

**TABELLA DI RAFFRONTO
IET - RCF.**

Nella 1ª colonna è riportato il testo delle Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando (IET) inserite nelle Norme per la Circolazione dei Rotabili (NCR) e nelle Istruzioni per la Circolazione dei Treni ad uso del personale di Accompagnamento, 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 IET;
- nella 3ª colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle IET è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;
- nella 4ª colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo delle IET 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 IET, 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 traghetti, le manovre negli scali di smistamento, ecc.

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;">PARTE I ESERCIZIO CON DIRIGENTE CENTRALE OPERATIVO CAPITOLO I Norme di carattere generale</p> <p>1.1.1 Determinate linee, o tratti di linea, provviste di attrezzature stabilite dall'Unità centrale competente, sono esercitate con il Dirigente Centrale Operativo secondo le Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando. Il sistema, che si avvale di specifiche attrezzature tecniche, prende la denominazione di sistema con comando centralizzato del traffico (CTC); l'operatore del Movimento preposto alla gestione di tale sistema prende la denominazione di Dirigente Centrale Operativo (DCO). Le condizioni di esercizio relative agli impianti e alle linee telecomandate che interessano il personale dei treni sono riportate</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL ne-</p>		I	GI	<p>Le norme del nuovo RCF sono applicabili indipendentemente dal sistema di esercizio delle linee e dal presenziamento o meno delle località di servizio.</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>nell'orario di servizio.</p>	<p>cessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>				
<p>1.1.2 Il sistema CTC è un mezzo di relazione fra un posto centrale e posti periferici, collegati da un canale per l'effettuazione di teleoperazioni; la sicurezza dell'esercizio è affidata agli apparati locali e al blocco.</p> <p>L'esistenza delle necessarie condizioni di sicurezza nell'apparato è garantita solo con la disposizione a via libera del segnale che comanda il movimento del treno.</p> <p>Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 l'esistenza delle necessarie condizioni di sicurezza nell'apparato è garantita con la concessione di una Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa (art. 21 bis - B, lettera a) del Regolamento sui Segnali) da parte del Sistema, che comanda il movimento del treno. Su determinate linee esiste un particolare tipo di CTC</p>	<p>2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza.</p> <p>Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti</p>	<p>I</p>	<p>GI</p>	<p>Le norme del nuovo RCF sono applicabili indipendentemente dal sistema di esercizio delle linee e dal presenziamento o meno delle località di servizio.</p>	

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>denominato Sistema Comando e Controllo (SCC). Tali linee devono essere indicate nell'orario di servizio.</p>	<p>per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.5 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera c):</p> <p>c.1. ogni movimento di treno deve avvenire su un tratto di via libero, concesso in uso esclusivo al treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri veicoli;</p> <p>c.2. la velocità massima ammessa per ogni treno, in ogni punto della linea, deve essere tale che il treno stesso, mediante il sistema di frenatura, possa arrestarsi entro lo spazio residuo del tratto di via concesso in uso esclusivo di cui alla precedente lettera c.1..</p> <p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p><i>movimento</i>" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p>				
<p>1.1.3 Sono posti periferici tutti quei posti di servizio ricadenti sotto la giurisdizione del DCO (stazioni, bivi, posti di comunicazione) e possono essere presenziabili o non presenziabili da operatore di movimento. L'eventuale presenziamento degli impianti non viene notificato al personale dei treni. Le stazioni sono tutte munite di doppio segnalamento di protezione e partenza salvo quelle poste su linee esercitate con CTC di tipo semplificato che sono munite di segnale di protezione di 1a categoria preceduto da segnale di attenzione e di segnale di partenza sul solo binario specializzato per senso di marcia. L'aspetto normale dei segnali fissi dei posti periferici è di via impedita. Nelle stazioni si possono effettuare incroci, precedenza e manovre. Le stazioni che delimitano il tratto di linea gestito con sistema CTC ed eventuali altre stazioni intermedie, designate dalle Unità periferiche interessate e presenziate da DM, vengono definite stazioni porta. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i PdS sono muniti dei segnali imperativi di cui all'art. 43bis del Regolamento sui Segnali. Nelle stazioni i segnali imperativi di partenza sono distinti per binario. L'ufficio movimento (UM) dei posti telecomandati è chiuso. Il DCO, i capitreno, ed altri agenti</p>	<p>2.12 Nelle località di servizio vengono svolte le attività e funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario. Esse sono delimitate da segnali denominati segnali di protezione.</p> <p>2.13 Le località di servizio possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>stazioni</i>: in esse possono svolgersi incroci, precedenza, cambi di binario o, nelle stazioni dalle quali si diramano più linee (stazioni di diramazione), passaggi da una linea all'altra, e soste per lo svolgimento del servizio. Sono provviste di segnali denominati segnali di partenza. Nel caso in cui non vi si svolga il servizio viaggiatori o merci sono denominate posti di movimento; - <i>bivi</i>: da essi si diramano più linee; - <i>posti di comunicazione</i>: di passaggio da un binario all'altro di una stessa linea; - <i>posti di passaggio tra il doppio e il semplice binario</i>: di confluenza di linea a doppio binario in linea a semplice binario; - <i>posti di blocco intermedi</i>: atti al distanziamento dei treni. <p>2.14 Le località di servizio possono essere dotate di più segnali di protezione e di partenza.</p> <p>2.16 In linea possono essere presenti</p>		I	GI	<p>Per le linee AC/AV valgono gli stessi principi validi per le altre linee. I GI per ciò che riguarda le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stabiliti dalle Unità periferiche interessate sono in possesso di chiave valida per tutti i predetti impianti.</p>	<p>postazioni fisse o temporanee per lo svolgimento di attività con impatto sulla sicurezza della circolazione: i posti fissi per la custodia dei passaggi a livello presenziati, i posti di manovra dei deviatori in linea, i posti fissi di vigilanza dell'infrastruttura, nonché i cantieri di lavoro (nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo sui binari in esercizio).</p> <p>2.17 I posti di esodo (PdE) sono impianti nei quali è possibile evacuare l'infrastruttura ferroviaria in caso di emergenza.</p> <p>2.18 Le fermate sono impianti appositamente attrezzati per la salita e la discesa dei viaggiatori dai treni. Esse possono essere ubicate nelle località di servizio o in linea.</p> <p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1.1.3 bis Sulle linee esercitate con il blocco automatico, ai segnali di protezione e partenza di un posto periferico può essere conferito carattere di permissività temporanea mediante l'accensione della lettera maiuscola "P" luminosa. Mediante la lettera "P" luminosa può essere conferita la permissività a particolari segnali di blocco automatico aventi anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.). I segnali muniti di lettera luminosa "P" sono indicati nell'orario di servizio.</p>	<p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>		I	GI	
<p>1.1.3 ter Sulle linee esercitate con il blocco conta-assi, i segnali di protezione e partenza di un posto periferico possono essere muniti rispettivamente di lettere luminose "D" ed "A" di cui all'art. 48 ter del Regolamento sui Segnali. I segnali dei posti di blocco intermedi sono sempre muniti della lettera luminosa "A". Ai segnali di blocco dei PdS e dei PBI può essere assegnata anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) secondo quanto stabilito nelle apposite Istruzioni. I segnali muniti di lettere luminose "D" ed "A" sono indicati nell'orario di servizio.</p>	<p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>		I	GI	

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1.1.4 Il DCO assume personalmente la dirigenza movimento dell'intera linea a lui affidata e si avvale della collaborazione dei DM delle stazioni porta. Inoltre, per determinate operazioni previste in situazioni particolari, il DCO si avvale anche della collaborazione del personale dei treni, nonché di quello che, eventualmente, presenzia le stazioni. Il DCO opera per delega degli Uffici Superiori e dovranno pertanto essere scrupolosamente eseguiti i suoi ordini dei quali egli è responsabile.</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>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p> <p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p>		I	GI	
<p>1.1.5 La funzione di agente treno viene svolta di regola dal capotreno. Per i treni circolanti senza capotreno, i</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da</p>	M	I	GI	Introdotta il principio che, ai fini della circolazione del treno, l'agente treno è

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>compiti di quest'ultimo sono svolti dal personale di condotta, secondo quanto specificamente previsto dall'IPCL (art. 3 bis). Sulle linee a doppio binario esercitate con blocco automatico la funzione di agente treno viene svolta dal macchinista che presta servizio in testa al treno, salvo il caso di agente unico addetto alla condotta. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 la funzione di agente treno viene svolta dal personale di condotta che presta servizio in testa al treno. Nel caso di un solo agente addetto alla condotta, tale agente si avvarrà del capotreno per far presenziare la cabina di guida con le incombenze di cui all'art. 3 comma 3 IPCL (art. 14 comma 6 della ISPAT) qualora debba allontanarsi dal mezzo di trazione per assolvere agli obblighi di servizio.</p> <p>Le mansioni che l'agente del treno svolge su richiesta del DCO possono consistere nel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ricevere le prescrizioni; - verificare e confermare al DCO le condizioni di esercizio relative a determinati enti del posto, desumibili direttamente o tramite apposite ripetizioni; - effettuare la manovra a mano dei deviatoi; - adempiere a quelle altre particolari incombenze previste dalle presenti Istruzioni, o che si rendessero necessarie per particolari contingenze. Nelle tradotte con il mezzo di trazione affi- 	<p>persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>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>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p>				<p>sempre l'agente di condotta.</p> <p>Per le linee AC/AV valgono gli stessi principi validi per le altre linee.</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dato ad un solo agente di condotta e non scortate da capotreno, le funzioni di agente treno ed i compiti del capotreno, previsti dalla presente Istruzione sono affidati all'agente di scorta in possesso di specifica abilitazione; tale agente può svolgere le incombenze di cui al punto 1.1.9 (compilazione del bollettino di frenatura e composizione e delle prescrizioni tecniche) solo se in possesso dell'apposita abilitazione.</p>					
<p>1.1.6 Nell'ufficio Movimento di ciascuna stazione normalmente esercitata in telecomando o teleconsenso esiste una scorta di Riepiloghi prescrizioni di movimento, di Bollettini di Frenatura e Composizione (BFC), di Lista Veicoli, una serie di moduli M. 3, M. 40 TELECOM/1, M. 40 ed un protocollo M. 100b.</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p>	M	I	GI	<p>Introdotta la possibilità di utilizzare strumenti informatici per la notifica delle prescrizioni.</p>
<p>1.1.7 Sul tratto di linea di giurisdizione del DCO, oltre ai normali moduli, vengono utilizzati i Modd. M. 40 TE-</p>	<p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'agente treno è l'agente di condotta e le prescrizio-</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>LEC/2 (dal DCO) e M. 40 TELEC/1 (dal personale di stazione e dei treni) per prescrizioni specifiche che sono prestampate sui moduli stessi (Allegato 1). Nelle righe in bianco dei predetti moduli possono essere praticate ulteriori prescrizioni. Il DCO, quando deve comunicare al personale dei treni prescrizioni di movimento che prevedono l'uso del Mod. M. 40 TELEC/1, compilerà il Mod. M. 40 TELEC/2 in suo possesso e ne trasmetterà il contenuto come un dispaccio indicando i singoli numeri d'ordine o, per i moduli M. 40 TELEC (Blocco Radio) i riferimenti d'ordine delle prescrizioni da praticare, la cui casella è da barrare. In ogni caso il DCO deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Il ricevente ha l'obbligo di collazionare e completare le prescrizioni ricevute sul mod. M. 40 TELEC/1 mentre vengono dettate. Nel trasmettere il contenuto dei moduli il DCO deve indicare la data, il numero progressivo del modulo, completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma. Il ricevente, dopo il collazionamento, dovrà trasmettere il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre facendolo seguire dalla propria firma. Nella compilazione dei moduli M. 40 TELEC le prescrizioni non notificate debbono ritenersi annullate. Il Mod. M. 40 TELEC/1 deve essere compilato a decalco in tre esemplari di cui uno rimane attaccato al bloc-</p>	<p>che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>4.11 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.12 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti car-</p>				<p>ni devono essere notificate almeno all'agente di condotta.</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>chetto; uno, con la firma del macchinista, rimane al capotreno che l'alleggerà al riepilogo delle prescrizioni di movimento ed uno rimane al macchinista. Sulle linee ove il macchinista è agente treno, questi dovrà ritirare solo la propria copia. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il modulo M. 40 TELECOM/1 (Blocco Radio) è composto di soli due esemplari, mancando quello per il capotreno. Su tali linee, il personale di condotta deve essere munito di un fascicolo di moduli M. 40 TELECOM/1 (Blocco Radio). Per le prescrizioni di movimento da praticarsi dal DM di un posto di servizio questi utilizzerà il Mod. M. 40 TELECOM/1 compilandolo autonomamente per quanto di sua competenza e aggiungendovi eventualmente anche le prescrizioni di movimento impartite con dispaccio. Il Mod. M. 40 TELECOM può anche essere trasmesso per telefono dal dirigente movimento di un posto di servizio all'agente treno. Le sole prescrizioni previste dal Mod. M. 40 TELECOM possono essere partecipate tramite l'apposito incaricato quando la stazione è presenziata; le prescrizioni non previste dal Mod. M. 40 TELECOM e che non interessano l'apposito incaricato, devono invece essere comunicate direttamente all'agente treno che deve trascriverle nel protocollo telefonico e riportarle nei moduli specifici. <i>Parte I - Cap.</i></p> <p>Sul retro dei moduli sono riportate le indicazioni che specificano le situa-</p>	<p>tacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.13 Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti all'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, al carico e alla circolabilità dei veicoli e alle caratteristiche di composizione e frenatura del treno sono prescrizioni tecniche.</p> <p>4.14 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. 				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
zioni che richiedono il rilascio delle singole prescrizioni prestampate. Tali indicazioni hanno la funzione di guida per gli operatori.					
1.1.7 bis SOPPRESSO					
<p>1.1.8 I riepiloghi ed i relativi moduli di prescrizioni di movimento riguardanti i treni che hanno origine da stazioni telecomandate o presenziate da AI devono essere compilati in tempo utile dal capotreno anche nella parte di spettanza della stazione, in base alle comunicazioni che riceverà dal DCO. Le prescrizioni di movimento praticate dovranno dal capotreno essere confermate al DCO. In determinate situazioni le Unità periferiche interessate possono disciplinare particolari procedure per l'emissione dei riepiloghi e delle relative prescrizioni di movimento di carattere permanente o di qualche durata.</p> <p>1.1.9 I bollettini di frenatura e composizione ed i moduli di prescrizioni tecniche riguardanti i treni che hanno origine da stazioni telecomandate o presenziate da AI devono essere compilati in tempo utile dal capotreno.</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'Agenda Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni</p>	M	I	GI	Introdotta il principio che l'interlocutore del regolatore della circolazione (agente treno) è sempre l'agente di condotta.

