

**TABELLA DI RAFFRONTO
NEITE (25 kV) -RCF.**

Nella 1^a colonna è riportato il testo del Norme per l'Esercizio Impianti Trazione Elettrica per gli impianti TE 25KV (NEITE 25KV) suddiviso in commi, punti o articoli.

Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna:

- nella 2^a colonna è riportata la norma del nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF) che recepisce il principio contenuto nel provvedimento normativo delle NEITE (25KV);
- nella 3^a colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle NEITE (25KV) è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;
- nella 4^a colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo delle NEITE (25KV) è procedura di interfaccia tra il personale del Gestore Infrastruttura e quello delle Imprese Ferroviarie;
- nella 5^a colonna è indicato l'operatore ferroviario tra le cui attribuzioni ricade il provvedimento normativo delle NEITE (25KV), attraverso la sigla GI per indicare il Gestore Infrastruttura e la sigla IF per indicare le Imprese Ferroviarie;
- nella 6^a colonna sono riportati le eventuali osservazioni e commenti.

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

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p style="text-align: center;">CAPITOLO 1 Generalità Art. 1 Impianti di trazione elettrica in corrente alternata</p> <p>1. L'alimentazione della linea di contatto è derivata da <i>sottostazioni elettriche</i>, dislocate lungo le stesse direttrici, che distano fra loro circa 50 km. La linea di contatto è costituita dalla <i>catenaria</i>, sovrastante il binario, e dal</p>	<p>2.1 L'infrastruttura ferroviaria è composta dalle località di servizio, dalle linee con uno o più binari che collegano due o più località di servizio, da altri posti in linea e dagli impianti e apparati di sicurezza necessari a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria. Fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria anche le apparecchiature elettriche per la trazione dei treni.</p> <p>2.2 I parametri e le caratteristiche</p>			GI	

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>feeder</i>, parallelo al binario, normalmente sospesi agli stessi sostegni Il filo di contatto è posato ad un'altezza dal piano del ferro, pari a 5.30 mentre il feeder è posato di norma ad altezza superiore. in prossimità della cima dei pali.</p> <p>La tensione nominale verso terra della catenaria è di 25 kV. come quella del feeder che però è in opposizione di fase (-25 kV).</p> <p>Una coppia di conduttori per ogni binario, che collegano francamente tutti i sostegni della linea di contatto, realizza il circuito di protezione e di messa a terra degli impianti di trazione elettrica di piena linea. Tali conduttori sono costituiti dal <i>trefolo di terra aereo</i>, ancorato li sostegni inferiormente al feeder e dal</p> <p>dispersore lineare, in posa interrata, collegato alla base di ogni palo.</p> <p>Il circuito di protezione e di messa a temi di un binario è collegato in parallelo con il circuito di protezione dell'altro binario ogni 750 m ed è invece collegato al corrispondente binario, attraverso apposite casse induttive, ogni 1500 m. Nella figura 1 sono state indicate schematicamente le parti aeree principali della linea di contatto.</p> <p>Vedi figura</p> <p>2. I conduttori della linea di contatto sono sostenuti dall'apposita carpenteria metallica che, in piena linea, è ancorata ai pali TE mentre in galleria è supportata da apposite staffe aggrappate alla volta.</p>	<p>dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento 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>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>3. I posti di movimento e di comunicazione sono sprovvisti di portali di sezionamento della linea di contatto. Tutti i sezionamenti della linea di contatto sono realizzati prescindendo dalla posizione dei segnali imperativi previsti per tali linee.</p> <p>4. Lungo linea sono realizzati dei collegamenti di parallelo fra linea di contatto del binario pari e linea di contatto del binario dispari. In corrispondenza di tali punti, denominati <i>Posti di Parallelo</i>, sono installati appositi autotrasformatori che consentono i collegamenti dei feeder fra loro e delle catenarie fra loro. La distanza fra due posti di parallelo successivi oppure tra una sotto stazione ed il successivo posto di parallelo è mediamente di 12 chilometri.</p> <p>5 La linea di contatto è suddivisa in tratti elettricamente sezionabili. Ognuno di tali tratti comprende di norma una porzione di catenaria ed una corrispondente porzione di feeder, non separabili elettricamente fra loro, relativi ad un stesso tratto di binario.</p> <p>Il sezionamento della linea di contatto e del feeder può avvenire attraverso l'apertura di <i>sezionatori bipolari o unipolari</i> presenti nelle sottostazioni, nei posti di parallelo e lungo linea (ved. figura 2). Tali sezionatori sono sostanzialmente costituiti da una coppia di lame che durante la loro rotazione, comandabile simultaneamente attraverso un unico organo di manovra, producono una doppia interruzione sui conduttori di riferimento. La relativa manovra è di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>esclusiva competenza del personale degli impianti elettrici abilitato. Vedi figura</p> <p>6. In corrispondenza delle sottostazioni e dei posti di parallelo è presente sulla catenaria di ciascun binario un tratto sezionabile denominato posto di cambio fase (PCF), realizzato attraverso un tratto neutro (TN), che nelle normali condizioni di esercizio ferroviario può essere mantenuto alimentato oppure disalimentato. Nello <i>stato di disalimentato</i> (stato attivo) il PCF separa l'alimentazione della linea di contatto a monte da quella a valle dello stesso. In tal caso esso può essere percorso da treni a trazione elettrica con pantografo in presa e carichi disinseriti (assorbimento nullo). Nello <i>stato di alimentato</i> (stato non attivo) il PCF mantiene la stessa alimentazione a monte e a valle e può essere percorso da treni a trazione elettrica con pantografo in presa e carichi normalmente inseriti.</p> <p>7. In corrispondenza dei punti di confine fra linee di contatto alimentate a 25 kVca e linee di contatto alimentate a 3kVcc è realizzato un particolare sezionamento della catenaria, denominato POC (posto cambio tensione) che, per entrambi i sistemi elettrici, comprende un primo tratto disalimentato ed isolato da terra ed un secondo tratto disalimentato e collegato francamente a terra. I treni a trazione elettrica transitanti in corrispondenza di un POC devono avere il pantografo</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>abbassato.</p> <p>Qualora un treno impegnasse un POC con pantografo alzato, durante la percorrenza dei primi tratti di catenaria disalimentati ed isolati, attiverrebbe un processo automatico che provocherebbe la disalimentazione delle linee di contatto, sia lato 25 kVca che lato 3kVcc.</p> <p>Se un treno dovesse impegnare contemporaneamente un POC, con più archetti alzati, la linea in tensione ed i tratti disalimentati e collegati a terra, si produrrebbero corti circuiti a terra con possibili gravi conseguenze per gli impianti di trazione elettrica.</p> <p>8. In corrispondenza dei PCF e dei POC sono installati, oltre ai sezionatori anche gli <i>interruttori di linea</i> (vedi figura 2) che sono di tipologia bipolare nel primo caso e di tipo unipolare nel secondo caso.</p> <p>9. Lungo linea sono presenti <i>cabine elettriche da palo</i> (ved vedi figura 3) alimentate dal feeder del corrispondente binario. Esse sono costituite da un trasformatore e dalle apparecchiature necessarie per la sua messa in servizio e protezione. La loro alimentazione è assicurata quando il corrispondente <i>sezionatore unipolare</i>, posato alla sommità del relativo palo di supporto, è nella posizione di chiuso.</p> <p style="text-align: center;">Art. 2</p> <p>1. I sostegni della linea di contatto sono provvisti di apposite targhe che riportano la tipologia degli stessi, il numero caratteristico</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ed un segnale monitorio per richiamare l'attenzione sulla presenza di linee in tensione.</p> <p>2. I sezionatori e gli interruttori presenti lungo linea sono contrassegnati con una propria sigla alfanumerica riportata sul relativo sostegno o apparecchiatura di manovra.</p> <p>3. Le cabine da palo sono individuabili attraverso la relativa sigla riportata sul palo di supporto del trasformatore.</p> <p>4. La linea di contatto è contrassegnata con apposite sigle alfanumeriche che identificano le sezioni della stessa linea a cui fanno riferimento Tali sigle sono riportate su targhe che possono essere applicate ai sostegni, ai supporti dei conduttori o direttamente ai conduttori in posizione intermedia alla campata (ved. esempio di figura 4).</p> <p>5. I sostegni che delimitano i PCF sono contrassegnate con targhe a fondo bianco riportanti, per entrambi i sensi di marcia, le sigle in nero "TN-I", per il sostegno di inizio, e "TN-II", per il sostegno di fine (vedi figura 5).</p> <p>6. I sostegni che delimitano i POC sono contrassegnati con targhe a fondo bianco riportanti, per entrambi i sensi di marcia, le sigle in nero "POC-I", per il sostegno di inizio, e "POC-II", per il sostegno di fine (vedi figura 5).</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p style="text-align: center;">Art. 3 Modalità di interfaccia DCO-DOTE</p>	<p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di</p>			GI	

