tecnico compete provvedere alla tempestiva segnalazione al capotecnico o al personale del posto di verifica della stazione di origine di tutte le anomalie, comunque accertate o da accertare sugli impianti; b) compiti del personale del posto di verifica addetto al controllo dei treni in stazioni di origine, di regresso e di fine corsa, quando ciò sia previsto dalle operazioni di verifica assegnate; <p><i>in partenza:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - provvede alla sollecita preclimatizzazione con carrello R.E. o prese fisse (qualora programmato) o con mezzo di trazione di tutti i treni programmati nel rispetto dei tempi assegnati; - gli addetti al carrello R.E. o alle prese fisse ed il verificatore incaricato della visita del materiale, sono interessati anche a sollecitare l'intervento del personale addetto all'aggancio quando quest'ultimo risulti irreperibile e sia presente il mezzo di trazione erogante; - controlla il funzionamento degli impianti segnalando al dirigente movimento tutti i casi di irregolarità accertati e provvede per quanto possibile alle normalizzazioni, oppure a disinserire e ad etichettare i veicoli segnalando al personale di scorta, per l'annotazione sul foglio di corsa, il numero di servizio dei veicoli utilizzati con finestrini sbloccati per guasto e disattivazione 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'impianto;</p> <ul style="list-style-type: none"> - controlla la chiusura dei finestrini, contestando ogni manomissione al personale addetto alle pulizie o altro e ne ordina la loro chiusura. Per non provocare ritardo ai treni tale chiusura può essere affidata al personale di scorta in partenza che la effettuerà durante il viaggio. <p><i>In caso di ingresso:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - cura la sollecita restituzione della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) da parte del personale di manovra al personale di macchina in modo che questi possa provvedere alla tempestiva alimentazione della condotta A.T.; - segnala nei modi d'uso tutti i casi d'irregolarità rilevati sui veicoli in composizione (impianti guasti, disinseriti, con finestrini aperti etc.); <p><i>treni di fine corsa:</i></p> <p>Compiti del personale dei posti di verifica addetto al controllo dei treni a fine corsa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ordina verbalmente al personale di macchina l'alimentazione della condotta A.T., per eseguire la prova R.E. in arrivo (quando programmata o in caso di avarie); - controlla l'efficienza degli impianti di climatizzazione dei veicoli ed il corretto funzionamento delle altre apparecchiature, asservite all'A.T. ed alla B.T.; - si accerta dell'esistenza o meno di annotazioni sul libro di bordo delle carrozze e, qualora siano state accertate omissioni al riguardo (casi di impianti inseriti o funzionanti su veicoli con finestrini aperti, impianti disinseriti senza annotazioni, etc.) provvede 	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>alla segnalazione sul TV 52b; - interviene sugli impianti del R.E. su richiesta del Dirigente Movimento anche quando, pur non avendo assegnata nessuna operazione <i>di</i> verifica al treno, è stata fatta la segnalazione di guasto sul libro di bordo di una o più carrozze.</p> <p>Articolo 28</p> <p>l)- Nelle stazioni e nei parchi muniti di prese fisse e/o carrelli RE di alimentazione A.T. il personale dei posti di verifica deve provvedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - alla messa in opera della paline di alimentazione; - al prelievo della chiave <i>di sicurezza</i> (a bracciale) di locomotive eventualmente lasciate in composizione al materiale da sottoporre al preriscaldamento; - alla custodia delle chiavi di sicurezza di blocco (a bracciale) durante la manipolazione della condotta A.T.; - all'eventuale scollegamento degli accoppiatori A.T. della condotta fra locomotiva e primo veicolo che a preriscaldamento ultimato deve essere comunque ricollegato; - alla manipolazione della condotta A.T. fra il mezzo erogante ed i veicoli (In caso di erogazione del preriscaldamento elettrico ad un treno navette con la locomotiva congiunta, dovrà essere provveduto allo scollegamento della condotta A.T. fra