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta.</p> <p>Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p>				
<p>CAPITOLO II</p> <p>Apparecchiature dei Posti di Servizio</p> <p>1.2.1 I Posti di servizio sono provvisti delle necessarie apparecchiature per la manovra a mano degli scambi, centralizzati o meno, nonché dei segnali di chiamata telefonica dell'agente treno. Possono anche essere provvisti di ripetizioni relative alle condizioni di determinati enti verificabili dall'agente treno, di maniglie di consenso per ingresso treno incrociante, di pulsanti per la costituzione degli itinerari di partenza, nonché, sulle linee esercitate con blocco contassi (B.ca) di tasti per la liberazione artificiale del blocco (TI B.ca). Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i PdS sono privi dei segnali di chiamata telefonica dell'agente treno.</p> <p>1.2.2 Alle estremità del quadro luminoso degli ACEI di stazione delle linee a semplice binario, sono evidenziate le indicazioni ad uso del capotreno (consensi di chiusura dei PL, allarme dei PL automatici, controllo di even-</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza.</p> <p>Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle ope-</p>		I	GI	

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>tuali deviatori in linea, freccia di consenso di blocco) riportate in Allegato 11. Negli impianti muniti di ACC, le predette indicazioni sono specificate dalle Unità periferiche interessate nei FL. Il capotreno può accertare l'aspetto delle suddette indicazioni previo azionamento dell'apposito tasto, che determina l'accensione delle zone del QL che contengono le indicazioni stesse. Tra le indicazioni è compresa anche quella relativa al tasto TI B.ca (per la liberazione artificiale del blocco). Nelle stazioni non presenziabili le suddette indicazioni ad uso del capotreno e il tasto TI B.ca sono ubicate in apposito quadretto topografico.</p> <p>1.2.3 In prossimità dei deviatori (centralizzati o manovrati a mano) esistono serrature (unità bloccabili) ove viene custodita e bloccata dal DCO la chiave per la manovra a mano del deviatoio cui la chiave stessa si riferisce (Allegato 6). La chiave può essere sbloccata con apposito comando del DCO (impianto impresenziato) o dall'agente che presenzia l'impianto a mezzo dell'apposita maniglia del banco ACEI. In ogni caso l'avvenuta liberazione della chiave si manifesta con apposita indicazione luminosa ubicata sul pannello della serratura. La serratura bloccabile è inoltre, in ogni caso, munita di un tasto di liberazione artificiale, piombato con piombo ad aletta, che permette lo sbloccamento della chiave nei casi in cui sia inefficace il consenso per la</p>	<p>razioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>				

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

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>estrazione della chiave stessa. Qualora, dovendosi effettuare la manovra a mano di un deviatore, il dispositivo di sbloccamento della chiave non dovesse funzionare, l'agente treno viene autorizzato con apposito dispaccio del DCO a spiombare il tasto di liberazione. Nel caso in cui l'agente treno, dovendo effettuare la manovra a mano di un deviatore, trovasse già spiombato il tasto di liberazione, non dovrà estrarre la relativa chiave, se non dopo autorizzazione con dispaccio del DCO. Per determinati deviatori centralizzati con manovra oleodinamica, la chiave per l'esecuzione della manovra elettrica sul posto è custodita e bloccata dal DCO nell'apposito dispositivo (Allegato 6 - fig.2).</p>					
<p>1.2.4 In precedenza a ciascun deviatore centralizzato è installato il picchetto speciale di cui al punto 16 dell'Allegato 1 al Regolamento sui Segnali.</p>	<p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida,</p>		I	GI	

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p>				
<p>1.2.5 I deviatori esistenti nei posti di servizio possono essere con manovra centralizzata o con manovra a mano: quelli con manovra a mano sono assicurati con fermascambio elettrico o a chiave; questi ultimi sono muniti di controllo cumulativo di posizione ed efficienza quando sono richiesti per la formazione degli itinerari.</p> <p>a) Deviatori con manovra elettrica (deviatori centralizzati). Tutte le casse di manovra sono munite di indicatore (Allegato 7 figg. 1 e 2), il quale si dispone nella corrispondente posizione prevista solo dopo che lo scambio ha assunto la posizione voluta ed è fermascambiato in tale posizione. Durante la manovra e finché tali condizioni non sono state realizzate, l'indicatore resta in posizione intermedia. Le casse medesime sono inoltre dotate di un dispositivo per la manovra a mano sul posto dei deviatori.</p>	<p>2.3 I deviatori sono meccanismi che permettono il passaggio dei veicoli ferroviari da un binario ad un altro. Le possibili diverse direzioni di inoltro sono denominate rami del deviatoio.</p> <p>Il deviatoio è costituito da due parti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cambiamento o telaio degli aghi, che permette l'inoltro in una direzione, dando continuità alla rotaia; - incrociamiento, che permette il passaggio delle ruote all'intersezione delle rotaie. <p>Il deviatoio può essere impegnato di punta. quando viene percorso dal cambiamento verso l'incrociamiento, o di calcio. se percorso in senso contrario.</p> <p>Il deviatoio si dice disposto per lo sinistra o per lo destra quando permette, rispettivamente, il passaggio di veicoli ferroviari sul ramo</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che tutti i deviatori percorsi dai treni devono essere dotati di dispositivi e collegamenti di sicurezza.</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Le modalità per detta manovra sono riportate nell'allegato 7. La regolare disposizione, rispetto l'itinerario da percorrere, di un deviatoio con manovra elettrica è accertabile arrestando il treno in precedenza al deviatoio stesso senza impegnarne gli aghi (sia se incontrato di punta sia se incontrato di calcio) e controllando la congruente posizione assunta dagli aghi dello scambio e dall'indicatore da deviatoio.</p> <p>b) Deviatoi con manovra a mano. La manovra dei deviatoi assicurati con fermascambi a chiave è possibile previo sbloccamento delle relative chiavi che normalmente sono introdotte in apposite serrature. La regolare disposizione, rispetto l'itinerario da percorrere, di un deviatoio con manovra a mano è accertabile arrestando il treno in precedenza al deviatoio stesso senza impegnarne gli aghi (sia se incontrato di punta sia se incontrato di calcio) e controllando la congruente posizione assunta dagli aghi dello scambio.</p> <p>c) Deviatoi con manovra oleodinamica (deviatoi centralizzati). I deviatoi con manovra oleodinamica sono muniti di due segnali indicatori permanentemente luminosi, uno per movimenti con deviatoio preso di punta e l'altro per movimenti con deviatoio preso di calcio (All. 8 fig. 1). Tali indicatori si dispongono con l'aspetto previsto solo dopo che il deviatoio ha assunto la posizione voluta ed è fermascambiato in tale po-</p>	<p>di sinistra o di destra rispetto a chi guarda il deviatoio dalla punta. I deviatoi possono essere percorsi a specifiche velocità massime in funzione del tipo di armamento e delle loro caratteristiche geometriche [raggio di curvatura e tangente]. La velocità massima ammessa può essere diversa per ciascuno dei rami del deviatoio.</p> <p>Due deviatoi, situati su due binari generalmente attigui e paralleli, collegati tra loro in modo da consentire il passaggio dall'uno all'altro binario, costituiscono una comunicazione.</p> <p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sizione. Nel caso di deviatoi a cuore mobile i predetti indicatori si dispongono con l'aspetto previsto solo dopo che gli aghi e il cuore dello scambio, hanno assunto la posizione voluta e fermascambiati in tale posizione. In mancanza di tali condizioni gli indicatori luminosi restano spenti. In tale evenienza, i deviatoi non possono essere impegnati dai treni, a meno che l'agente treno non riceva specifica prescrizione dal DCO: <i>"Riferimento prescrizione n°... del modulo M. 40 TELEEC (se trascritta su modulo a parte, aggiungere la dizione: "del modulo M. 40 TELEEC in vostro possesso") dopo la fermata in precedenza al deviatoio n°..... siete autorizzato a superarlo in manovra, non tenendo conto del relativo segnale indicatore spento"</i>.</p> <p>Tale prescrizione può essere trasmessa unitamente a quelle relative al superamento del segnale di protezione o partenza, da cui avviene il movimento degradato del treno. I predetti deviatoi sono dotati di un dispositivo per la manovra individuale a mano o elettrica sul posto. Le modalità per detta manovra sono riportate, per tipologia di deviatoio, nell'Allegato 8. La regolare disposizione, rispetto l'itinerario da percorrere, di un deviatoio con manovra oleodinamica è accertabile arrestando il treno in precedenza al deviatoio stesso senza impegnare gli aghi (sia se incontrato di punta sia se incontrato di calcio) e controllando il congruente aspetto</p>	<p>correttamente il significato.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p> <p>8.3 Tutti i deviatoi di linea e delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di dispositivi di sicurezza che assicurano gli elementi mobili.</p> <p>8.5 Tutti i deviatoi interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.</p> <p>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatoi, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatoi.</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>assunto dall'indicatore luminoso. Nel caso di deviatoio a cuore mobile con manovra oleodinamica l'arresto del treno in precedenza al deviatoio stesso deve avvenire senza impegnare gli aghi se incontrato di punta, oppure senza impegnare il cuore mobile, se incontrato di calcio. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 la specifica prescrizione del DCO relativa al superamento dei deviatoi con manovra oleodinamica con rispettivi segnali indicatori spenti può essere trasmessa unitamente a quelle relative all'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione.</p>					
<p>1.2.5 bis Sulle linee esercitate con SCC, tutti i deviato centralizzati in area telecomandata sono muniti del segnale luminoso a luce blu e relativa tabella a fondo giallo di cui al punto D) dell'art. 69 del Regolamento sui Segnali. Gli eventuali deviatoi con manovra a mano (non centralizzati) ubicati in area telecomandata sono solo muniti della predetta tabella a fondo giallo. L'accensione a luce blu fissa del segnale luminoso indica che esiste il controllo del deviatoio ad esso associato e che la posizione assunta dal deviatoio stesso è congruente con quella voluta dall'itinerario comandato. La mancata accensione del segnale luminoso a luce blu di un deviatoio percorso, quando il movimento avviene con l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante, indica la man-</p>	<p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta</p>		I	GI	