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1. Dal posto centrale del DCO è possibile verificare lo stato delle alimentazioni della linea di contatto attraverso un apposito sistema visivo automaticamente aggiornato dall'apparato di telecontrollo degli impianti TE del DOTE.</p> <p>Una linea, o parte di essa, rappresentata con riga di colore "rosso", indica lo stato di regolare alimentazione degli impianti TE limitatamente al tratto a cui fa simbolicamente riferimento.</p> <p>In analogia il colore "verde" ne sta ad indicare lo stato di disalimentazione.</p> <p>2. Dal posto centrale del DOTE è invece possibile raccogliere informazioni sull'andamento della circolazione dei treni direttamente sul sistema di gestione del DCO.</p> <p>Esso pertanto disporrà di tabulati e grafici informatici su cui verificare gli orari di impegno e di liberazione delle varie tratte di linea. la previsione a breve scadenza dell'intensità e della tipologia del traffico, la programmazione delle interruzioni.</p>	<p>segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>				
<p align="center">CAPITOLO II° NORME DI ESERCIZIO Art. 4 Norme per la prevenzione degli infortuni</p> <p>1. Tutto il personale interessato deve osservare le norme per la prevenzione degli infortuni sulle linee elettrificate, anche quando l'esercizio con trazione elettrica venga temporaneamente sospeso.</p>				<p align="center">GI</p>	<p>Le norme per la prevenzione degli infortuni del personale non sono di competenza dell'ANSF.</p>

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center">Art. 5 Alimentazione dei Posti di Cambio Fase (PCF)</p> <p>1. Le alimentazioni della linea di contatto sono garantite dal DOTE, cui compete definirne gli assetti in base alle disposizioni allo scopo impartite dalle Unità competenti (centrali e periferiche). Spetta pertanto allo stesso DOTE farsi carico di gestire l'alimentazione della linea e di individuare i PCF che dovranno essere mantenuti disalimentati (attivi) e quelli che dovranno invece essere assicurati alimentati (non attivi), in relazione alle esigenze di esercizio.</p> <p>2. Il DOTE segnalerà con dispaccio all'operatore Radio Block Center (Operatore RBC) i PCF che verranno mantenuti nello stato di disalimentato sia quelli che eventualmente dovranno essere rialimentati, utilizzando la seguente formula A: <i>"Operatore RBC , , , ,</i> <i>configurate il/i PCF del/i binario/i pari/dispari di ubicato/i al km</i> <i>..... , con linea di contatto disalimentata. Contestualmente configurate il/i PCF del/i binario/i pari/dispari di ubicato/i al km</i> <i>... .. con linea di contatto alimentata".</i></p> <p>3. La modifica dello stato di alimentazione di un PCF su un binario deve essere</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo 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>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 devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio</p>			GI	