locomotiva e materiale prima dell'erogazione del preriscaldamento con prese, fisse o con carrello RE). - all'inserzione ed alla disinserzione 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> " SISTEMA DI RIFERIMENTO " (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'alimentazione A.T.;</p> <ul style="list-style-type: none"> - alla consegna ed al ritiro della chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) dal personale di manovra che ne avesse fatta eventuale richiesta. <p>Soluzioni organizzative diverse dalle presenti norme o giustificate da particolari situazioni, dovranno essere autorizzate dalle Unità Centrali interessate. Per l'uso dei carrelli RE e delle prese fisse di alimentazione A.T. devono essere osservate le seguenti norme.</p> <p>2) - <i>Preso fissa</i> (descrizione e funzionamento):</p> <ul style="list-style-type: none"> a) chiudere l'interruttore di comando posto all'interno della cassetta situata in prossimità del binario e controllare che le Indicazioni luminose siano: <ul style="list-style-type: none"> - lampada spia anticondensa accesa; - lampada spia IR chiuse accesa; - lampada spia presenza di massa spenta; - lampada spia inserito spenta; - lampada spia preinserito accesa. b) prelevare la chiave con il numero corrispondente della cassetta dalla quale si vuole operare; c) introdurre la chiave di cui sopra nella serratura della custodia di riposo dell'accoppiatore; <ul style="list-style-type: none"> - liberare la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) della serratura della custodie di riposo; 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- con la chiave di sicurezza (a bracciale) in possesso eseguire l'accoppiamento con la condotta A.T., del materiale;</p> <p>- inserire la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale) nella serratura della cassetta di comando e abilitare la chiusura del selezionatore;</p> <p>- chiudere il selezionatore e liberare la chiave di blocco dalla serratura;</p> <p>- inserire la chiave di cui sopra nelle corrispondente serratura della cassetta di comando ed azionare con questa la chiusura del contattore A.T. della presa fissa.</p> <p>d) per disalimentare l'impianto tutte le operazioni devono essere ripetute in senso inverso fino a ritornare in possesso della chiave con il numero della cassetta dalla quale è stato operato.</p> <p>3) – Carrello R.E. (descrizione e funzionamento):</p> <p>a) effettuare la messa a terra del carrello con la rotaia (in presenza di circuito di binario con una sola rotaia isolata il dispositivo va collegato alla rotaia a terra. La rotaia isolata è riconoscibile in quanto contraddistinta con colorazione rossa all'estremità della medesima) chiudendo la serratura del dispositivo con l'apposita chiave, estraendola successivamente ed eseguire l'accoppiamento fra carrello e materiale;</p> <p>b) aprire con la chiave del dispositivo di cui sopra il complesso di blocco dei comandi del pantografo in modo da accadere ai comandi stessi per posizionarlo a contatto della linea A.T. Quando è posizionato</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>richiudere il complesso ed estrarre la chiave; c) inserire la chiave suddetta nella corrispondente serratura del quadro di comando del carrello e aprirla in modo da poter chiudere il sezionatore principale A.T. e liberare la chiave di blocco; d) la chiave di blocco permette di abilitare un altro interruttore a tre posizioni: "prova", «zero» e "inserito", che posizionato sull'inserito permette l'alimentazione A.T. Durante l'alimentazione si devono accendere le lampade spia "preriscaldamento inserito" e "presenza A.T." e) per disabilitare l'impianto devono essere ripetute tutte le operazioni in senso inverso sino a liberare il dispositivo di messa a terre della rotaia.</p> <p>Il carrello RE può essere lasciato impresenziato solo nel caso in cui l'agente che esegue il preriscaldamento sia impegnato in operazioni di controllo sul materiale da preriscaldare.