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>canza di una o di entrambe le predette condizioni. I segnali luminosi da deviatoio a luce blu possono essere attivati anche quando non si ottiene l'accensione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio. La regolare disposizione, rispetto l'itinerario da percorrere, di un deviatoio munito di segnale luminoso da deviatoio a luce blu, è accertabile arrestando il treno in precedenza al deviatoio stesso senza impegnarne gli aghi (sia se incontrato di punta sia se incontrato di calcio) e controllando l'accensione del relativo segnale luminoso a luce blu. Nel caso di deviatoio a cuore mobile con manovra oleodinamica l'arresto del treno in precedenza al deviatoio stesso deve avvenire senza impegnarne gli aghi se incontrato di punta, oppure senza impegnarne il cuore mobile, se incontrato di calcio. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i segnali luminosi da deviatoio a luce blu possono essere attivati anche se i segnali imperativi dei PdS sono privi dei segnali di avanzamento e di avvio.</p>	<p>stesso di recepirne completamente e correttamente il significato. 5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta. 5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantire la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali. 5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p>				
<p>1.2.6 Sulle linee a semplice binario esercitate con CTC semplificato, nelle stazioni impresenziabili, i deviatoi estremi sono di tipo tallonabile con ritorno elastico nella posizione normale sono disposti per la sinistra e dotati di controllo elettrico (Allegato 9). In conseguenza, vi sono solo due binari di circolazione, specializzati per ciascun senso di marcia. Ciascun devia-</p>	<p>2.4 I deviatoi sono meccanismi che permettono il passaggio dei veicoli ferroviari da un binario ad un altro. Le possibili diverse direzioni di inoltro sono denominate rami del deviatoio. Il deviatoio è costituito da due parti: - cambiamento o telaio degli aghi, che permette l'inoltro in una direzione, dando continuità alla ro-</p>		I	GI	

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>toio è dotato di leva a contrappeso per la manovra a mano e corredato da una serratura a chiave per consentirne il rovesciamento. Detti deviatoi non devono essere percorsi, in entrambi i sensi, a velocità superiore a 30 km/h. Ciascuna di queste stazioni è dotata di una serratura centrale contenente tutte le chiavi degli scambi. Per svincolare le suddette chiavi occorre introdurre nella serratura la chiave custodita e bloccata nell'unità bloccabile: detta chiave può essere liberata solo con telecomando del DCO, oppure azionando, su autorizzazione con dispaccio del DCO, il tasto di liberazione artificiale. In tali stazioni non viene impiegato il picchetto limite di manovra.</p>	<p>taia;</p> <ul style="list-style-type: none"> - incrociamiento, che permette il passaggio delle ruote all'intersezione delle rotaie. <p>Il deviatoio può essere impegnato di punta. quando viene percorso dal cambiamento verso l'incrociamiento, o di calcio. se percorso in senso contrario.</p> <p>Il deviatoio si dice disposto per lo sinistra o per lo destra quando permette, rispettivamente, il passaggio di veicoli ferroviari sul ramo di sinistra o di destra rispetto a chi guarda il deviatoio dalla punta.</p> <p>I deviatoi possono essere percorsi a specifiche velocità massime in funzione del tipo di armamento e delle loro caratteristiche geometriche [raggio di curvatura e tangente].</p> <p>La velocità massima ammessa può essere diversa per ciascuno dei rami del deviatoio.</p> <p>Due deviatoi. situati su due binari generalmente attigui e paralleli. collegati tra loro in modo da consentire il passaggio dall'uno all'altro binario, costituiscono una comunicazione.</p> <p>2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza.</p> <p>Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni ri-</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>chieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p>				
<p>1.2.7 Nelle stazioni delle linee a semplice binario possono esistere, ubicate di regola su ogni marciapiede, apposite maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti. In corrispondenza di tali maniglie, quando la stazione è impresenziata, viene attivata un'indicazione ottica che annuncia il treno incrociante; contemporaneamente nella stazione squilla una suoneria. Al verificarsi di tale eventualità, il capotreno del primo treno, a conferma che il proprio treno si è fermato, deve azionare l'apposita maniglia per consentire la disposizione a via libera del segnale per il ricevimento del treno incrociante. Se il 1° treno effettua servizio viaggiatori, e questo comporta l'attraversamento a raso dell'itinerario del 2° treno incrociante, nella concessione di consenso di cui sopra il capotreno deve tenere debito conto di tale circostanza.</p>	<p>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta.</p> <p>Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p> <p>2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza.</p> <p>Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'interlocutore del regolatore della circolazione (agente treno) è sempre l'agente di condotta.</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatori, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatori.</p>				
<p>1.2.8 Quando le stazioni vengono presenziate, funzionano i normali segnali di avanzamento. Quando le stazioni sono impresenziate i segnali di avanzamento sono inefficienti e, invece, funziona il segnale di chiamata telefonica dell'agente treno (T luminosa), di cui al punto 2 dell'allegato 1 del regolamento sui Segnali. Tale dispositivo ottico, sussidiato da dispositivo acustico (suoneria), è installato in corrispondenza dei segnali di protezione di tutti i posti di servizio e del fabbricato viaggiatori delle stazioni. La lettera T, normalmente spenta, si accende e contemporaneamente squilla anche una suoneria quando l'intervento dell'agente treno viene richiesto dal DCO o dal DM che eventualmente presenzia il posto. La chiamata di di-</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>2.9 Per consentire la comunicazione telefonica con i convogli , sull'infrastruttura sono installati i dispositivi di comunicazione "terra-treno" (sottosistema di terra). Su determinate linee è possibile inviare una comunicazione prioritaria definita "chiamata di emergenza".</p> <p>10.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comu-</p>		I	GI	

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sattiva con il sollevamento del micro-telefono o, in mancanza di risposta, dopo 5 minuti. L'agente treno di un treno fermo ad un segnale a via impedita non permissivo, di protezione o partenza di un posto di servizio, in caso di mancata chiamata telefonica deve annunciarsi di iniziativa al relativo telefono dopo trascorsi 3 minuti dalla fermata. Tale procedura deve essere osservata dall'agente treno anche nel caso di fermata ad un segnale di blocco intermedio che protegge punto singolare della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) disposto a via impedita con lettera "P" spenta. Per le comunicazioni tra DCO e agente treno e viceversa, se presenti dovranno essere utilizzate preferibilmente le apparecchiature per il collegamento via radio terra – treno e bordo-bordo (telefoni cellulari) oppure il collegamento di servizio terra –treno.</p>	<p>nicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p>				
<p>1.2.8 bis. Sulle linee esercitate con SCC, i segnali di protezione e partenza delle stazioni possono essere muniti di segnali di avanzamento e di avvio attivabili anche dal posto centrale quando il PdS è in regime di telecomando.</p> <p>1.2.9 Trattasi di particolari tabelle a fondo nero con numeri romani in bianco, ubicate in prossimità dei deviatori di ingresso, per l'individuazione, da parte del personale del treno dei binari di ricevimento in caso di ingresso con segnale di sposto a via impedita.</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire</p>		I	GI	

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1.2.10.All'esterno del FV, può essere installato, in posizione opportuna, un pannello sul quale è possibile individuare, attraverso indicazioni luminose, la direzione del treno, il relativo binario di ricevimento e , se esiste il sistema di qualificazione dei treni (M/V), anche il tipo di treno (merci o viaggiatori). Per il libero transito si ha l'accensione di una segnalazione luminosa in corrispondenza della scritta: <i>Attenzione treno in transito sul binario ...</i> e l'attivazione di una segnalazione acustica.</p>	<p>l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta</p>				
<p>1.2.11. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i segnali imperativi di protezione e partenza dei PdS sono privi di segnali di avanzamento e di avvio. Nel posto centrale e nell'ufficio movimento dei PdS sono previste, ad uso del DCO/DM, apposite indicazioni definite segnali virtuali (sono previsti segnali virtuali di protezione, di partenza, di avanzamento e di avvio). In corrispondenza dei segnali imperativi</p>	<p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>10.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione.</p>		I	GI	

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di protezione dei PdS e del fabbricato viaggiatori delle stazioni delle predette linee non è installato il segnale di chiamata telefonica dell'agente treno. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il personale di condotta di un treno fermo ad un segnale fisso (imperativo di PdS o di fine sezione o di Posto di Esodo oppure confine), per mancanza di Autorizzazione al movimento concessa dal sistema (art. 21 bis-B, lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali), dopo trascorsi 3 minuti dalla fermata, deve darne avviso al DCO di giurisdizione, specificando il segnale in corrispondenza del quale è avvenuto l'arresto del treno. Peraltro il personale di condotta deve mantenersi in contatto telefonico nel caso in cui il DCO gli abbia ordinato, con comunicazione non registrata, di prolungare la sosta fino al ricevimento della predetta Autorizzazione al Movimento e quest'ultima continuasse a non pervenire per un tempo notevole. Tale procedura deve essere osservata anche nel caso di arresto di un treno ad un segnale di confine per l'ingresso nella linea ERTMS/ETCS L2, salvo che , in tale evenienza , dovrà essere specificato come punto di arresto il segnale di confine. Nel caso particolare di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale fisso (imperativo di PdS o di fine sezione o di Posto di Esodo oppure confine) per caduta connessione radio od altra anomalia , il personale di condotta</p>	<p>Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deve darne subito avviso al DCO di giurisdizione , specificando la progressiva chilometrica e a seconda del caso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il binario di (sinistra o destra) se l'arresto è avvenuto in linea; - l'itinerario, di arrivo o di partenza di un treno se l'arresto è avvenuto in stazione rispettivamente tra il segnale imperativo di protezione e quello di partenza o sull'itinerario di partenza a valle del segnale imperativo di partenza. Nel caso di arresto di un treno ad un segnale di confine per l'uscita dalla linea ERTMS/ETCS L2, il personale di condotta deve darne avviso al DM/DCO di giurisdizione del tratto di linea tradizionale successivo al predetto segnale di confine, secondo le specifiche procedure previste per tali linee. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 per le comunicazioni tra il DCO e personale di condotta dovranno essere utilizzate prioritariamente le apparecchiature per il collegamento via radio GSM/R. 					
<p>CAPITOLO III Apparecchiature ed enti di linea 1.3.1 Per il distanziamento dei treni è realizzato il regime del blocco elettrico (automatico o conta-assi) e, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il regime del blocco radio. 1.3.2 Sulle linee a semplice binario, non disponendosi a via libera il segnale di partenza di una stazione impresenziata, il DCO dovrà far accer-</p>	<p>2.10 Ogni binario è attrezzato per la circolazione su di esso in uno solo o in entrambi i sensi di marcia. Sulle linee a doppio binario i cui binari sono attrezzati ciascuno per un solo senso di marcia opposto a quello dell'altro binario, i binari devono essere attrezzati per la circolazione sul binario di sinistra rispetto al senso di marcia. 2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite</p>		I	GI	