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>effettuata con linea di contatto disalimentata; la modifica dello stato di alimentazione di un PCF comporta la modifica dello stato del corrispondente PCF dell'altro binario.</p> <p>Per esigenze di circolazione o di esercizio degli impianti TE, la modifica può essere effettuata anche con circolazione di mezzi elettrici in atto, ma comunque in assenza di tensione. In tali circostanze il DOTE, se ritenuto necessario, richiederà al DCO informazioni relative alla circolazione dei treni.</p> <p>Il DCO rileva lo stato di alimentazione dei PCF su apposito visualizzatore; la modifica dello stato dei PCF è trasmessa su tale visualizzatore in automatismo, a seguito delle manovre effettuate dal DOTE.</p> <p>Lo stato di alimentazione di un PCF può essere modificato a causa di:</p> <p>a) esigenze improvvise di circolazione, dovute ad assenza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema;</p> <p>b) esigenze di esercizio degli impianti TE;</p> <p>c) attivazione di riduzione di velocità inferiore a 50 km/h su tratti interessanti posti di cambi fase disalimentati (attivi).</p> <p>4. Esigenze improvvise di circolazione</p> <p>Nel caso in cui un treno è fermo in corrispondenza di un segnale imperativo di protezione o partenza e sull'itinerario da percorrere con marcia degradata è ubicato un PCF che dall'apposito visualizzatore a disposizione del DCO risulta disalimentato, il DCO ne dovrà chiedere</p>	<p>deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				

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

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>con dispaccio la rialimentazione al DOTE informando l'Operatore RBC.</p> <p>Analogamente, nel caso di mancata concessione di un' Autorizzazione al Movimento da parte del sistema ad un treno fermo ad un segnale imperativo di fine sezione che delimita una sezione di blocco radio ove è presente un PCF disalimentato. Dopo essere stato avvisato dal Personale di Condotta (PdC) dell' assenza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema, il DCO ne dovrà chiedere la rialimentazione con dispaccio al DOTE informando l'Operatore RBC.</p> <p>Per modificare lo stato di un PCF bisogna procedere come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il DCO chiede al DOTE con dispaccio, di rialimentare il PCF sul binario interessato, utilizzando la seguente formula B: <p>B) "Capo turno DOTE per esigenze di circolazione treni configurate il/i PCF del/i binario/i pari/dispari di ubicato/i al km , con linea di contatto alimentata".</p> <p>Tale dispaccio deve essere trasmesso per conoscenza all'Operatore RBC;</p> <ul style="list-style-type: none"> - il DOTE, eseguite le manovre previste, dà comunicazione all'Operatore RBC del nuovo assetto dei PCF, tramite dispaccio, utilizzando la formula A: <p>A) "Operatore RBC configurate il/i PCF del/i binario/i pari/dispari di ubicato/i al /km .. , ... , con linea di contatto disalimentata.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg); font-weight: bold;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>Contestualmente configurate il/i PCF del/i binario/i pari/dispari di ubicato/i al km con linea di contatto alimentata".</i></p> <p>Nel caso in cui il DOTE non potesse dar corso alla richiesta di modifica dello stato di alimentazione dei PCF, ne darà immediato avviso scritto al DCO utilizzando la seguente formula C:</p> <p>C) <i>"DCO non attuata modifica del/o stato di alimentazione del PCF di ubicato al km"</i></p> <p>Tale dispaccio deve essere esteso da parte del DOTE per conoscenza anche all'Operatore RBC.</p> <p>L'Operatore RBC, ricevuto il dispaccio del DOTE relativo al nuovo assetto del PCF deve, tramite l'interfaccia, provvedere tempestivamente all'inserimento del nuovo assetto ed, una volta inserita l'informazione nel RBC, ne dà conferma verbale al DCO.</p> <p>Nel caso invece di mancato inserimento dell'informazione da parte dell'Operatore RBC, questi ne deve dare immediato avviso al DCO con dispaccio, utilizzando la seguente formula D:</p> <p>D) <i>"DCO non inserita informazione che PCF di ubicato alla progressiva chilometrica sul binario pari/dispari, con linea di contatto alimentata e PCF di... .. ubicato alla progressiva chilometrica sul binario pari e/o dispari con linea di contatto disalimentata. Inserita/non inserita"</i></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>riduzione di velocità a 150 km/h tra e " .</i></p> <p>Il DCO, nel caso riceva con dispaccio dal DOTE l'avviso della mancata rialimentazione di un PCF ubicato a valle di un segnale imperativo di protezione o di partenza, non deve autorizzare il movimento del treno; nel caso invece il PCF sia ubicato a valle di un segnale imperativo di fine sezione, il DCO deve autorizzare il superamento del segnale distanziando il treno con il giunto telefonico.</p> <p>Il DCO, nel caso riceva dall'Operatore RBC la conferma verbale dell'avvenuta configurazione del nuovo assetto del PCF, dopo averne verificata la congruenza sull'apposito visualizzatore, può autorizzare il proseguimento del treno dal segnale imperativo di protezione o di partenza; il proseguimento del treno da un segnale imperativo di fine sezione è autorizzato automaticamente dal Sistema in modo On Sight (art. 21 bis - B lettera b) del R.S.).</p> <p>Nel caso in cui riceva dall'Operatore RBC il dispaccio del mancato inserimento, il DCO deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> • per il PCF alimentato e non riconfigurato autorizzare il superamento del segnale imperativo con marcia a vista; • per il PCF disalimentato e non riconfigurato provvedere all'operazione di "chiusura segnali virtuali", per l'arresto dei treni, su entrambi i binari nei PdS attigui al PCF disalimentato e notificare la seguente prescrizione E ai treni che debbono 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>percorrere il PCF disalimentato e non inserito in RBC (non segnalato in cabina di guida al PdC):</p> <p>E) <i>"PCF ubicato alla progressiva chilometrica..... tra..... e disalimentato".</i></p> <p>Nel caso di mancato inserimento della riduzione di velocità a 150 km/h il DCO deve integrare la formula E, notificata agli stessi treni, con l'ulteriore prescrizione: <i>"Non superate la velocità di 150 km/h tra e (PdS attigui al PCF disalimentato) "</i></p> <p>Le prescrizioni ai treni relative ai PCF disalimentati (attivi) e non inseriti in RBC debbono essere notificate nei PdS attigui ai PCF stessi. Tali prescrizioni non devono essere notificate ai treni nel caso venga ordinata dal DCO l'autorizzazione al movimento con via libera di giunto telefonico.</p> <p>L'Operatore RBC, alla riattivazione dell'interfaccia, una volta inserite in RBC le informazioni di riconfigurazione dei PCF rimaste sospese, ne deve dare immediato avviso al DCO con dispaccio utilizzando la seguente formula G:</p> <p>G) <i>«DCO..... riferimento dispaccio n° del..... inserita in RBC riconfigurazione PCF".</i></p> <p>Ripristinata la regolare marcia dei treni, il DCO deve comunicare con dispaccio al DOTE la cessazione dell'esigenza del PCF alimentato, utilizzando la seguente formula F:</p> <p>F) <i>"Capo turno DOTE per cessata</i></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>esigenza di circolazione treni potete disalimentare il PCF di "., ubicato al km "</i></p> <p>Tale dispaccio deve essere esteso per conoscenza anche all'Operatore RBC.</p> <p>5. Esigenze di esercizio degli impianti TE</p> <p>La riconfigurazione dei PCF potrà essere eseguita dal DOTE, previa intese con il DCO e l'Operatore RBC, senza necessità di arrestare la circolazione.</p> <p>- Il DOTE, eseguite le manovre necessarie, deve immediatamente avvisare con dispaccio l'Operatore RBC del nuovo assetto dei PCF, utilizzando la formula A:</p> <p>A) "Operatore RBC configurate il/i PCF deVi binarioli parildispari di ubicatoli al km con linea di contatto disalimentata. Contestualmente configurate il/i PCF del/i binario/i pari/dispari di ubicato/i al km con linea di contatto alimentata".</p> <p>- L'Operatore RBC tramite interfaccia provvederà tempestivamente all'inserimento del nuovo assetto; successivamente, avvisa verbalmente il DCO.</p> <p>Nel caso in cui riceva dall'Operatore RBC il dispaccio del mancato inserimento, il DCO deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Per il PCF alimentato e non riconfigurato autorizzare il superamento del segnale imperativo con marcia a vista. • Per il PCF disalimentato e non riconfigurato provvedere all'operazione di 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>"chiusura segnali virtuali", per l'arresto dei treni, su entrambi i binari nei PdS attigui al PCF disalimentato e notificare la seguente prescrizione E ai treni che debbono percorrere il PCF disalimentato e non inserito in RBC (non segnalato in cabina di guida al PdC): E} <i>"PCF ubicato alla progressiva chilometrica tra e "</i> <i>..... disalimentato"</i></p> <p>Nel caso di mancato inserimento della riduzione di velocità a 150 km/h il DCO deve integrare la formula E, notificata agli stessi treni, con l'ulteriore prescrizione: <i>"Non superate la velocità di 150 km/h tra e (pdS attigui al PCF disalimentato)"</i></p> <p>Le prescrizioni ai treni relative ai PCF disalimentati (attivi) e non inseriti in RBC debbono essere notificate nei PdS attigui ai PCF stessi. Tali prescrizioni non devono essere notificate ai treni nel caso venga ordinata dal DCO l'autorizzazione al movimento con via libera di giunto telefonico.</p> <p>L'Operatore RBC, alla riattivazione dell'interfaccia, una volta inserite in RBC le informazioni di riconfigurazione dei PCF rimaste sospese, ne deve dare immediato avviso al DCO con dispaccio utilizzando la seguente formula G: G} <i>"DCO..... riferimento dispaccio n° del..... inserita in RBC riconfigurazione PCF".</i></p> <p>6. Attivazione di rallentamenti o riduzioni di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>velocità inferiori a 50 km/h su tratti interessanti posti di cambio fase. Ogni qualvolta si renda necessario attivare rallentamenti o riduzioni di velocità inferiori a 50 km/h su tratti che comprendono posti di cambio fase disalimentati (attivi), le Unità periferiche interessate devono valutare la necessità o meno di procedere alla rialimentazione dei PCF stessi per tutta la durata del rallentamento.</p>					
<p>Art. 6 Disalimentazione della linea di contatto 1. Occorrendo disalimentare un tratto di linea di contatto, sempre che la situazione non ricada tra quelle di cui al successivo art. 7, il DOTE o agente TE ne darà avviso al DCO con apposito dispaccio indicando i tratti di linea che resteranno disalimentati. In molti casi i tratti di possibile disalimentazione non coincidono esattamente con quelli di interruzione della circolazione di treni elettrici, che in genere sono più estesi. Di conseguenza si rende necessario individuare, per ogni tratto disalimentabile, i PdS limitrofi che delimitano la tratta non percorribile da treni elettrici e i binari interessati. Allo scopo di agevolare tale individuazione, le Unità Periferiche dovranno predisporre appositi prospetti da fornire a tutto il personale interessato. 2. Qualora al DOTE o agente TE risultasse possibile darne preventivo avviso</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. 1.6 L’organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli. 1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni</p>			GI	