</p> <p style="text-align: center;">CAPITOLO VII Articolo 29 PARTICOLARI COMPITI DEL PERSONALE DI SCORTA AI TRENI E DEI DIRIGENTI MOVIMENTO</p> <p>Il personale di scorta deve seguire il buon andamento del riscaldamento, come disposto dall'Istruzione per il servizio del personale di scorta ai treni, e deve adempiere agli obblighi specifici previsti nelle presenti norme ed a quelle riportate nell'Appendice II relativo alle norme generali per l'esercizio del riscaldamento ai treni, nonché, secondo la propria competenza e</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>le possibilità del momento, ad eliminare quei piccoli inconvenienti che dovessero verificarsi. Il personale di scorta deve riferire a quello di verifica o di macchina qualunque altra anomalia non contemplata nel presente articolo (pericolo d'incendio, di folgorazione, distacco di accoppiatori A.T. in corsa, ecc.), anche fermando il treno in linea se l'urgenza ed il pericolo lo richiedono. Al personale di scorta compete nei periodi non compresi nel prospetto di cui al punto 6) dell'Allegata II e nei periodi di transizione nei quali il riscaldamento elettrico è attivo dalle ore 20 alle ore 8 e solo per i veicoli muniti di riscaldamento tradizionale e ad A.S., provvedere alla inserzione ed alla disinserzione degli impianti, in relazione ai sopradetti orari ed alle contingenti necessità dei viaggiatori.</p> <p>Per quanto attiene alla climatizzazione, il personale di scorta deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - controllare, possibilmente prima della partenza ed anche in corso di viaggio, la chiusura ed il bloccaggio dei finestrini delle carrozze climatizzate provvedendo alla chiusura di quelli aperti. - Informare i viaggiatori della necessità di tenere chiusi i finestrini e le porte dei compartimenti al fine di ottenere un soddisfacente condizionamento degli ambienti senza aderire ad ingiustificate richieste da parte dei viaggiatori, di sbloccaggio dei finestrini delle carrozze; - intervenire in caso di insufficiente climatizzazione, come previsto dalle istruzioni 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sugli impianti di climatizzazione, di riscaldamento ad aria soffiata e di riscaldamento elettrico;</p> <ul style="list-style-type: none"> - disinserire gli impianti di climatizzazione e sbloccare i finestrini nei casi in cui non sia stato possibile eliminare l'avaria o quando, per causa di super affollamento o dell'irregolare funzionamento dell'impianto, la climatizzazione non sia sufficiente (art. 90 P.G.O.S.); - notificare l'avaria sul libro di bordo della carrozza interessata; - riferire al personale di verifica o di macchina qualunque altra anomalia non contemplata nella presente istruzione (principio d'incendio, folgorazione, distacco di accoppiatori A.T., ecc.) anche fermando il treno se l'esigenza ed il pericolo lo richiedono. <p style="text-align: center;">Articolo 30</p> <p>Oltre agli obblighi specifici previsti nelle presenti norme spetta al dirigente movimento adottare tutti quei provvedimenti che permettono la tempestiva esecuzione delle prove previste relative all'erogazione della tensione A.T. ai veicoli. In caso di inconvenienti che non permettono l'erogazione del riscaldamento elettrico o della climatizzazione dei veicoli il dirigente movimento deve dare al personale di verifica la possibilità, se non in contrasto con impellenti necessità di esercizio, di accertare l'avaria e, valutare le circostanze del momento, deve adottare gli opportuni provvedimenti, in armonia con il parere del personale di verifica circa la presenza di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>carrozze con IEA/S o climatizzate. Il dirigente movimento può disporre l'erogazione o la soppressione, sui singoli treni, del riscaldamento elettrico secondo quanto previsto nelle norme di esercizio (Appendice II) e nell'art. 83 P.G.O.S. (comma 8). Negli invii e vuoto, il materiale viaggiatori con la condotta A.T. alimentata per il preriscaldamento o per la preclimatizzazione deve essere presenziato da un agente di scorta. Fanno eccezione i treni composti esclusivamente da materiale a piano ribassato, doppio piano e media distanza, quando effettuano spostamenti tra impianti della stessa località o, per percorsi limitati, valutati dalle Unità Periferiche, anche di località diverse. Il dirigente movimento deve custodire la chiave di sicurezza di blocco (a bracciale), che è stata consegnata unita alle altre chiavi, della locomotiva che il personale di macchina ha lasciato impresenziata nella stazione, da sola o congiunta con il materiale, in modo che questa possa essere eventualmente prelevata dal personale addetto alla manipolazione della condotta A.T. In caso di necessità spetta al dirigente movimento avvisare il personale di macchina che nella stazione non c'è personale abilitato alle manipolazioni della condotta A.T.