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>tare in loco dal capotreno l'efficienza o meno del blocco. Il funzionamento del blocco è rilevabile dal capotreno attraverso apposite indicazioni del quadretto topografico. Affinché il blocco possa essere utilizzato, in caso di movimenti con segnale a via impedita, occorre che sia accesa e giustamente orientata la freccia di consenso. Su determinate linee specificate dalle Unità periferiche interessate, e di regola sulle linee a doppio binario, l'indicazione di cui sopra non esiste, per cui non è accertabile, da parte dell'agente treno l'esistenza o meno della via libera.</p> <p>1.3.3 Sulle linee con blocco contassi il DCO nel caso in cui il blocco non risulti efficiente, può ordinare con dispaccio al capotreno stesso l'azionamento del tasto di liberazione artificiale del blocco. Tale operazione non è ammessa per i treni senza capotreno. Il capotreno, accertato che la lampada in corrispondenza del TI B.ca sia spenta azionerà il tasto, previo spiombamento, per tentare di ottenere la liberazione artificiale del blocco; se l'operazione ha avuto esito positivo, ciò sarà reso evidente dalla riaccensione della lampada. Il tasto dovrà poi comunque essere ripiombato a cura del capotreno che ne darà conferma al DCO con il dispaccio:</p> <p><i>- DCO ore ripiombato tasto TI B.ca stazione di lato piombo tolto applicato piombo</i></p>	<p>appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza.</p> <p>Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>8.16 Ciascun binario di linea atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco". La prima sezione di blocco a valle di una località di servizio può includere l'ultimo itinerario della località stessa.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>8.18 Un'autorizzazione al movimento deve includere almeno un'intera sezione di blocco o un intero itinerario e non può includere parti di essi.</p> <p>8.19 Sulle linee provviste di PdE, tra due PdE attigui non può circolare più di un treno alla volta, anche in presenza di più sezioni di blocco, pertanto su tali linee ogni autorizzazione al</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1.3.4 In caso di guasto delle telecomunicazioni il servizio può continuare purché i segnali possono essere regolarmente disposti a via libera oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, fino a quando pervengono ai treni Autorizzazioni al Movimento concesse dal Sistema (art. 21 bis — B, lettere <i>a</i>) e <i>b</i>) del Regolamento sui Segnali). In caso contrario la circolazione verrà arrestata fino alla riparazione dei guasti.</p>	<p>movimento deve terminare in corrispondenza di un PdE.</p> <p>11.6 Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				
<p style="text-align: center;">CAPITOLO IV Esercizio</p> <p>1.4.1 Al licenziamento dei treni nelle stazioni intermedie, anche se presenziate, provvede il capotreno con la disposizione a via libera del segnale di partenza oppure con l'attivazione, ove prevista, del segnale di avanzamento o di avvio. Nel caso di partenza con segnale a via impedita, nelle stazioni non presenziate o presenziate da AI, quando il segnale di avanzamento o di avvio non è attivato, il capotreno provvederà al licenziamento dopo aver ricevuto la prescrizione relativa (M. 40 TELEC); nelle stazioni presenziate da dirigente movimento, per il licenziamento dei treni devono essere osservate le norme previste dall'art. 6 del Regolamento per la circolazione dei treni (e corrispondente art. 19 IPCL). Quando la prescrizione di partenza con segnale a via impedita viene ricevuta dal macchinista questi dovrà rendere partecipe verbalmente l'eventuale</p>	<p>9.1 Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza e la marcia del treno avvengano in condizioni di sicurezza.</p> <p>9.3. L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per lo condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie: egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p> <p>9.4. L'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e aver verificato che il sistema di</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che i treni partono di iniziativa dell'agente di condotta, salvo alcuni casi in cui deve intervenire il regolatore della circolazione. Il capotreno deve dare il pronti a partire all'agente di condotta rispetto il servizio viaggiatori.</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>capotreno per il conseguente licenziamento. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, la partenza dei treni avviene d'iniziativa del personale di condotta anche nelle stazioni presenziate da DM, dopo il ricevimento dell'Autorizzazione al Movimento (art. 21 bis - B del Regolamento sui Segnali) ed il segnale di pronti del capotreno, secondo quanto previsto dal Regolamento sui Segnali. All'occorrenza il dirigente può intervenire direttamente per il licenziamento del treno, previa consegna di apposita prescrizione al personale di condotta(1) ed avviso verbale al capotreno. Nelle stazioni, in particolari condizioni di esercizio di cui all'art. 10/3 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando, l'itinerario di partenza viene comandato dal capotreno ruotando a destra l'apposito manipolatore ubicato in cassetta stagna apribile con chiave quadra e ubicata vicino ad ogni binario di stazionamento. Nell'interno della cassetta è ubicata una spia, normalmente spenta, che si illumina a luce bianca ad itinerario regolarmente formato.</p>	<p>segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento. 9.5. Qualora l'autorizzazione al movimento non sia indirizzata dal sistema di segnalamento univocamente al treno a cui si riferisce, lo partenza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione.</p>				
<p>1.4.2 Quando un treno termini la corsa in una stazione impresenziata, il capotreno, dopo aver accertata la completezza del proprio treno, deve trasmettere al DCO il dispaccio di giunto. Inoltre, sulle linee a semplice binario, nelle stazioni munite di maniglia di consenso per il treno incrociante il capotreno dovrà anche azionare</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>		I	GI	

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

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>la suddetta maniglia, indipendentemente dal manifestarsi della indicazione ottica ed acustica, e completare il dispaccio di giunto con la dizione:</p> <p>- <i>Azionata maniglia per treno incrociante.</i></p> <p>Nelle stazioni impresenziate ove non esiste la maniglia di consenso per treno incrociante, non occorre che il capotreno trasmetta il giunto del proprio treno, quando lo stesso materiale e lo stesso personale effettua un successivo treno, purché durante la sosta il capotreno presenti continuamente la stazione.</p>	<p>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta.</p> <p>Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p>				
<p>1.4.3 Sulle linee a semplice binario di cui alla presente istruzione il personale dei treni non interviene mai nel controllo degli incroci indipendentemente dal tipo di segnalamento esistente. Può essere altresì consentito, nelle stazioni munite di deviatori tallonabili a ritorno elastico, l'arrivo contemporaneo di due treni in senso inverso pur essendo convergenti i rispettivi itinerari.</p>	<p>8.12 Possono essere ammessi movimenti contemporanei dei treni pur essendo convergente il proseguimento di uno dei due itinerari sull'altro itinerario o sul suo proseguimento, purché il punto di convergenza sia protetto dal sistema di segnalamento e di protezione e solo a seguito delle necessarie valutazioni di sicurezza tenuto conto delle caratteristiche della linea, dei treni ammessi a circolare su di essa, del sistema di protezione e della velocità con cui si impegnano gli itinerari interessati.</p>	M	I	GI	
<p>1.4.4 Alle operazioni di manovra dei treni nelle stazioni impresenziate deve provvedere il capotreno od altro agente designato dall'Impresa Ferroviaria in possesso della prescritta abilitazione (accompagnamento treni) coadiuvato, sotto la sua direzione e sorveglianza, dal personale di scorta del treno o dal personale addetto al-</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>	M	I	IF GI	<p>Le IF sono responsabili per quanto riguarda le funzioni di sicurezza che riguardano il comando e l'esecuzione dei movimenti.</p> <p>I GI sono responsabili per quanto riguarda la funzio-</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>la formazione treni dell'Impresa Ferroviaria, eventualmente presente. Per le manovre interessanti le tradotte le predette incombenze sono devolute all'agente di scorta. Se il movimento di manovra interessa un PL l'agente di cui al precedente capoverso deve fare arrestare la manovra prima di impegnarlo e farla proseguire solo dopo aver provveduto alla protezione dell'attraversamento. Sulle linee esercitate con il B.ca, quando la manovra impegni il pedale del blocco, occorre che tutti i veicoli componenti la colonna in manovra superino detto pedale, evidenziato da apposito picchetto, onde evitare un possibile anomalo funzionamento del dispositivo di conteggio. Non occorre nelle stazioni impresenziate o presenziate da AI che le manovre oltre il punto protetto siano precedute a 200 metri da un agente con segnale di arresto a mano.</p> <p>1.4.4. bis Quando si presenti la necessità di effettuare una manovra in una stazione impresenziata la manovra degli scambi centralizzati dovrà di regola essere effettuata a mano a cura dell'agente che provvede alla manovra che avrà ottenuto all'uopo lo svincolo della chiave nell'unità bloccabile da parte del DCO. L'avvenuto sbloccamento della chiave da parte del DCO ha valore di autorizzazione ad iniziare la manovra. Qualora la manovra debba essere effettuata oltre il picchetto limite la richiesta di autorizzazione sarà</p>	<p>1.8 La circolazione ferroviario prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotto, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotto e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p> <p>19.2 Una manovra si realizza tramite le seguenti funzioni di sicurezza:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) <i>dirigenza</i>: consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare in relazione al programma da svolgere. L'agente che dirige la manovra ha autorità su tutti i partecipanti alla manovra; b) <i>autorizzazione</i>: consiste nel benestare ad iniziare il movimento di manovra, da parte dell'agente che ne predispone il percorso; c) <i>comando</i>: consiste nell'impartire gli ordini all'agente che esegue i movimenti di manovra; d) <i>esecuzione</i>: consiste nell'eseguire i movimenti di manovra in base agli ordini dell'agente che li comanda. L'agente che esegue la manovra è l'agente di condotta. 				<p>ne di sicurezza riguardante l'autorizzazione al movimento.</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>avanzata dall'agente che provvede alla manovra con dispaccio al DCO: - DCO chiedo autorizzazione alla manovra oltre il picchetto limite nella stazione di lato</p> <p>L'agente che provvede alla manovra, per tutto il tempo in cui il suo treno è in manovra, dovrà custodire presso di sé la chiave, estratta dall'unità bloccabile prima di iniziare la manovra, e dovrà reinserirla nell'unità bloccabile stessa solo a manovra ultimata, avvisandone verbalmente il DCO che provvederà al suo bloccamento (ovviamente tale procedura non è richiesta quando viene ordinato al treno di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere con la specifica prescrizione del modulo M. 40 TELEC.) L'agente che provvede alla manovra dovrà tener presente che l'inserimento della chiave nell'unità bloccabile vale come conferma al DCO che la manovra è ultimata e che sono stati effettuati tutti gli accertamenti e le incombenze previste circa lo stazionamento dei rotabili, la visita ai deviatoi, ecc., nonché come consenso per l'apertura dei segnali nella stazione interessata alla manovra e anche quelli di partenza nella stazione limitrofa ove questi fossero stati inibiti. Nell'eventualità che nella relativa unità bloccabile il tasto di liberazione dovesse risultare spiombato, l'ultimazione della manovra dovrà essere confermata al DCO con dispac-</p>	<p>19.8 I movimenti di manovra devono impegnare i PL con i dispositivi che inibiscono il transito lato strada attivi o siano stati messi in atto i provvedimenti cautelativi che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il convoglio in manovra non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.</p> <p>19.16. I movimenti di manovra devono avvenire all'interno dei punti protetti dai segnali di protezione delle stazioni che devono essere segnalati sul terreno, con specifici segnali di terra.</p> <p>19.17. Qualora un movimento di manovra debba oltrepassare il punto protetto dal segnale di protezione, deve essere preventivamente interrotta la circolazione dei treni nel tratto di linea attiguo.</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>cio, dopo la reintroduzione della chiave. E' ammesso che, nelle stazioni impresenziate, la manovra elettrica dei deviatori sia eseguita su comando del DCO; inoltre, nelle stazioni di tipo presenziabile, l'agente treno eventualmente a o di AI può eccezionalmente utilizzare, previa intese con il DCO, la manovra elettrica locale dei deviatori. In questi casi l'effettuazione della manovra deve essere autorizzata con dispaccio dal DCO; l'agente che provvede alla manovra una volta ultimata la manovra dovrà darne comunicazione registrata al DCO. Quando la manovra dei deviatori è effettuata dal DCO, ogni singolo movimento dovrà essere da lui autorizzato verbalmente dopo la predisposizione dell'istradamento; l'agente che provvede alla manovra dovrà sempre accertare, per ogni deviatoio, dopo il superamento del relativo picchetto speciale e prima di impegnare gli aghi, la regolare disposizione del segnale indicatore da deviatoio.</p>					
<p>1.4.5 Nelle stazioni impresenziate lo stazionamento dei rotabili non è ammesso sui binari di circolazione, salvo casi particolari opportunamente disciplinati dalle Unità periferiche interessate. Lo stazionamento dei veicoli è consentito sui binari secondari con le modalità previste dalle comuni norme regolamentari.</p>	<p>20.1. Un veicolo o un gruppo di veicoli si dice posto in stazionamento quando è immobilizzato, cioè gli è impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato, attraverso il sistema di immobilizzazione di cui al precedente punto 6.9. Le modalità di utilizzo di tale sistema devono assicurare l'immobilizzazione dei veicoli, anche in relazione al loro carico ed alle altre eventuali situazioni particolari, come la pendenza del binario e le condizioni climatiche avverse.</p>			<p>IF GI</p>	<p>Le IF sono responsabili per quanto riguarda le attività di sicurezza sui veicoli e cioè sui punti 20.1, 20.3 e 20.4 del RCF.</p> <p>I GI sono responsabili per quanto riguarda le attività di sicurezza sugli impianti di terra e cioè sul punto 20.2 del RCF..</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>20.2. I binari sui quali avviene lo stazionamento dei veicoli devono essere resi indipendenti dai binari di circolazione al fine di impedire ai veicoli in stazionamento medesimi di ingombrare. in caso di un loro eventuale indebito spostamento, i binari di circolazione stessi. In mancanza di tale indipendenza dovranno essere messi in atto provvedimenti alternativi.</p> <p>20.3 Un veicolo o gruppo di veicoli può essere posto in stazionamento temporaneo mediante l'impiego del sistema frenante di cui al precedente punto 6.6. In tale evenienza il periodo di stazionamento deve essere compatibile con i tempi di immobilizzazione garantiti dal sistema frenante stesso.</p> <p>20.4 Le unità di trazione in stazionamento devono essere inoltre condizionate in modo da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto ad eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.</p>				
<p>1.4.6 Nelle stazioni impresenziate munite di deviatori tallonabili con ritorno elastico nella posizione normale (CTC semplificato), ove non esiste il picchetto limite di manovra, la richiesta di autorizzazione alla manovra al DCO è sempre verbale. Nessun movimento di manovra, ivi compresi i ricoveri e gli eventuali piazzamenti sul binario di partenza, potrà aver luogo senza autorizzazione del DCO, la cui</p>	<p>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di</p>		I	GI	