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comunicherà al DCO la seguente formula H: H) <i>"Per disalimentazione linea di contatto dalle ore alle ore non inviate mezzi di trazione elettrici con pantografo in presa dalla progressiva alla progressiva..... sul binario (pari e/o dispari)..... tra e (pdS interessati)"</i>. Per individuare i PdS ed i binari interessati, il DOTE può avvalersi dei prospetti di cui al comma 1. Il DCO, verificato che i dati riportati nel dispaccio ricevuto siano congruenti con l'apposito prospetto di cui al comma 1 e presi i provvedimenti del caso, darà conferma al DOTE con dispaccio, utilizzando la seguente formula I: I) <i>"Inteso divieto di inoltro mezzi di trazione elettrici con pantografo in presa dalle ore alle ore dalla progressiva alla progressiva su ... binari ... (pari e/o dispari) tra e (pdS interessati)"</i> Venendo meno la necessità di mantenere disalimentata la linea di contatto il DOTE darà comunicazione al DCO della possibilità di ripresa della circolazione con i mezzi di trazione elettrici, utilizzando la seguente formula L: L) <i>"Nulla osta alla ripresa della circolazione dei mezzi di trazione elettrici con pantografi in presa dalla progressiva alla progressiva su binari (pari e/o dispari) tra e (pdS</i></p>	<p>impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza. 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 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>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>interessati)"</p> <p>3. Al verificarsi di disalimentazioni della linea di contatto improvvise e comunque non preventiva bili il DOTE o agente TE, ne darà immediato avviso al DCO con dispaccio, precisando il tratto di linea interessato e, per quanto possibile, l'eventuale tempo di ripristino. Allo scopo utilizzerà la seguente formula M:</p> <p>M) «Per disalimentazione linea di contatto fino nuovo avviso/fino alle ore presunte non inviate mezzi di trazione elettrici con pantografi in presa dalla progressiva alla progressiva su... binari... (pari e/o dispari) tra o ... e (PdS interessati)"</p> <p>Per individuare i PdS ed i binari interessati, il DOTE può avvalersi dei prospetti di cui al comma 1.</p> <p>Il DCO, verificato che i dati riportati nel dispaccio ricevuto siano congruenti con l'apposito prospetto di cui al comma 1 e presi i provvedimenti de] caso, darà conferma al DOTE con dispaccio, utilizzando la seguente formula N:</p> <p>N) "Inteso divieto di inoltrare mezzi di trazione elettrici con pantografo in presa dalla progressiva alla progressiva su ... binari ... (pari e/o dispari) tra e (pdS interessati)"</p> <p>La possibilità di ripresa della circolazione dei mezzi di trazione elettrici con pantografi in presa sarà notificata al DCO dal DOTE o agente TE con la formula L:</p> <p>L) "Nulla osta alla ripresa della circolazione</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>dei mezzi di trazione elettrici con pantografi in presa dalla progressiva alla progressiva sul binario (pari e/o dispari) tra e (PdS interessati)"</i></p>					
<p>Art. 7 Lavori di manutenzione della linea di contatto 1. lavori di manutenzione della linea di contatto devono essere eseguiti in assenza di circolazione treni sul tratto di binario a cui la stessa linea fa riferimento. Gli intervalli previsti a tale scopo sono indicati nel Fascicolo circolazione linee oppure sono appositamente programmati. La loro utilizzazione è regolata dalle norme dell' art. 18 del Regolamento per la circolazione dei treni. Per l'individuazione dei PdS e dei binari interessati dalla disalimentazione, gli agenti interessati potranno avvalersi dei prospetti di cui all'articolo 6 comma 1.</p>	<p>22.1 I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni: occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla linea e del tipo di lavorazione in atto; possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario; indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, devono essere effettuati in conformità al precedente punto 4.32, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.</p> <p>22.2 Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al punto 22.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le procedure di cui al punto 22.1, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata</p>			<p>GI</p>	