</p> <p>APPENDICE 1</p> <p>SEGNALETICA DI SICUREZZA</p> <p>1. Allo scopo di richiamare l'attenzione sulle condizioni della condotta AT è necessario far ricorso ad apposita segnaletica di sicurezza nel caso in cui occorra:</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>a) impiegare i sistemi di alimentazione della condotta AT di cui al punto c) dell'art. 3;</p> <p>b) eseguire interventi di manutenzione sulla condotta e/o apparecchiature AT dei veicoli sui binari di piazzali o parchi di stazione non adibiti in via permanente alla manutenzione dei rotabili.</p> <p>Per il caso a) si configura la necessità di avvertire chiunque del pericolo costituito dall'alimentazione AT da parte di mezzi eroganti posti fuori rotaia, nel caso b) occorre invece vietare l'erogazione AT, da parte di mezzi di qualsiasi tipo, al veicolo o colonna di veicoli protetti dalla segnaletica in questione.</p> <p>2. Per la realizzazione dei cartelli segnaletici, ferme restando le disposizioni di legge, in caso se ne preveda l'impiego in condizioni di cattiva illuminazione naturale, sarà opportuno utilizzare colori fosforescenti, materiali riflettenti o illuminazione artificiale.</p> <p>3. Il segnale di avvertimento "tensione elettrica pericolosa", da esporre quando ricorre il caso a), deve avere forma triangolare, pittogramma nero su fondo giallo e bordo nero. Il segnale deve essere montato su apposito sostegno con il vertice rivolto verso l'alto (vedi figura). La palina così costituita può essere dotata di un organo di attacco con chiusura a chiave per essere vincolata al binario durante la sua esposizione. Questo segnale deve essere impiegato, con le modalità di esposizione di cui ai successivi comma 5 e 6, dal personale dell'Impresa Ferroviaria (art. 8) prima di alimentare la condotta AT mediante carrelli</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>alimentazione AT o prese fisse. Non occorre la sua esposizione quando l'alimentazione della condotta AT avviene con i mezzi di trazione.</p> <div data-bbox="280 400 560 628" data-label="Image"> </div> <p>4. Il segnale di divieto di alimentazione AT, da esporre quando ricorre il caso b), deve avere forma rotonda, pittogramma nero su fondo bianco, bordo e banda (verso il basso da sinistra a destra lungo il simbolo, con un'inclinazione di 45°) rossi (il rosso deve coprire almeno il 35% della superficie del cartello). Il pittogramma è costituito dalla scritta "R.E." e la segnalazione ausiliaria dalla scritta "VIETATA ALIMENTAZIONE AT - MANUTENZIONE IN CORSO". Il segnale deve essere montato su apposito sostegno (vedi figura). La palina così costituita può essere dotata di un organo di attacco con chiusura a chiave per essere vincolata al binario durante la sua esposizione. Questo segnale deve essere impiegato, con le modalità di esposizione di cui ai seguenti comma 5 e 6, dal personale dell'Impresa Ferroviaria, prima di iniziare interventi di manutenzione sulla condotta o sulle apparecchiature AT dei veicoli sui binari di piazzali o nei parchi di</p>					

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

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stazione non adibiti in via permanente alla manutenzione dei rotabili.</p>  <p>5. Le seguenti modalità di esposizione valgono sia per i segnali di avvertimento che per quelli di divieto. I segnali di sicurezza devono essere esposti al centro del binario, in prossimità delle testate dei veicoli o delle colonne dei veicoli, ad una distanza dalla testata tale da non permettere l'accoppiamento della condotta AT da parte di altri mezzi di alimentazione. Nelle stazioni di testa, ove non esiste sufficiente distanza fra materiale e paraurti, i segnali dovranno essere esposti di lato dalla parte del marciapiede e, dove esiste, anche su quello di servizio. Per richiamare l'attenzione del personale nel caso di rilevante lunghezza della colonna dei veicoli, di scarsa visibilità, composizione posta su binario in curva, ecc., oltre ai segnali regolamentari posti sulle</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>testate se ne possono aggiungere altri lungo le fiancate della colonna medesima.