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>concessione avviene con lo svincolo della chiave dall'unità bloccabile. L'agente che provvede alla manovra per tutto il tempo per cui il treno è in manovra dovrà custodire presso di sé o presso la serratura centrale la chiave che avrà estratto dall'unità bloccabile, prima di iniziare la manovra stessa, e dovrà reinserirla nell'unità bloccabile, dandone avviso verbale al DCO.</p> <p>1.4.7 Nelle stazioni impresenziate munite di deviatori tallonabili a ritorno elastico (CTC semplificato), le precedenze possono essere effettuate in casi particolari ricoverando, in manovra, il treno che cede il passo nel binario di circolazione specializzato per il senso inverso. Ricevuto dal DCO il dispaccio di precedenza per il ricovero del treno, l'agente che provvede alla manovra dovrà prelevare la chiave nell'unità bloccabile che custodirà presso di sé per tutto il tempo in cui il treno è in manovra. I movimenti di manovra dovranno avvenire nel seguente ordine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'agente che provvede alla manovra, prelevata la chiave dall'unità bloccabile inizierà il ricovero con il movimento in "avanti" (lato partenza), portandosi cioè con tutto il treno oltre lo scambio di uscita, che tallonerà col movimento stesso; - retrocederà quindi verso il binario di ricovero dopo che lo scambio, con ritorno a molla, avrà riassunto la posizione normale: detto movimento di retrocessione dovrà avvenire con la 	<p>dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatori, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>massima cautela e, comunque, non dovrà essere impegnato con la coda del treno il picchetto per il cdb di controllo della libertà della traversa limite (Allegato1/15 RS);</p> <ul style="list-style-type: none"> - reintrodurrà la chiave nell'unità bloccabile avvisandone verbalmente il DCO (che provvederà a bloccarla), dopo che il treno si è fermato entro le traverse limite del binario di ricovero, tenendo presente che l'introduzione della chiave consentirà l'apertura del segnale di protezione per l'arrivo del treno che prende il passo (il treno stesso potrebbe essere già partito dalla stazione limitrofa); - partito il treno che ha preso il passo, l'agente che provvede alla manovra preleverà la chiave dall'unità bloccabile (il DCO avrà provveduto a sbloccarla) ed inizierà la manovra per il piazzamento del suo treno sul binario di partenza con movimento "all'indietro" (lato arrivo) portandosi cioè con tutto il treno oltre lo scambio di ingresso, che tallonerà col movimento stesso; - avanzerà quindi verso il binario di partenza dopo che lo scambio, con ritorno a molla avrà riassunto la posizione normale, senza superare il segnale di partenza; - ultimato il piazzamento reintrodurrà la chiave nell'unità bloccabile avvisandone verbalmente il DCO che provvederà a bloccarla. L'introduzione della chiave nell'unità bloccabile consente l'apertura del segnale di protezione per l'eventuale 					

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

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
treno incrociante, che in tal caso potrebbe essere già partito dalla stazione limitrofa.					
<p>1.4.8 Sulle linee elettrificate quando la manovra nelle stazioni impresenziate interessa binari secondari, normalmente disalimentati, l'agente che provvede alla manovra, che dovrà essere abilitato alla manovra dei sezionatori aerei, immetterà e toglierà tensione sui binari stessi, usando le particolari attenzioni previste in tale abilitazione. Le unità periferiche interessate regoleranno all'uopo i rapporti tra DCO e agente che provvede alla manovra.</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>		I	GI	
<p>1.4.9 Nelle stazioni presenziate, alle operazioni per l'effettuazione delle manovre deve provvedere il capotreno od altro agente designato dall'Impresa Ferroviaria in possesso della prescritta abilitazione (accompagnamento treni) coadiuvato, sotto la sua direzione e sorveglianza, dal personale di scorta del treno o dal personale addetto alla formazione treni dell'Impresa Ferroviaria eventualmente presente. La manovra degli enti del banco dell'apparato di stazione sarà effettuata dall'Al. Le manovre devono essere autorizzate verbalmente dal DCO direttamente all'Al, salvo che la manovra debba oltrepassare il punto protetto o si tratti di stazione di cui all'art. 7/6 RCT (e corrispondente art. 21/5 ISM) nel qual caso il DCO l'autorizzerà con dispaccio che sarà controfirmato dall'agente che provvede alla ma-</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>19.2 Una manovra si realizza tramite le seguenti funzioni di sicurezza:</p> <p>a) <i>dirigenza</i>: consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare in relazione al programma da svolgere. L'agente che dirige la manovra ha autorità su</p>		I	GI	

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
novra.	<p>tutti i partecipanti alla manovra;</p> <p>b) <i>autorizzazione</i>: consiste nel benessere ad iniziare il movimento di manovra, da parte dell'agente che ne predispone il percorso;</p> <p>c) <i>comando</i>: consiste nell'impartire gli ordini all'agente che esegue i movimenti di manovra;</p> <p>d) <i>esecuzione</i>: consiste nell'eseguire i movimenti di manovra in base agli ordini dell'agente che li comanda. L'agente che esegue la manovra è l'agente di condotta.</p> <p>19.17 Qualora un movimento di manovra debba oltrepassare il punto protetto dal segnale di protezione, deve essere preventivamente interrotta la circolazione dei treni nel tratto di linea attiguo.</p>				
1.4.10 Nelle stazioni impresenziate o presenziate da AI non possono aver luogo manovre con i treni senza la presenza di agente in possesso della prescritta abilitazione, salvo casi di emergenza	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.		I	GI	
CAPITOLO V <i>Soppresso</i>					
CAPITOLO VI Anormalità 1.6.1 In caso di fermata o di riduzione di velocità al di sotto di 25 km/h nel tratto compreso tra un segnale di avviso (anche accoppiato) ed il suc-	<p>8.13 Un itinerario non deve poter essere modificato dopo che la relativa autorizzazione al movimento sia stata ricevuta dal treno.</p> <p>10.5 Qualora, in seguito ad una anomalia che interessi la sicurezza</p>	M	I	GI	Introdotta il principio che l'agente di condotta deve sempre contattare il regolatore della circolazione (DCO).

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>cessivo segnale di prima categoria, l'avvicinamento a questo ultimo segnale dovrà avvenire a velocità tale da rispettarlo nel caso in cui venga a trovarsi a via impedita, ancorché il rispettivo avviso sia stato impegnato a via libera; inoltre nel caso di arresto accidentale fra il segnale di protezione o di partenza incontrati a via libera ed il primo deviatoio a valle di esso il treno non deve riprendere la corsa sino a quando il capotreno non si sia procurato dal DCO un apposito dispaccio di autorizzazione, a meno che prima di ripartire non possa accertare che il segnale è ancora disposto a via libera. In ogni caso il macchinista potrà proseguire la marcia solo dopo aver ottenuto dal capotreno comunicazioni al riguardo</p>	<p>della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della corsa deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione di giurisdizione previa adozione di tutti i necessari controlli e provvedimenti atti ad assicurare il proseguimento del treno in condizioni di sicurezza e notifica all'agente di condotta delle modalità per la ripresa ed il proseguimento della corsa.</p> <p>10.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p> <p>b.1.</p>				<p>Introdotta il principio che l'interlocutore del regolatore della circolazione (agente treno) è sempre l'agente di condotta.</p>
<p>1.6.1 bis Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 in presenza di particolari anomalie (es. : anomalie interessanti una sezione di blocco radio o di un circuito di binario di un PdS), il Sistema concede al treno l'Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista (art. 21 bis - B, lettera b) del Regolamento sui Segnali); tale Autorizzazione non viene comunque concessa qualora sulla sezione di</p>	<p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regola-</p>	M	I	GI	<p>Le AC/AV sono soggette agli stessi principi ai quali sono soggette le altre linee. Di conseguenza anche su tali linee i treni devono sempre percorrere gli itinerari delle località di servizio con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h.</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>blocco radio sia presente un PCF "attivo" o un POC, oppure sul circuito di binario del PdS sia presente un PCF "attivo". Il ricevimento della predetta Autorizzazione al Movimento, impone al personale di condotta il superamento del segnale imperativo (in corrispondenza del quale ha ricevuto la predetta Autorizzazione) e il proseguimento, con marcia a vista non superando comunque la velocità di 30 km/h, fino al successivo segnale imperativo, in corrispondenza del quale dovrà comunque arrestarsi. Sulle predette linee, in caso di anomalità che impedisca ad un treno il ricevimento di una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art. 21 bis - B, lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali), spetta al DCO ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione (art. 21 bis - B, lettera c) del Regolamento sui Segnali), utilizzando lo specifico mod. M. 40 TELECOM (Blocco Radio). Tale procedura deve essere osservata anche nel caso di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale fisso per caduta connessione radio od altra anomalità. In tali casi il personale di condotta rispetterà le prescrizioni ricevute. Non sono ammessi movimenti dei treni con Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO, che prevede la marcia a vista non superando comunque la velocità di 30 km/h, su una sezione di linea su cui sono presenti POC oppure PCF "attivi". Non sono in ogni caso</p>	<p>tore della circolazione tramite</p> <p>11.1 In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ammessi movimenti di treni con Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO se tali movimenti interessano itinerari di arrivo e/o di partenza di PdS su cui sono presenti PCF "attivi".</p>	<p>zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>11.2 Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite la concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p>11.3 Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p> <p>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatori, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatori.</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. <p>11.6 Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				
<p>1.6.2 In particolari casi, il DCO può vincolare, con comunicazione registrata, la partenza di un treno al suo dispaccio di nulla osta: - Vostra partenza da vincolata a mio nulla osta. Il treno vincolato a nulla osta non dovrà riprendere la corsa prima di aver ricevuto il relativo dispaccio di svincolo, anche se nel frattempo il segnale si fosse disposto a via libera oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il treno abbia ricevuto una</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che l'interlocutore del regolatore della circolazione (agente treno) è sempre l'agente di condotta.</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art. 21 bis - B, lettere <i>a</i>) e <i>b</i>) del Regolamento sui Segnali). Il dispaccio di svincolo da parte del DCO autorizza la partenza del treno solo se il relativo segnale si dispone a via libera oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il treno riceva una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art. 21 bis - B, lettere <i>a</i>) e <i>b</i>) del Regolamento sui Segnali); in caso contrario occorreranno anche le previste prescrizioni del DCO per la partenza con il segnale a via impedita oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, per la partenza con Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO (art. 21 bis - B, lettera <i>c</i>) del Regolamento sui Segnali).</p> <p>1.6.3 Nelle stazioni telecomandate sono ubicati all'interno del FV tanti organi di comando quanti sono i possibili itinerari di partenza. Trattasi di dispositivi distinti per binario e per direzione, a due posizioni con ritorno a molla nella posizione di riposo, contenuti in apposita custodia a chiave che, azionati, comandano il corrispondente itinerario di partenza. Il DCO, in caso di necessità, ordinerà con dispaccio treno per treno, a ciascun capotreno, di comandare il proprio itinerario di partenza: <i>- Capotreno comandate itinerario di partenza per (Stazione verso la quale è diretto) e, con segnale a via libera, partite da</i></p>	<p>appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza.</p> <p>Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>10.5 Qualora, in seguito ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della corsa deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione di giurisdizione previa adozione di tutti i necessari controlli e provvedimenti atti ad assicurare il proseguimento del treno in condizioni di sicurezza e notifica all'agente di condotta delle modalità per la ripresa ed il proseguimento della corsa.</p>				
1.6.4 In caso di anomalia che impe-	8.1 La circolazione ferroviaria è gesti-	M	I	GI	Introdotta il principio che,