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	dai lavori o dalle attività, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al punto 22.1 medesimo.				
<p align="center">Art. 8</p> <p align="center">Derivazione della corrente</p> <p>1. Tutti i treni a trazione elettrica (compresi gli ETR ed i mezzi leggeri) devono avere in presa un solo pantografo.</p> <p>2. Qualora la derivazione della corrente risultasse difficoltosa, per formazione di ghiaccio sulla linea di contatto o per altre cause, è ammesso che i treni a trazione elettrica possano circolare con più pantografi sollevati a condizione però che soltanto uno di essi derivi corrente dalla linea di contatto. Tutti gli altri dovranno essere mantenuti elettricamente isolati fra loro e dai circuiti alta tensione del treno. In questo caso il PdC deve limitare di propria iniziativa la velocità di marcia a 150 km/h.</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>		I	GI IF	<p>I GI per ciò che riguarda le operazioni sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le operazioni sui veicoli.</p>
<p align="center">Art. 9</p> <p align="center">Tratti neutri per cambio fase (PCF)</p> <p>1. Tutti i tratti neutri per cambio fase (PCF), sia disalimentati (attivi) che alimentati (non attivi), di cui all'art. 1 comma 6, sono segnalati sul terreno con gli specifici segnali</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</p>		I	GI IF	<p>I GI per ciò che riguarda le operazioni sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p>

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di cui all'art. 73 del Regolamento sui Segnali (RS) ed indicati con appositi segni convenzionali nell'Orario di Servizio; nell'Orario di Servizio sono anche indicate le progressive chilometriche corrispondenti all'inizio di ogni singolo PCF e la relativa estensione.</p> <p>2. Il sistema ERTMSIETCS gestisce i PCF che vengono comunicati allo stesso sistema tramite Interfaccia Operatore RBC (art. 5 comma 2).</p> <p>3. Le operazioni previste per gestire da bordo la marcia dei treni in corrispondenza dei PCF disalimentati (attivi) possono essere eseguite sia in modo automatico che manuale dal PdC. Allo scopo il Sotto Sistema di Terra (SST) fornisce al Sotto Sistema di Bordo (SSB) tutte le informazioni necessarie per permetteme l'esecuzione. Il SSB fornisce l'interfacciamento verso il sistema di automazione degli azionamenti del mezzo di trazione e, nel caso di Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa (<i>art.21 bis -B lettera a) del RS</i>), le specifiche segnalazioni e/o indicazioni in cabina di guida al PdC circa la presenza di PCF disalimentati (attivi). Il SST impedisce la concessione dell' Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista (<i>art. 21 bis - B lettera b) del R S</i>) ai treni in presenza di PCF attivi.</p> <p>4. In corrispondenza di un PCF attivo (disalimentato) è necessario: - togliere il carico degli impianti di bordo</p>	<p>terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei</p>				<p>Le IF per ciò che riguarda le operazioni sui veicoli.</p>

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(disinserzione della trazione e dei servizi) prima che il pantografo in presa impegni il tratto disalimentato;</p> <p>- reinserire il carico degli impianti di bordo (inserzione della trazione e dei servizi) quando il pantografo in presa ha superato il tratto disalimentato.</p> <p>5. Relativamente ai PCF indicati in orario e segnalati sul terreno incontrati deve essere rispettato quanto di seguito indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nel caso di circolazione con Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa concessa dal sistema (<i>art. 21 bis - B lettera a) del RS</i>), il PdC deve rispettare le indicazioni visualizzate in cabina di guida, nonchè le eventuali specifiche prescrizioni ricevute dal DCO relative alla presenza di PCF disalimentati (attivi) e non inseriti in RBC (<i>art. 5 commi 4 e 5</i>). Per il rispetto dei PCF attivi notificati con apposita prescrizione del DCO il PdC deve avvalersi delle indicazioni dell'orario di servizio e dei segnali; • nel caso di circolazione con Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista concessa dal sistema (<i>art. 21 bis - B lettera b) del RS</i>), il PdC deve ritenere alimentati (non attivi) tutti i PCF incontrati e quindi non deve tener conto delle indicazioni dell'orario di servizio e dei segnali sul terreno; • nel caso di circolazione con Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione di movimento (<i>art. 21 bis - B lettera c) del RS</i>), il PdC deve ritenere: <ul style="list-style-type: none"> - tutti i PCF incontrati alimentati (non attivi) 	<p>veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p>				