</p> <p>6. Il personale addetto, prima dell'esposizione dei segnali di avvertimento "tensione elettrica pericolosa", deve accertarsi che non ne siano stati già esposti altri e che, in ogni caso, non siano in corso manipolazioni, manutenzioni o riparazioni da parte di altro personale. Prima di ogni manipolazione, manutenzione o riparazione, il personale deve accertarsi che non siano esposti segnali di avvertimento "tensione elettrica pericolosa" e che non siano, in ogni caso, in corso alimentazioni della condotta AT.</p> <p>7. E' vietato spostare o superare con rotabili la segnaletica di sicurezza durante la sua esposizione; questa deve rimanere esposta per tutto il tempo necessario per le operazioni che ne hanno richiesto l'impiego</p> <p style="text-align: center;">APPENDICE II</p> <p>NORME GENERALI PER L'ESERCIZIO DEL RISCALDAMENTO DEI TRENI</p> <p>1) Il riscaldamento elettrico è erogato soltanto ai seguenti treni:</p> <p>a) - treni viaggiatori; (Indipendentemente dal loro numero sono considerati tali tutti i treni che effettuano il servizio viaggiatori, anche se composti solo in parte da carrozze per il trasporto di persone);</p> <p>b) - treni postali;</p> <p>c) - treni merci equiparati ai treni viaggiatori.</p> <p>2) Ad uno stesso treno non può essere erogato contemporaneamente il riscaldamento a vapore e quello elettrico, per cui se la composizione è atta a ricevere</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>per una parte il riscaldamento elettrico ed un'altra quello <i>a</i> vapore, deve essere attivato un solo tipo di riscaldamento: elettrico oppure <i>a</i> vapore. La parte dove il riscaldamento non è stato attivato deve viaggiare senza riscaldamento (Analogamente il riscaldamento, sia elettrico che <i>a</i> vapore, <i>può</i> essere limitato ad una sola parte del treno quando regioni tecniche ne impediscono l'erogazione a treno completo. Attualmente il riscaldamento <i>a</i> vapore può essere erogato soltanto <i>a</i> treni <i>straordinari</i> effettuati in occasioni particolari).</p> <p>3) I treni ordinari di cui al punto 1) da riscaldare elettricamente sono quelli riportati sul volume II "Composizioni dei treni viaggiatori" per i treni a lunga percorrenza e sui libretti diramati dalle singole Unità Periferiche interessate per i treni circolanti nel proprio ambito. Non sono indicati i treni composti di mezzi leggeri, con o senza l'aggiunta di veicoli di materiale ordinario.</p> <p>4) I treni supplementari viaggiatori e postali devono, di regola, essere programmati con lo stesso tipo di riscaldamento previsto per i treni ordinari di cui sono la ripetizione (ante - bis - ter, etc.).</p> <p>5) Un treno previsto in orario con automotrici (elettriche o diesel) che per cause particolari viene effettuato con materiale ordinaria, agli effetti del riscaldamento deve essere considerata come un treno straordinario.</p> <p>6) Nei periodi riportati nel prospetto seguente, per ciascuna linea ed in relazione al riscaldamento programmato gli impianti</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di riscaldamento dei veicoli in composizione ai treni devono essere inseriti. Negli altri periodi gli impianti suddetti devono essere disinseriti e possono essere inseriti soltanto in caso di necessità.</p> <p>Le Unità Periferiche possono, per i soli treni regionali e nel proprio ambito, posticipare o anticipare la fine del periodo stabilito nel prospetto seguente (vedi prospetto).</p> <p>7) I veicoli adibiti a servizi diretti internazionali devono viaggiare con la condotta A.T. collegata per ogni periodo dell'anno, qualunque siano i servizi interessati. Per i servizi assicurati sulle Reti estere con riscaldamento a vapore gli accoppiatori del riscaldamento a vapore devono essere collegati dal 1° settembre al 15 giugno successivo (vedere paragrafo 5 punto 6 del RIC).