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>disca la disposizione a via libera del segnale di protezione, questo potrà essere superato con prescrizione del DCO a mezzo del mod. M. 40 TELEC. Tale procedura deve essere rispettata anche nel caso che il segnale di protezione sia munito della lettera luminosa "P" o "D" e lo stesso debba essere superato a via impedita e con tale lettera "P" o "D" spenta. Trattandosi di stazione presenziata, l'ingresso avverrà con le norme previste dal Regolamento sui Segnali. In caso di anomalità che impedisca la disposizione a via libera del segnale di partenza, il licenziamento del treno è subordinato al ricevimento da parte dell'agente treno delle necessarie prescrizioni del DCO a mezzo del mod. M. 40 TELEC. Tale procedura deve essere rispettata anche nel caso che il segnale di partenza sia munito della lettera luminosa "P" o "A" e lo stesso debba essere superato a via impedita e con tale lettera "P" o "A" spenta. Negli impianti ove sia previsto, il DCO potrà richiedere verbalmente all'agente treno, e questi confermerà con dispaccio, la verifica sul QL o sul quadretto topografico delle seguenti indicazioni:</p> <p>a) l'esistenza o meno del consenso degli eventuali PL;</p> <p>b) lo stato di allarme o meno degli eventuali PL automatici;</p> <p>c) l'esistenza o meno del controllo dell'eventuale deviatoio in linea;</p> <p>d) l'esistenza o meno delle condizioni di blocco.</p>	<p>ta da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell'"Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite</p> <p>11.1 In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto</p>				<p>ai fini della circolazione del treno, l'agente treno è sempre l'agente di condotta.</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Nelle stazioni presenziate il mod. M. 40 TELEC verrà consegnato al personale del treno a cura del DM o dell'Al.</p> <p>1.6.4. bis Sulle linee esercitate con blocco automatico, il superamento di un segnale di blocco intermedio che protegge anche raccordi in linea, disposto a via impedita e con lettera "P" spenta, viene ordinato all'agente treno dal DCO con la seguente specifica prescrizione del mod. M. 40 TELEC (BA): <i>"Proseguite dal segnale di PBA n°..... disposto a via impedita con lettera "P" spenta da considerare accesa a luce lampeggiante"</i>. Il superamento di un segnale di blocco intermedio che protegge anche una zona soggetta a caduta massi, disposto a via impedita e con lettera "P" spenta, viene ordinato all'agente treno dal DCO con le procedure riportate nell'Orario di Servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").</p> <p>1.6.4. ter Sulle linee esercitate con B.ca, il superamento di un segnale di PBI disposto a via impedita e con lettera "A" spenta viene ordinato all'agente treno dal DCO con la seguente specifica prescrizione del mod. M. 40 TELEC (B.ca): <i>"Proseguite dal segnale di PBI n°.....disposto a via impedita con lettera "A" spenta. Tratto da a libero da treni oppure (nel caso il treno stia già circolando con il giunto telefonico) Tratto da a libe-</i></p>	<p>nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>11.2 Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite la concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p>11.3 Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il pre-</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ro da treni come da M. 40 TELEC in vostro possesso".</p> <p>Se il segnale protegge anche PL deve essere notificata anche la seguente specifica prescrizione: <i>"Marcia a vista specifica in corrispondenza del/dei PL km.....(quelli protetti dal segnale)"</i>. Se il segnale protegge anche raccordi in linea deve essere notificata anche la seguente specifica prescrizione utilizzando le righe in bianco del mod. M. 40 TELEC (B.ca): <i>"Fermate prima di impegnare il deviatoio protetto dal PBI n°..... e ubicato al km....., ed oltrepassatelo con cautela senza superare la velocità di 30 km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato"</i>. Se il segnale protegge anche una zona soggetta a caduta massi devono essere rispettate anche le procedure riportate nell'Orario di Servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea"). Sulle linee esercitate con il blocco elettrico conta-assi (B.ca) è ammesso autorizzare, dalla precedente stazione, con la specifica prescrizione del mod. M. 40 TELEC (B.ca), la ripresa della corsa dai segnali dei PBI che non proteggano punti singoli della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) disposti a via impedita e con lettera «A» spenta. Tale procedura può essere applicata anche per i segnali disposti a via impedita, dei posti di blocco intermedi (PBI) che non proteggano punti singoli della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) non muniti di lettera «A» lumino-</p>	<p>cedente punto 11.1.</p> <p>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatoi, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatoi.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. <p>11.6 Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sa e di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 <i>1a</i>) e <i>1b</i>) del Regolamento sui Segnali); in tali casi per la notifica delle specifiche prescrizioni devono essere utilizzate le righe in bianco del modulo M. 40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel). In associazione alle predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali interessati.</p>					
<p>1.6.5 Tutte le comunicazioni previste dall'art. 23 RCT e dell'art. 40 IPCL, fra macchinista o capotreno e DM, devono svolgersi tra agente treno e DCO.</p>	<p>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che, ai fini della circolazione del treno, l'agente treno è sempre l'agente di condotta.</p>
<p>1.6.6 Sulle linee esercitate con SCC, nel caso di mancata disposizione a via libera dei segnali di un PdS gestito in regime di telecomando, il DCO può autorizzare il treno a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio, sia a luce fissa che lampeggiante. a) L'accensione a luce fissa del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto Centrale median-</p>	<p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti. 8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell'"Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regola-</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che, ai fini della circolazione del treno, l'agente treno è sempre l'agente di condotta.</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>te un apposito comando. Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di protezione, quando è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a proseguire fino al successivo segnale (di partenza o di protezione), al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera. Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di partenza interni, quando è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a proseguire fino al successivo segnale di partenza, interno o esterno, al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera. Il movimento comandato dal segnale di avanzamento a luce fissa dovrà avvenire in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h. Il segnale di avvio quando è attivo a luce fissa autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a partire procedendo con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di partenza interessato.</p> <p>b) L'accensione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto Centrale mediante un apposito comando. Il DCO, prima di impartire tale comando, deve ordinare all'agente treno, per iscritto, a mezzo degli appositi moduli (M. 40 TELEC) oppure con comunicazioni verbali registrate, le</p>	<p>tore della circolazione tramite</p> <p>11.1 In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>cui modalità sono riportate nell'allegato 10, su quale binario o linea deve istradarsi ("Dovete istradarvi sul binario n°..... /verso (successivo posto)" e, eventualmente, "Dovete istradarvi su binario di sinistra/destra", "Dovete percorrere linea").</p> <p>Nel caso di attivazione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio, il macchinista può superare il segnale solo dopo aver ricevuto l'ordine suddetto. In tale evenienza, dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, deve riprendere la corsa osservando, oltre a tutti gli obblighi di cui al precedente punto a), le seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> • proseguire in manovra sull'itinerario interessato e fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio identificato dall'apposita tabella a fondo giallo ad alto potere rifrangente; • dopo aver arrestato il treno in corrispondenza del deviatoio, il macchinista ed il capotreno, qualora svolga le funzioni di agente treno, devono accertare lo stato del deviatoio stesso mediante il segnale luminoso da deviatoio a luce blu (punto 1.2.5 bis) come segue: <ul style="list-style-type: none"> - se la luce blu è accesa a luce fissa, il deviatoio deve ritenersi regolarmente disposto per la posizione voluta e può essere oltrepassato dal treno con cautela e non superando la velocità di 30 km/h; - se la luce blu è spenta o nel caso di deviatoio con manovra a mano (non 	<p>zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>11.2 Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite la concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p>11.3 Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p> <p>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatoi, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatoi.</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>centralizzato), l'agente treno deve mettersi in comunicazione con il DCO il quale deve ordinare, per iscritto, con apposita prescrizione(1) oppure con comunicazioni verbali registrate, le cui modalità sono riportate nell'allegato 10, la posizione che deve assumere il deviatoio rispetto al movimento in atto (<i>"Deviatoio n°... da impegnare disposto per il corretto tracciato o per la deviata"</i>)(2). Ricevuta la predetta comunicazione, l'agente treno deve accertare l'integrità e la regolare disposizione del deviatoio secondo le indicazioni ricevute dal DCO e, dopo la manovra se necessaria, il deviatoio può essere oltrepassato dal treno con cautela e comunque senza superare la velocità di 30 km/h. Le suddette procedure devono essere osservate anche nel caso di movimento con il segnale (di protezione o di partenza) disposto a via impedita, con avanzamento in manovra sull'itinerario di arrivo o di partenza interessato, ordinato con la specifica prescrizione dei modd. M. 40 TELEEC (BA) e M. 40 TELEEC (B.ca): <i>"Avanzate in manovra sull'itinerario interessato, fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatoi e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione, secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatoi non centralizzati esistenti</i></p>	<p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. <p>11.6 Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sull'itinerario".</p> <p>Le procedure di cui sopra, relative al segnale luminoso da deviatoio a luce blu, devono essere altresì osservate, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso di ricevimento dal DCO della specifica prescrizione di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere (mod. M. 40 TELEC (Blocco Radio)).</p> <p><i>(1) Utilizzando l'apposito modulo per deviatoi in dotazione al personale dei treni (M. 40 TELEC/SCC per deviatoi) oppure le righe in bianco del mod. M. 40 TELEC.</i></p> <p><i>(2) Nel caso di deviatoio simmetrico tale prescrizione dovrà essere: "Deviatoio n°.... da impegnare disposto per la deviata a sinistra oppure per la deviata a destra"</i></p> <p>1.6.6 bis Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo, in caso di anomalità che impedisca la disposizione a via libera dei segnali di protezione/ partenza (esterno, interno, interno n° ...) questi potranno essere superati per ordine del DCO a mezzo del modulo M. 40 TELEC.</p> <p>1.6.6 ter Nelle stazioni munite di segnalamento a cascata, in caso di anomalità che impedisca la disposizione a via libera del segnale ripetitore di partenza, questo potrà essere superato per ordine del DCO a mezzo del modulo M. 40 TELEC.</p>					
<p>1.6.7 Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, in caso di anomalità che impedisca ad un treno fermo ad un segnale</p>	<p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri</p>	<p>M</p>	<p>I</p>	<p>GI</p>	<p>Introdotta il principio che, ai fini della circolazione del treno, l'agente treno è sempre l'agente di con-</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>imperativo di protezione o di partenza di un PdS il ricevimento di una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, il DCO deve ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione notificando al treno, con lo specifico modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio), le occorrenti prescrizioni. Nei PdS presenziati da DM, spetta a tale agente notificare, con lo specifico modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio), le occorrenti prescrizioni per l'arrivo e/o la partenza del treno.</p> <p>1.6.8 Nei PdS muniti di segnalamento plurimo, in caso di anomalità che impedisca ad un treno fermo ad un segnale imperativo di protezione /partenza (esterno, interno, interno n°....) il ricevimento di una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, il DCO deve ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione notificando al treno, con lo specifico modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio) le occorrenti prescrizioni. Nei PdS presenziati da DM, spetta a tale agente notificare, con lo specifico modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio), le occorrenti prescrizioni per l'arrivo e/o la partenza del treno.</p> <p>1.6.9 Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, in caso di anomalità che impedisca ad un treno fermo ad un segnale imperativo di fine sezione il ricevimento di una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, il DCO deve</p>	<p>agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell'"Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite</p> <p>11.1 In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito</p>				dotta.

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita prescrizione notificando al treno, con lo specifico modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio) le occorrenti prescrizioni.</p> <p>1.6.10 Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, in caso di anomalità che impedisca la disposizione a via libera del segnale di confine per l'ingresso nella linea con ERTMS/ETCS L2, il DCO deve ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione notificando, con lo specifico modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio) le occorrenti prescrizioni. Per il superamento dei segnali di confine in uscita dalla linea con ERTMS/ETCS L2, disposti a via impedita, devono essere rispettate le procedure previste per le linee tradizionali (non munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2).</p> <p>1.6.11 Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, in caso di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale imperativo di PdS o di fine sezione, oppure di un segnale di confine, per caduta connessione radio o altra anomalità, il DCO deve ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione notificando al treno, con lo specifico modulo M. 40 TELEC (Blocco Radio) le occorrenti prescrizioni.</p>	<p>lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>11.2 Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite la concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p>11.3 Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p> <p>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la ma-</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>novra dei deviatoi, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatoi.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. <p>11.6 Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				
<p>1.6.12 Nel caso di arresto di un treno ad un segnale disposto a via impedita avente la sola funzione di protezione di zona soggetta a caduta</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che, ai fini della circolazione del treno, l'agente treno è sempre l'agente di condotta.</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>massi il capotreno deve mettersi subito in comunicazione con il DCO. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve applicare le procedure riportate nell'Orario di Servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea"). Nella Fiancata Principale dell'Orario di Servizio è riportata l'indicazione che il segnale svolge la funzione di protezione della zona soggetta a caduta massi con annotazione che rimanda alle "Disposizioni varie per tratti di linea".</p>	<p>per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell'"Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere</p> <p>11.1 In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>11.2 Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite la concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p>11.3 Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimen-</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	to di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.				
<p>1.6.13 Qualora durante i lavori di manutenzione e/o riparazione ad enti (segnali fissi, blocco elettrico, ecc.) che hanno influenza sui sistemi SCMT e/o SSC i segnali fissi interessati non possano essere mantenuti a <i>"via impedita"</i> (o con <i>"avviso di via impedita"</i> nel caso di segnali di avviso isolati), al fine di mantenere attiva attraverso i relativi PI la protezione dei predetti sistemi, è ammesso, solo di giorno, mantenere spenti tali segnali con le eventuali lettere luminose ("P", "D" o "A") spente. Tale provvedimento può essere adottato anche per i segnali di protezione propria dei PL con o senza barriere (artt. 53 <i>1a</i>)-<i>1b</i>) e 53 bis del Regolamento sui Segnali). I treni interessati devono essere avvisati della presenza dei segnali mantenuti spenti. Qualora i segnali mantenuti spenti siano segnali di PBI che non proteggono punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) e ammesso autorizzare dalla precedente stazione la ripresa della corsa da tali segnali, con la seguente formula: <i>"Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di PBI n°"</i></p>	<p>22.3 I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1 e 22.2, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti garantendo che il sistema di segnalamento non conceda autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di protezione fornisca l'informazione coerente con l'indicazione del sistema di segnalamento. In mancanza di protezione della marcia dei treni da parte del sistema di protezione, i lavori agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32.</p> <p>22.4 I lavori di manutenzione o di riparazione alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che determinino la mancata protezione, devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32. E' tuttavia ammesso, per esigenze improvvise non programmabili e sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni in base ai criteri di cui ai precedenti</p>		I	GI	