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

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>e quindi non tener conto delle indicazioni dell'orario di servizio e dei segnali sul terreno, nel caso la prescrizione autorizzi il movimento del treno con marcia a vista;</p> <p>- tutti i PCF incontrati disalimentati (attivi) e quindi rispettare le indicazioni dell' orario di servizio e dei segnali sul terreno, nel caso la prescrizione autorizzi il movimento del treno con la via libera di giunto telefonico.</p> <p>6. Le specifiche segnalazioni e/o indicazioni visualizzate in cabina di guida nonché le specifiche procedure operative sono riportate nell'allegato XIV quater dell'Istruzione per il servizio del PdC delle Locomotive.</p>					
<p align="center">Art.10</p> <p align="center">Abbassamento pantografi per cambio tensione (POC)</p> <p>1. I posti di cambio tensione (POC) di cui all'art. 1 comma 7, in corrispondenza dei quali devono essere abbassati i pantografi per il cambiamento della tensione, sono segnalati sul terreno con i segnali di cui all'art. 73 del Regolamento sui Segnali (RS) ed indicati con appositi segni convenzionali nell'Orario di Servizio; nell'Orario di Servizio sono anche indicate le progressive chilometriche corrispondenti all'inizio di ogni singolo POC e la relativa estensione.</p> <p>2. I POC sono implementati nel sistema ERTMS/ETCS e dallo stesso gestiti.</p> <p>3. Le operazioni per la gestione della marcia in corrispondenza dei POC possono essere eseguite da bordo sia in modo automatico che manuale dal PdC. Allo</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il</p>		I	GI IF	<p>I GI per ciò che riguarda le operazioni sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le operazioni sui veicoli.</p>

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>scopo il Sotto Sistema di Terra (SST) fornisce al Sotto Sistema di Bordo (SSB) le necessarie informazioni per permetterne l'esecuzione. Il SSB fornisce l'interfacciamento verso il sistema di automazione degli azionamenti del mezzo di trazione e, nel caso di Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa (<i>art. 21 bis B lettera a) del RS</i>), le segnalazioni e/lo indicazioni in cabina di guida al PdC circa la presenza dei POC. Il SST, in presenza dei POC, impedisce la concessione ai treni dell' Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista (<i>art. 21 bis - B lettera b) del RS</i>).</p> <p>4. In corrispondenza dei POC è necessario effettuare l'abbassamento del pantografo in presa prima del suo impegno ed effettuare il successivo sollevamento dopo il suo superamento completo con tutto il convoglio.</p> <p>5. Le specifiche segnalazioni e/o indicazioni visualizzate in cabina di guida nonché le specifiche procedure operative sono riportate nell' allegato XIV quater dell'Istruzione per il servizio del PdC delle Locomotive.</p>	<p>personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p>				
<p>Art. 11 Abbassamento pantografi per esigenze diverse dal cambio di tensione</p> <p>1. Gli abbassamenti pantografi per esigenze diverse dal cambio tensione di alimentazione non sono gestiti dal sistema ERTMS/ETCS L2. Ai treni interessati deve essere prescritto l'ordine di abbassamento</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>	M	I	GI IF	<p>Introdotta la possibilità di notificare le prescrizioni con supporti informatici.</p> <p>Le prescrizioni possono essere</p>

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>pantografi; inoltre deve essere prescritta la relativa riduzione di velocità a 150 km/h tra i PdS attigui qualora la stessa non sia eccezionalmente gestita dal sistema.</p> <p>I tratti di linea interessati dai predetti abbassamento pantografi devono essere indicati sul terreno con i segnali di cui all'art. 73 del Regolamento sui Segnali (RS).</p> <p>2. Quando sia necessario istituire un abbassamento pantografi programmato il personale che ne predispone l'istituzione dovrà avvisare con dispaccio il DCO e l'Operatore RBC.</p> <p>3. L'istituzione dei relativi segnali dovrà avvenire in regime di interruzione, dandone successiva comunicazione all'operatore RBC con la seguente formula P:</p> <p>P) <i>"Operatore REC dalle ore istituito abbassamento archetti per tutti i treni elettrici nel tratto compreso fra km e km del binario pari/dispari. Sono esposti relativi segnali alle seguenti progressive:</i></p> <p><i>o Marcia sinistra: preavviso abbassamento km , abbassamento km , , , alzamento km</i></p> <p><i>o Marcia destra: preavviso abbassamento km , abbassamento km , alzamento km</i></p> <p>L'Operatore RBC, in regime di interruzione del binario, deve provvedere all'inserimento nel RBC della limitazione di velocità a 150 km/h nel tratto interessato.</p> <p>4. L'Operatore RBC inserita l'informazione, avviserà verbalmente il DCO.</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 prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. <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</p>				<p>notificate solo all'agente di condotta.</p> <p>I GI per ciò che riguarda le operazioni sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le operazioni sui veicoli.</p>