</p> <p>8) In relazione al tipo di riscaldamento programmato ed all'assistenza di apparecchiatura ad Aria Soffiata (A.S.) e di Climatizzazione (A.C.) i treni devono rispettare le seguenti condizioni:</p> <p>a) in tutti i periodi dell'anno e su tutte le linee i treni devono avere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - organi della condotta A.T. collegati tra i veicoli; - condotta A.T. permanentemente alimentata; - organi di accoppiamento B.T. congiunti ed impianti di climatizzazione sempre inseriti. <p>b) Nei periodi e sulle linee indicate dal prospetto di cui al punto 6) sui treni programmati con Riscaldamento Elettrico tradizionale (R.E.), l'impianto di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>riscaldamento deve essere sempre inserito dalle 20 alle 8 (riscaldamento notturno)(In relazione alle condotta A.T. sempre alimentata, il personale di scorta dovrà provvedere alla inserzione ed alla disinserzione degli impianti di riscaldamento in base agli orari sopra detti.</p> <p>9) Entro i periodi indicati nel prospetto di cui al punto 6) e previo accordi con le Unità limitrofe, le Unità Periferiche interessate ordineranno l'attivazione e la disattivazione del riscaldamento elettrico dalle 8 alle 20 (riscaldamento diurno). Le disposizioni impartite devono essere estese anche alle altre Unità Centrali interessate.</p> <p>10) Nei periodi di attivazione del riscaldamento diurno (dalle 8 alle 20 disposto dalle Unità Periferiche (vedere punto 9), e solo in questi periodi, deve essere attivato il riscaldamento preventivo dei treni. Le Unità Periferiche devono stabilire il tipo di riscaldamento preventivo da erogare ai treni in ciascuna località tenendo presente che la sua durata non deve essere inferiore a 30 minuti. Previo accordi fra le Unità Periferiche interessate la durata del riscaldamento preventivo potrà essere opportunamente allungata rispetto al tempo sopradetto nei periodi di freddo intenso; potrà essere ridotta, solo in casi eccezionali, semprechè rimanga garantito il confort per i viaggiatori.</p> <p>11) Entro i periodi indicati al punto 6), in relazione alle esigenze climatiche del momento o su richiesta dei viaggiatori, è data facoltà:</p> <p>a) <i>ai dirigenti movimento e capitreno:</i></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

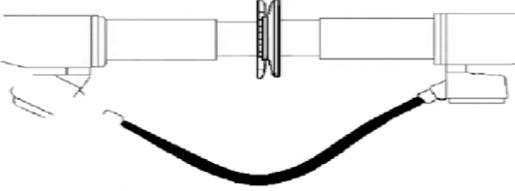
Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- di disporre l'erogazione sui singoli treni del riscaldamento elettrica diurno nei periodi di transizione durante i quali non è stato impartito, oppure è stato revocato l'ordine delle Unità Periferiche;</p> <p>- di sospendere l'erogazione del riscaldamento, di qualsiasi tipo, sui singoli treni.</p> <p>Gli ordini impartiti verbalmente al personale di macchina o agli accudienti per carri riscaldatori devono essere trascritti, a cura del personale che li ha in consegna, sui fogli di corsa, sui bollettini di trazione e sui bollettini di scoria per riscaldatori. Gli ordini devono essere comunicati agli agenti di scorta affinché eseguano la inserzione del riscaldamento nei singoli veicoli. Gli agenti di scorta devono provvedere di loro iniziativa, durante i periodi di attivazione del riscaldamento, alle incombenze di cui al successivo punto 13).</p> <p>b) al responsabile di stazione dell'Impresa ferroviaria:</p> <p>- di sospendere temporaneamente l'erogazione del riscaldamento preventivo ai treni, comunicandolo con ordine scritto al dirigente del posto di verifica che a sua volta annoterà il periodo sul libro dei rapporti e lo notificherà al Deposito Locomotive di giurisdizione.</p> <p>12) Tutti i rotabili impiegati per la formazione dei treni da riscaldare elettricamente devono essere sottoposti, nei periodi di attivazione del riscaldamento, alle seguenti prove:</p> <p>a) prova di funzionamento - (prima</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'uscita dai Depositi locomotive) degli impianti di erogazione del riscaldamento installati a bordo dei mezzi di trazione o dei carri Vrec (vedere art. 21);</p> <p>b) controllo dell'efficienza degli impianti di riscaldamento dei veicoli. Tale controllo deve permettere l'eliminazione, in tempo utile, delle eventuali anomalie riscontrate e deve effettuarsi, secondo le possibilità e preve disposizioni dell'Unità Periferica:</p> <ul