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>spenti con lettera "A" spenta". Tale procedura può essere applicata anche per i segnali mantenuti spenti di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 1a) e 1b) del Regolamento sui Segnali). Nel caso i segnali mantenuti spenti siano segnali di protezione propria dei PL senza barriere (art. 53 bis del Regolamento sui Segnali) ai treni interessati dovrà essere notificato solo lo spegnimento degli stessi. In associazione con le predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali interessati. Qualora i segnali mantenuti spenti siano segnali di 1ª categoria diversi da quelli di cui al precedente capoverso ai treni interessati deve essere prescritto di fermare a tali segnali e di mettersi in comunicazione con il DCO interessato per ricevere ulteriori prescrizioni per la ripresa della corsa, utilizzando la seguente formula: "Fermate ai segnali di (indicare i segnali interessati) spenti e mettetevi in comunicazione con il DCO per ricevere ulteriori prescrizioni". Nel caso particolare si tratti di segnale di avviso mantenuto spento, nella prescrizione da praticare ai treni deve essere precisato il segnale di cui svolge la funzione di avviso e di considerarlo come avviso di via impedita di tale segnale. Le prescrizioni di cui al presente punto devono essere notificate utilizzando le righe in bianco dello specifico mod. M 40 TELEEC. Il personale di condotta che debba superare un segna-</i></p>	<p>punti 22.1, e 22.2, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa.</p>				

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

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>le di la categoria spento che porti accoppiato l'avviso del successivo segnale di la categoria, deve sempre considerare tale segnale come avviso di via impedita e, a tal fine, osservare anche le apposite istruzioni per i treni serviti da rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina.</p>					
<p>PARTE II ESERCIZIO DEI SINGOLI IMPIANTI IN TELECOMANDO CAPITOLO I Generalità</p> <p>2.1.1 Determinati impianti (stazioni, bivi, posti di comunicazione, ecc.) possono essere subordinati, agli effetti della circolazione dei treni, ad altre stazioni mediante telecomando (TC punto-punto), realizzato con il sistema CTC. Il sistema comprende un posto di comando (stazione presenziata da DM) e, di norma, un solo posto satellite attiguo, collegati da un canale per l'effettuazione di teleoperazioni. Il sistema di teleoperazioni consente l'invio di comandi dal posto di comando (PC) verso il posto satellite (PS) e la ricezione di controlli in senso inverso. Da un posto di comando possono anche essere comandati più posti satellite, previa autorizzazione della Unità centrale competente. La situazione di esercizio del posto di comando (PC) e del posto satellite (PS) è indicata nell'orario di servizio. Il posto satellite telecomandato è impresenziato, salvo prescrizione contraria. Sulle linee esercitate con il</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Vale quanto previsto per la: PARTE I ESERCIZIO CON DIRIGENTE CENTRALE OPERATIVO</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>blocco conta-assi la realizzazione di singoli impianti in telecomando è subordinata ad apposita autorizzazione dell'Unità centrale competente.</p> <p>2.1.2 Il dirigente movimento del posto di comando (DPC) è anche l'effettivo dirigente movimento del posto satellite telecomandato. Per determinate operazioni da svolgersi nel posto telecomandato e previste in situazioni particolari il DPC si avvale della collaborazione del personale dei treni.</p> <p>2.1.3 La funzione di agente treno nel posto satellite viene sempre svolta dal capotreno o dall'agente che ne assume le funzioni.</p> <p>2.1.4 Nel posto satellite le prescrizioni ai treni vengono praticate dal DPC, a mezzo telefono, con il mod. M. 40 TELEEC. Con le stesse modalità previste per le linee telecomandate (vedi punto 1.1.7 delle presenti Istruzioni). Nella stazione posto di comando e nell'altra stazione limitrofa al posto satellite le prescrizioni sono praticate con i comuni moduli.</p> <p style="text-align: center;">CAPITOLO II</p> <p>Apparecchiature dei posti satellite</p> <p>2.2.1 I posti satellite sono provvisti delle necessarie apparecchiature per la manovra a mano degli scambi, centralizzati o meno, nonché dei segnali di chiamata telefonica dell'agente treno. Possono essere provvisti di ripetizioni relative alle condizioni di determinati enti verificabili dall'agente treno come per le stazioni telecomandate di linee esercitate con</p>					

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

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>DCO. Per le caratteristiche e l'uso delle singole apparecchiature vale quanto già detto nel Cap. II della parte I della presente Istruzione. Ai segnali di protezione e partenza dei posti satellite può essere conferito carattere di permissività temporanea mediante l'accensione della lettera maiuscola "P" luminosa. Sulle linee esercitate con il blocco conta assi, i segnali di protezione e partenza di un posto satellite possono essere muniti di lettere luminose "D" ed "A". I segnali muniti di lettere luminose sono indicati nell'Orario di Servizio.</p> <p style="text-align: center;">CAPITOLO III Esercizio</p> <p>2.3.1 L'esercizio normale dei posti satellite e quello di telecomando con impresenziamento dell'impianto. In caso di necessità e sempre che il tipo di apparato in opera lo consenta, il posto può essere presenziato; in questi casi ai treni deve essere praticata opportuna prescrizione. Se il posto satellite viene presenziato da agente con funzioni di Apposito Incaricato (AI) questi opera alle dipendenze del DM del posto di comando (DPC); le prescrizioni ai treni vengono praticate con il mod. M. 40 TELEEC che può anche essere consegnato dall'AI al personale del treno. Se il posto satellite viene presenziato da DM il servizio si svolge secondo le comuni norme regolamentari e le prescrizioni saranno praticate con i comuni moduli.</p> <p>2.3.2 Al licenziamento dei treni nei posti satellite provvede sempre il ca-</p>					

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

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>potreno con la disposizione a via libera del segnale di partenza. Nel caso di partenza con segnale a via impedita, nei posti satellite telecomandati o presenziati da AI il capotreno provvederà al licenziamento dopo aver ricevuto la specifica prescrizione del mod. M. 40 TELEC.</p> <p>2.3.3 Per quanto concerne l'esecuzione delle manovre in un posto satellite valgono le stesse norme previste al punto 1.4.4 per le stazioni impresenziate, sostituendo il DCO con il DPC.</p> <p>2.3.4 Per gli arrivi o partenze nel posto satellite con i segnali a via impedita valgono le stesse norme previste per i PdS telecomandati sostituendo il DCO con il DPC.</p> <p>Per le partenze dal posto di comando e dall'altra stazione limitrofa abilitata vengono adottate le comuni norme regolamentari e i normali moduli di prescrizione.</p> <p>2.3.4 bis Per il superamento di un segnale di blocco intermedio esistente tra posto di comando e posto satellite che protegge punti singolari della linea (raccordi, zona soggetta a caduta massi), valgono le stesse norme previste per i posti di blocco intermedi esistenti sulle linee in telecomando, sostituendo il DCO con il DPC.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
ALLEGATI					
<p>Allegato I MODULI DI PRESCRIZIONE M40 TELEC. 1.Generalità I moduli di prescrizione M40 telecomando(M40 TELEC) devono essere</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 esse-</p>	M	I	GI	<p>Introdotta la possibilità di utilizzare strumenti informatici per la notifica delle prescrizioni</p>

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>utilizzati</p> <ul style="list-style-type: none"> - sulle linee telecomandate ed esercitate con Dirigente Centrale Operativo, sia a semplice che a doppio binario; - nei singoli impianti delle linee a dirigenza Locale ed esercitati in telecomando punto-punto, sia a semplice che a doppio binario. <p>Essi servono per notificare prescrizioni in caso di anormalità, esempio: superamento dei segnali disposti a via impedita, mancanza di via libera per guasti al blocco elettrico od altra causa, ecc...,oppure caduta connessione radio, mancanza di autorizzazione al movimento per guasto al blocco radio o altra causa, ecc..., sulle linee attrezzate con sistemi di comando e controllo della marcia dei treni (ERTMS/ETCS L2). Sulle linee a doppio binario non banalizzate, per le prescrizioni relative alla circolazione sul binario illegale, deve essere utilizzato il relativo modulo M.40DL. Le prescrizioni contenute nei moduli sono numerate progressivamente sul lato sinistro e con il numero o riferimento d'ordine incasellato. Tale casella deve essere barrata contrassegnandola con un segno X ben visibile (es. □) quando la relativa prescrizione deve essere notificata dal DCO e rispettata dal treno. Per la notifica delle prescrizioni dovrà farsi riferimento alla predetta numerazione. In corrispondenza delle prescrizioni interessate è riportato un asterisco che richiama una specifica nota in calce</p>	<p>re tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali).</p> <p>Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.14 Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti all'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, al carico e alla circolabilità dei veicoli e alle caratteristiche di composizione e frenatura del treno sono prescrizioni tecniche.</p> <p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la pre- 				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>al modulo, che evidenzia al personale di condotta la necessità di controllare l'esistenza o meno dell'avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita. Pr facilitare la compilazione dei moduli sul retro degli stessi sono specificate le situazioni che richiedono la notifica delle singole prescrizioni prestampate. Sono previste le seguenti tipologie di moduli M.40 TELEC :</p> <ul style="list-style-type: none"> - M40 TELEC (BA) , in triplice copia da utilizzare sulle linee con Blocco Elettrico Automatico. - M. 40 TELEC (B.ca), in triplice copia, da utilizzare sulle linee con Blocco Elettrico conta-assi (B.ca). - M. 40 TELEC (Blocco Radio), in duplice copia, da utilizzare sulle linee attrezzate con ERMTS/ETCS L2 (linee con Blocco Radio). - M. 40 TELEC (Semplificato), in triplice copia, da utilizzare sulle linee con CTC/DCO semplificato. - M. 40 TELEC (Per Deviatoi), da utilizzare sulle linee con CTC/DCO/SCC in caso di anomalità ai deviatoi. Ogni tipologia di modulo M. 40 TELEC si suddivide in : - M. 40 TELEC/2, ad uso del DCO oppure del DPC. - M. 40 TELEC/1, ad uso del personale dei treni (personale di condotta e capotreno) e di stazione (DM o AI), i cui fac-simile sono riportati nel successivo punto 4. <p>2. Prescrizioni contenute nei moduli Le prescrizioni contenute nei moduli sono previste in sequenza in modo da</p>	<p>scrizione ricevuta;</p> <ul style="list-style-type: none"> - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. 				

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

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>interessare in successione, quelle relative agli itinerari delle località di servizio, al distanziamento in linea ed infine le varie (es: marcia a vista specifica sui PL, fermata in precedenza dei deviatoi in linea, ecc.). Per quanto riguarda gli itinerari delle località di servizio, per i segnali ripetitori di partenza ed i segnali sussidiari di partenza "l'itinerario interessato" è il percorso fino al successivo segnale di partenza; per i rimanenti segnali è il percorso definito dagli articoli 18 IPCL ed 8 ISPAT. Tutti gli spazi bianchi nonché le righe in bianco, se non compilati devono essere annullati tracciandovi sopra una riga continua.</p> <p>3. Compilazione e trasmissione (o consegna) dei moduli I moduli M. 40 TELEC devono essere compilati trasmessi (o consegnati) con le modalità riportate al precedente punto 1.1.7.</p> <p>4. Facsimili dei moduli M. 40 TELEC.</p>					
<p>Allegato 2 <i>sop-</i> <i>presso</i></p> <p>Allegato 2 bis <i>sop-</i> <i>presso</i></p> <p>Allegato 2 ter <i>sop-</i> <i>presso</i></p> <p>Allegato 2 quater <i>sop-</i> <i>presso</i></p> <p>Allegato 2 quinquies <i>sop-</i> <i>presso</i></p> <p>Allegato 3 <i>sop-</i> <i>presso</i></p> <p>Allegato 4 <i>sop-</i> <i>presso</i></p> <p>Allegato 5 <i>sop-</i></p>					