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Nel caso di mancato inserimento nel RBC della suddetta limitazione di velocità, l'Operatore RBC ne dovrà dare immediato avviso scritto al DCO utilizzando la seguente formula 'Q':</p> <p>Q) <i>"DCO dalle ore tratto di linea sul binario pari/dispari tra km e km da percorrere ad archetti abbassati. Non inserita in REC riduzione di velocità a 150km/h tra... .. e"</i></p> <p>5. Il DCO dovrà praticare o far praticare la prescrizione di abbassamento pantografi ai treni.</p> <p>La notifica dell' abbassamento pantografi deve essere partecipata a tutti i treni il cui orario di partenza o di transito dal PdS attiguo al tratto soggetto all'abbassamento ricada dopo le ore zero de] giorno di attivazione dell'abbassamento medesimo, indipendentemente dall'ora prevista di passaggio nella stazione stessa.</p> <p>In caso di linee affiancate, per le quali è ammesso che treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sull'altra linea conservando il proprio numero e senza che si faccia luogo ad operazioni di soppressione o di effettuazione, l'orario a cui fare riferimento per la notifica di un abbassamento pantografi su una linea, ad un treno con impostazione d'orario sull'altra, è quello di passaggio nella località di servizio da cui il treno possa essere istradato sulla linea interessata, immediatamente a monte del tratto soggetto ad abbassamento.</p>	<p>trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Eventuali treni in ritardo che per orario avrebbero dovuto impegnare il tratto soggetto all'abbassamento entro le ore 24 del giorno precedente all'attivazione, od in anticipo che per orario avrebbero dovuto impegnare lo stesso tratto dopo le ore zero del giorno successivo alla cessazione e quindi non in possesso di prescrizione, dovranno essere fermati nei PdS attigui al tratto per la consegna dell'ordine di abbassamento pantografi solamente nel caso in cui gli stessi treni ne fossero effettivamente interessati.</p> <p>L'ordine di abbassamento pantografi ai treni deve essere completato, nei soli giorni di attivazione e di cessazione, dell'indicazione dell'ora e del giorno dell'inizio o della fine dello stesso, riportando all'inizio della relativa prescrizione la dizione: "Da rispettare dalle ore del "; oppure "Da rispettare fino alle ore del ".</p> <p>6. Nel caso il DCO riceva dall'Operatore RBC il dispaccio del mancato inserimento nell'RBC della riduzione di velocità a 150 km/h egli dovrà provvedere all'operazione "chiusura segnali virtuali" per l'arresto dei treni nei PdS attigui al tratto interessato ed alla notifica della prescrizione di riduzione di velocità ai treni.</p> <p>7. Nei casi di abbassamento pantografi non programmati il personale che ne dispone l'istituzione dopo aver esposto i relativi segnali secondo quanto previsto al precedente comma 2, avviserà il DCO e</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'Operatore RBC con dispaccio, utilizzando la seguente formula P:</p> <p>P) <i>"Operatore REC dalle ore istituito abbassamento archetti per tutti i treni elettrici nel tratto compreso fra km e km del binario pari/dispari. Sono esposti relativi segnali alle seguenti progressive:</i></p> <p><i>o Marcia sinistra: preavviso abbassamento km , abbassamento km , alzamento km</i></p> <p><i>o Marcia destra: preavviso abbassamento km , abbassamento km , alzamento km</i></p> <p>8. Venendo meno la necessità di abbassamento dei pantografi, l'Operatore RBC dovrà essere avvisato dal personale della manutenzione con la seguente formula R:</p> <p>R) <i>"Dalle ore cessa l'obbligo di abbassamento pantografi per i treni circolanti sul binario pari/dispari tra km e km Effettuata rimozione dei relativi segnali di avviso ai treni".</i></p> <p>9. Dopo il ricevimento della formula "R" l'operatore RBC provvederà a rimuovere il limite di velocità a 150 km/h dandone poi comunicazione al DCO con la seguente formula S:</p> <p>S) <i>"DCO..... alle ore cessato obbligo abbassamento archetti sul binario pari/dispari tra km..... e km Rimosso in RBC limite velocità a 150km/h tra e"</i></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>10. Per eventuali abbassamenti pantografi non dovuti al cambio di alimentazione da istituire sulle interconnessioni dovranno essere emanate norme apposite dalle Unità periferiche interessate, caso per caso.</p>					
<p>Art. 12 Arresto di un treno su binari non elettrificati o non alimentati</p> <p>1. Nel caso di arresto di un treno su un tratto di linea da percorrere ad archetti abbassati, il PdC dovrà mettersi in comunicazione con il DCO che, sentito a sua volta il DOTE, impartirà le necessarie prescrizioni per la ripresa della marcia.</p> <p>2. Nel caso di arresto di un treno in corrispondenza di un PCF disalimentato (attivo), il PdC dovrà mettersi in comunicazione con il DCO per avere informazioni sui tempi di ripresa della propria marcia. In tal caso il DCO richiederà al DOTE l'alimentazione del PCF nel rispetto delle procedure previste al comma 4 del precedente art. 5.</p> <p>3. Al verificarsi dell'arresto di un treno su un binario non elettrificato o su un tratto di linea da percorrere ad archetti abbassati, qualora non ricorressero le condizioni di cui al precedente comma 1, il PdC dovrà fare richiesta al DCO di una locomotiva di soccorso, indicando anche il numero di veicoli eventualmente necessari per superare il tratto non alimentato. Lo stesso personale si farà comunque carico di assicurare l'immobilità del treno così come prescritto dalle norme di frenatura (art. 78/7</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> <p>Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p> <p>18.1 Nel caso in cui un treno non possa proseguire con i propri mezzi, l'agente di condotta deve inoltrare, al regolatore della circolazione, la richiesta di soccorso, provvedendo altresì all'esposizione sul terreno, in punto stabilito dalle specifiche procedure, di un segnale d'arresto (bandiera rossa o fanale di segnalazione a luce rossa) per l'orientamento del convoglio soccorritore. In attesa del soccorso il treno non deve più essere spostato, anche nel caso in cui cessasse la necessità del soccorso, a meno di una specifica prescrizione del regolatore della circolazione al quale è stata fatta la richiesta di soccorso.</p>		I	GI	