style="list-style-type: none"> - subito dopo l'arrivo dei treni nelle stazioni di fine corsa; - durante la sosta dei veicoli nei parchi o nelle stazioni. <p>c) prova di funzionamento degli impianti di riscaldamento dell'intera composizione prima della partenza del treno. Qualora il riscaldamento non venga attivato nella stazione di origine dal mezzo destinato ad erogarlo, se sul treno c'è il personale di scorta, la prova deve essere sempre eseguita, per accertare il regolare funzionamento degli impianti (Poiché la condotte A.T. è sempre alimentata, il personale di scorta deve provvedere, dopo che è stata eseguita la prove (da parte del personale di verifica e/o di macchina), alla disinserzione degli impianti del riscaldamento elettrico). Se per ragioni contingenti non è possibile eseguire la prova completa, essa dovrà essere limitata solo all'accertamento dello stato di isolamento della condotta A.T. Nei periodi di transizione i treni diurni programmati con riscaldamento elettrico se sul treno c'è il personale di scorta, devono essere sottoposti alla prova prevista prima</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-15deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della partenza.</p> <p>13) L'inserimento degli impianti di climatizzazione e di riscaldamento, avviene automaticamente all'atto dell'alimentazione dalla condotta A.T. quando i veicoli sono già predisposti. Il controllo dell'avvenuta inserzione compete, quando è previsto, di norme al seguente personale:</p> <p>a) <i>agli agenti dei posti di verifica</i> - nelle stazioni di origine dei treni o dei singoli veicoli;</p> <p>b) <i>agli agenti delle stazioni</i> - nelle stazioni di origine dei treni, o dei singoli veicoli, se la climatizzazione od il riscaldamento deve essere attivato in dette stazioni e non vi siano agenti di verifica.</p> <p>c) <i>agli agenti di scorta ai treni</i> - durante il percorso.</p> <p>14) Gli impianti al riscaldamento dei treni composti di mezzi leggeri, termici ed elettrici, devono essere in grado di erogare il riscaldamento elettrico entro le date di <i>inizio dei periodi indicati</i> nel prospetto di cui al punto 6i) precedente. Il riscaldamento su tali treni deve essere regolato secondo le norme dell'art. 83 della P.G.O.S., mentre il riscaldamento preventivo deve essere disposto, per ciascuna località, in accordo fra le Unità Periferiche interessate. Il riscaldamento elettrico ai veicoli aggiunti ai mezzi leggeri deve essere regolato secondo le norme stabilite per i treni formati con materiale ordinario.</p> <p>15) In ciascuna Unità Periferica deve essere istituita, nel periodo 1/9 - 31/5 dell'anno</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>successivo, una Commissione di Vigilanza sul servizio del riscaldamento ai treni. La commissione, formata da funzionari delle Unità, ha i seguenti compiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - assicurarsi dell'effettiva e tempestiva attuazione delle norme che regolano il riscaldamento nonché dei programmi elaborati dalle Unità Centrali interessate o dalle Unità Periferiche, sia per le prove che per il preriscaldamento dei treni; - sorvegliare il regolare andamento del servizio, intervenendo se necessario presso gli Uffici competenti, sia della propria che di altre Unità, per l'eliminazione di eventuali irregolarità; - sottoporre le Unità Periferiche ed alle Unità Centrali sopradette proposte a o modifiche per migliorare l'organizzazione del servizio di riscaldamento ai treni. <p style="text-align: center;">APPENDICE III</p> <p>I veicoli che presentano non conformità (avarie o anomalie) alla condotta elettrica ad alta tensione devono portare, in corrispondenza dei quattro angoli laterali, la seguente etichetta formato 184x210 mm:</p>					

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

Testo EATR	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: right;">Modello</p> <p>(Sigla dell'ITF) (Struttura Operativa emittente)</p> <p style="text-align: center;">CONDOTTA ELETTRICA AD ALTA TENSIONE NON UTILIZZABILE</p> <p>Constatazioni: _____</p> <p>Località di etichettamento _____ data _____</p> <p>N° patente _____ firma _____</p> 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				