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>presso</i> Allegato 5 bis <i>presso</i></p> <p style="text-align: right;"><i>sop-</i></p>					
<p>Allegato 6 Unità bloccabile <i>figura</i> Dispositivo per la manovra sul posto <i>figura</i></p> <p>Allegato 7 Modalità per la manovra a mano di un deviatoio con cassa di manovra elettrica: esempi di applicazione: <i>figura</i> Cassa di manovra con indicatore da deviatoio in tallonabile senza elettromagnete. <i>figura</i> Operazioni per la manovra a mano dei deviatoi con manovra elettrica. Il dispositivo per la manovra a mano sul posto dei deviatoi con manovra elettrica (deviatoi centralizzati) è costituito: - da una leva applicata al/a cassa di manovra (1); - da una serratura a chiave per bloccare la leva stessa ed impedirne lo spostamento. Per eseguire la manovra a mano l'operatore deve estrarre, dopo lo sbloccamento, la chiave dalla unità bloccabile (allegato 6 - fig. 1) ed introdurla, girandola, nella serratura applicata alla cassa di manovra. Ciò consente di liberare la leva per la manovra a mano e l'eventuale chiave filettata. In caso di mancato sbloccamento della stessa si dovrà ricorrere alle procedure per la liberazione artificiale secondo</p>	<p>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p> <p>2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo. Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p>		I	GI	

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>quanto previsto al punto 1.2.3. L'operatore, dopo aver eseguito la manovra a mano del deviatoio, deve accertare che il telaio degli aghi e l'indicatore abbiano assunto la posizione voluta, dopo di che deve riportare la leva nella posizione di riposo, estrarre la chiave dalla serratura del deviatoio, reintrodurla e girarla nella unità bloccabile. Su apposite targhe d'istruzione sono riportate in dettaglio le operazioni cronologiche da compiere per eseguire la manovra a mano del deviatoio. Eventuali ulteriori istruzioni possono essere emanate dalle Unità periferiche interessate riportandole nell'orario di servizio.</p> <p>Allegato 8 Segnali indicatori permanentemente luminosi per deviatoi con manovra oleodinamica.</p> <p style="text-align: center;"><i>figura</i></p> <p>Operazioni per la manovra individuale a mano di un deviatoio con manovra oleodinamica.</p> <p>Per eseguire la manovra individuale a mano l'operatore deve:</p> <p>a) ritirare la chiave, dopo lo sbloccamento, dall'unità bloccabile (allegato 6 - fig. 1) per la manovra individuale a mano; in caso di mancato sbloccamento della stessa si dovrà ricorrere alle procedure per la liberazione artificiale secondo quanto previsto al punto 1.2.3;</p> <p>b) inserire la chiave nella centralina oleodinamica, ruotarla di 180° in senso antiorario e sollevare il coperchio della centralina medesima. Inserire la</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatoi, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatoi.</p>				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>leva per la manovra individuale a mano nella apposita sede. Spostare la levetta "C" per portare il deviatore nella posizione di corretto tracciato, o la levetta "D" per portare il deviatore nella posizione di deviata. Eseguire un numero sufficiente di movimenti con la leva, tenendo sempre premuta verso il centro della centralina una delle due levette "C" o "D" fino al completamento della manovra, da ritenere ultimata con l'accensione del segnale indicatore da deviatore;</p> <p>c) riporre la leva per la manovra individuale a mano nel proprio alloggiamento;</p> <p>d) richiudere il coperchio della centralina ed estrarre la chiave dalla serratura ruotandola in senso orario di 180°. Ultimata la manovra si deve accertare che il segnale indicatore abbia assunto la posizione voluta;</p> <p>e) reintrodurre e girare la chiave nell'unità bloccabile. Su apposite targhe d'istruzione sono riportate in dettaglio le operazioni cronologiche da compiere per eseguire la manovra a mano del deviatore. Eventuali ulteriori istruzioni possono essere emanate dalle Unità periferiche interessate riportandole nell'orario di servizio.</p> <p>Operazioni per la manovra elettrica sul posto di un deviatore con manovra oleodinamica.</p> <p>Per la manovra elettrica sul posto si dovranno eseguire, nell'ordine, le seguenti operazioni:</p> <p>a) aprire con apposita chiave il dispositivo di manovra elettrica sul po-</p>					

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

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sto (allegato 6 - fig . 2);</p> <p>b) verificare l'accensione al verde fisso della spia "<i>abilitazione manovra</i>" e, se è accesa la relativa indicazione di liberazione, estrarre la chiave dalla unità bloccabile Tch; inserirla nell'adiacente serratura Tch/Mm e ruotarla completamente a sinistra. Se la spia "<i>abilitazione manovra</i>" è lampeggiante e l'indicazione di liberazione del Tch non si accende, occorrerà provvedere alla liberazione artificiale della chiave tramite spiombamento del tasto TI previa autorizzazione scritta del Dca. In tal caso l'abilitazione alla manovra si ottiene cinque minuti dopo la rotazione della chiave nella serratura Tch/Mm ed è evidenziata dal passaggio al verde fisso della spia "<i>abilitazione manovra</i>";</p> <p>c) azionare la maniglia di manovra nella posizione voluta per la posizione di <i>TRACCIATO DIRETTO</i> o per la posizione <i>DEVIAZIONE</i> e tenerla azionata fino alla accensione della lampada di controllo "<i>completamento manovra</i>". Al rilascio della maniglia la lampada "<i>completamento manovra</i>" si spegne (il tempo di manovra di una comunicazione è contenuto in circa 10 secondi);</p> <p>d) ruotare la chiave introdotta nella serratura Tch/Mm verso destra fino alla posizione di "<i>attesa liberazione</i>"; all'accensione della lampada "<i>liberazione</i>", completare la rotazione, estrarre la chiave e introdurla nell'unità bloccabile Tch ; qualora la lampada "<i>liberazione</i>" del Tch/Mm non si</p>					

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

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>accendesse, con conseguente mancata liberazione della chiave dalla serratura Tch/Mm, si dovrà fare ricorso, d'iniziativa, al relativo tasto di liberazione TI. Ultimata la manovra elettrica sul posto deve essere accertato che il segnale indicatore abbia assunto la posizione voluta. Su apposite targhe d'istruzione sono riportate in dettaglio le operazioni manuali da compiere per eseguire la manovra individuale del deviatoio. Eventuali ulteriori istruzioni possono essere emanate dalle Unità periferiche interessate riportandole nell'orario di servizio. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i deviatoli a cuore mobile formanti una comunicazione tra i binari di corsa, per il transito da un binario all'altro, devono essere manovrati singolarmente, ognuno attraverso il corrispondente dispositivo di manovra elettrica (Allegato 6 - fig.2).</p> <p>Allegato 9 Deviatoio a ritorno elastico (c.t.c. semplificato) <i>figura</i></p>					
<p>Allegato 10 MODALITA' PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO CON COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE.</p> <p>In base a quanto previsto dall'art. 3 comma 15 del RCT (e corrispondente art. 16 comma 2 I PCL) sulle linee in telecomando esercitate con SCC, è ammesso notificare, nel caso di movimenti dei treni con segnali disposti a</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti</p>		I	GI	

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>via impedita, le prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate, secondo le modalità di seguito indicate. Le linee dove viene adottata tale procedura, nonché le presenti modalità, devono essere riportate nei Fascicoli Linea interessati. L'adozione di tale provvedimento è subordinata a specifica autorizzazione dell'Unità periferica interessata.</p> <p>1. Con comunicazioni verbali registrate possono essere notificate le seguenti prescrizioni.</p> <p>a) <i>Dovete istradarvi sul binario n°... /verso (successivo posto).</i> (Da notificare al treno fermo al segnale di protezione/partenza prima di impartire il comando di attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante).</p> <p>b) <i>Dovete istradarvi sul binario di sinistra/destra.</i> (Da notificare al treno fermo al segnale di partenza prima di impartire il comando di attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante).</p> <p>c) <i>Dovete percorrere linea</i> (Da notificare al treno fermo al segnale di partenza prima di impartire il comando di attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante).</p> <p>d) <i>Deviatoio n° da impegnare disposto per il corretto tracciato o per la deviata.</i> oppure <i>Deviatoio n° da impegnare disposto per la deviata a sinistra o per la deviata a destra.</i> (Da notificare al treno fermo ad un</p>	<p>per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.14 Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti all'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, al carico e alla circolabilità dei veicoli e alle caratteristiche di composizione e frenatura del treno sono prescrizioni tecniche.</p> <p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente tra- 				

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deviatoio con segnale luminoso da deviatoio a luce blu spento o privo del predetto segnale luminoso).</p> <p>2. Per la notifica delle prescrizioni di cui al punto 1 con comunicazioni verbali registrate, devono essere utilizzate le specifiche formule convenzionali di cui al successivo punto 5, scandendo le stesse in modo inequivocabile e tale da consentire anche l'eventuale compilazione del supporto cartaceo. Qualora durante la notifica di una prescrizione la comunicazione si interrompa, dopo l'eventuale ripristino della stessa, si dovrà provvedere alla riformulazione completa della prescrizione stessa. Le predette formule convenzionali devono inoltre essere riportate su specifici supporti cartacei (brogliacci), da utilizzare, eventualmente, durante le comunicazioni dagli operatori interessati.</p> <p>3. Prima di adottare le procedure per le comunicazioni verbali registrate il DCO deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - assicurarsi che non siano in atto anomalie alle apparecchiature di registrazione; - avvisare preventivamente il macchinista. <p>Le comunicazioni verbali registrate, per la notifica delle prescrizioni di cui al punto 1, devono essere scambiate comunque tra macchinista e DCO, anche con treni ad agente unico.</p> <p>4. Nel caso di anomalie alle apparecchiature per le comunicazioni verbali registrate, anche con comunicazione già avviata, il DCO deve</p>	<p>mittente e quello ricevente;</p> <ul style="list-style-type: none"> - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. 				

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

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>notificare le prescrizioni di cui al punto 1 per iscritto.</p> <p>5. FORMULE DA UTILIZZARE PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO CON COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE TRA IL DCO ED IL MACCHINISTA</p> <p>TRENO FERMO AL SEGNALE DI PROTEZIONE (UNICO, INTERNO O ESTERNO) <i>DCO (1) prescrive al Macchinista che il treno del. .. fermo al segnale</i> <i>Macchinista inteso dal DCO di protezione (2) di , dopo l'attivazione del segnale di avanzamento a luce lampeggiante, deve essere istradato sul binario n°</i> <i>..... .</i></p> <p>Nota: Il DCO deve completare la formula comunicando la propria sede, il numero e la data di effettuazione del treno, la funzione del segnale quando esterno/interno/ interno n ... , la località di servizio interessata ed il binario sul quale deve essere istradato il treno. Il Macchinista deve ripetere per inteso quanto comunicato dal DCO.</p> <p>TRENO FERMO AL SEGNALE DI PARTENZA (UNICO, INTERNO O ESTERNO) <i>DCO (1) prescrive al Macchinista ---- - che il treno del fermo al segnale</i> <i>Macchinista inteso dal DCO di partenza (2) di ,</i></p>					

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

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dopo l'attivazione del segnale di avvio (o avanzamento) a luce lampeggiante, deve essere istradato verso (3), sul binario di sinistra/destra (4) (5), percorrendo linea (6).</p> <p>Nota: Il DCO deve completare la formula comunicando la propria sede, il numero e la data di effettuazione del treno, la funzione del segnale quando esterno/interno/ interno n , la località di servizio interessata, il successivo posto verso il quale deve essere istradato il treno, il binario di destra/sinistra sul quale deve essere istradato il treno (solo sulle linee banalizzate), la linea che deve essere percorsa dal treno (solo nel caso di immissione su linee affiancate).</p> <p>Il Macchinista deve ripetere per intero quanto comunicato dal DCO.</p> <p>TRENO FERMO AL DEVIATOIO CON SEGNALE A LUCE BLU SPENTO O PRIVATO DEL PREDETTO SEGNALE DCO prescrive al Macchinista che Il treno .. , del .. , .. fermo al deviatoio n° Macchinista inteso dal DCO con il segnale luminoso a luce blu spento (o sprovvisto del predetto segnale), deve impegnare il deviatoio stesso disposto per... <u>il corretto tracciato/la deviata</u> la deviata a sinistra /la deviata a destra</p>					

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

Testo IET	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Nota: Il DCO deve completare la formula comunicando la propria sede, il numero e la data di effettuazione del treno, il numero del deviatoio interessato e la posizione che deve assumere lo stesso (per il corretto tracciato, per la per la deviata sinistra o per la deviata destra). Il Macchinista deve ripetere per intero quanto comunicato dal DCO.</p> <p>Le seguenti note devono essere rispettate qualora venga utilizzato il supporto cartaceo di cui al punto 2. (1) Indicare sede del DCO. (2)Indicare la specifica funzione del segnale (esterno, interno o interno n°...)quando previsto. (3) Indicare successivo posto (4)Da notificare solo su linee banalizzate. (5)Cancellare la dizione non occorrente, (6) Da notificare solo nel caso di immissione su linee affiancate.</p>					
<p>Allegato 11 Ripetizioni nell'U.M. ad uso del capotreno.</p> <p><i>figura</i></p>	<p>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che, ai fini della circolazione del treno, l'agente treno è sempre l'agente di condotta.</p>

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