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della PGOS).</p> <p>4. Il DCO provvederà ad inviare la locomotiva di soccorso con i veicoli eventualmente necessari ubicati dalla parte della locomotiva da recuperare.</p> <p>5. Durante il movimento di recupero il treno soccorso dovrà mantenere i pantografi abbassati.</p>	<p>18.2 L'invio del convoglio soccorritore sul binario occupato dal treno da soccorrere deve essere autorizzato dal regolatore della circolazione al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso. Il convoglio soccorritore dovrà essere inoltre autorizzato a entrare nella sezione di blocco occupata dal treno da soccorrere e proseguire con marcia a vista fino al segnale di arresto di cui al precedente punto 18.1, da dove dovrà accostarsi al treno da soccorrere per l'aggancio con le necessarie cautele.</p> <p>18.3 Dopo la congiunzione i due convogli uniti devono circolare come un unico treno nel rispetto delle norme di cui al presente regolamento.</p>				
<p>Art. 13 Anormalità alla linea aerea di contatto nella captazione della corrente o al pantografo rilevate dal Personale di Condotta</p> <p>1. Il PdC che rilevi, sul binario percorso, guasti alla linea aerea di contatto, urti sull'imperiale o anormali e ripetute forti sfiammate, evidenziate anche dalla strumentazione di bordo, con ripercussioni nella captazione, dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> • comandare l'abbassamento del pantografo; • provvedere all'arresto del treno. <p>2. Qualora l'anormalità rilevata sia tale da poter interessare la sicurezza della circolazione, dovranno essere adottati tutti i provvedimenti previsti dalle norme vigenti, anche in relazione alla protezione</p>	<p>9.4 Qualora, in seguito ad una anormalità che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni in linea, per la ripresa della corsa occorre autorizzazione registrata del regolatore della circolazione di giurisdizione. Tale autorizzazione potrà essere concessa solo previo accertamento dell'esistenza delle condizioni di sicurezza.</p> <p>9.6. Ogni anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione.</p> <p>Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale fisso, cippo chilometrico, o tra i cippi chilometrici limitrofi oppure l'itinerario di una località di servizio) e la presenza o</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che la ripresa della corsa è sempre vincolata ad autorizzazione del regolatore della circolazione.</p>

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'ostacolo. Se necessario, dovrà essere richiesta la toltta tensione alla linea di contatto secondo le norme dell'art 16 o dell' art. 17.</p> <p>3. Successivamente il PdC, accertate da terra le condizioni di efficienza del pantografo (funzionamento nel sollevamento ed abbassamento, assenza di deformazioni da urti, ecc.) e la libertà della sagoma lungo il treno, prenderà le decisioni di competenza, proseguendo la corsa con le cautele necessarie, subordinatamente a quanto indicato al comma 4. Possibilmente dovrà essere utilizzato l'altro pantografo, in luogo di quello in servizio al momento della anomalia.</p> <p>4. Il PdC dovrà comunicare l'anormalità al DCO con comunicazione scritta. In particolare, nella notifica dovrà precisare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il binario interessato; • il cippo chilometrico o il punto caratteristico della linea in corrispondenza del quale l'anormalità è stata rilevata; • la natura della anomalia, servendosi delle indicazioni fornite all'art. 1 • lo stato della sagoma T.E. (possibilità di viaggiare con pantografo in presa), anche in relazione agli accertamenti di cui al comma 3, con le seguenti formule: a) <i>sagoma T.E. ingombra;</i> b) <i>non posso precisare se sagoma T.E. libera;</i> c) <i>sagoma T.E. libera.</i> <p>Qualora il PdC non possa precisare la libertà della sagoma T.E., per aver superato</p>	<p>meno del consenso al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p> <p>10.1 Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, incluse le funzioni a tal fine disponibili nel sistema di segnalamento utilizzato, nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento. Ogni oggetto di giorno od anche le sole braccia, e qualunque luce di notte, agitati violentemente, impongono l'arresto dei treni.</p> <p>10.2 Compatibilmente con la situazione in atto, deve essere evitato di arrestare i treni in corrispondenza dei viadotti o in galleria. Sulle linee con PdE l'arresto dovrà avvenire nel primo PdE utile compatibile, comandato dal sistema di segnalamento tramite l'intervento del regolatore della circolazione oppure d'iniziativa dell'agente di condotta.</p> <p>10.3 In caso di anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, fermo restando quanto previsto al punto 10.1, sulle linee appositamente attrezzate si deve inviare la chiamata di emergenza.</p> <p>16.1 In caso di anomalia ai veicoli il treno non può proseguire se non sono garantite le condizioni di circolazione in sicurezza.</p> <p>16.4 Le misure necessarie, in base alle anomalie riscontrate e alla visita al</p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>il punto del guasto o per mancanza di visibilità, ma riscontri, nel corso degli accertamenti, danni al pantografo, dovrà comunicare al DCO la formula b).</p> <p>5. Il PdC, quando rilevi anomalità alla linea di contatto dei binari attigui a quello percorso dal treno, adotterà gli stessi comportamenti di cui ai commi 2 e 4,</p> <p>6. Il DCO che riceve la comunicazione di cui al comma 4 dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in mancanza di assicurazione dell'esistenza della libertà della sagoma T.E. (formula <i>a</i>) o <i>b</i>) del comma 4), sospendere la circolazione sul binario interessato all'anormalità; se necessario ordinerà al PdC che ha comunicato l'anormalità di non riprendere la marcia senza specifica autorizzazione, al fine di poter praticare eventuali prescrizioni a treni già immessi sul binario interessato; • avvertire immediatamente il DOTE della comunicazione ricevuta sullo stato della sagoma T.E. <p>7. Il DCO, qualora riceva la comunicazione prevista dalla formula <i>b</i>) del comma 4, potrà, quando le condizioni di visibilità lo consentono (di giorno, in mancanza di gallerie, ecc.), far effettuare, previe intese con il DOTE il controllo della libertà della sagoma T.E. nel tratto interessato, utilizzando un treno opportuno circolante sul binario attiguo. Per tale controllo non dovrà esser prescritta la marcia a vista.</p>	<p>materiale rotabile (ripresa della marcia con o senza limitazione della velocità, richiesta di soccorso, ecc.), devono essere stabilite dall'agente di condotta sulla base delle indicazioni riportate nelle specifiche procedure.</p>				

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

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Eventuali limitazioni di velocità possono essere stabilite solo a cura del DOTE senza comunque essere inferiori a 30 Km/h e tenuto comunque conto della presenza di eventuali PCF disalimentati (attivi).</p> <p>Qualora un treno sia stato già immesso sul binario interessato dall' anormalità, il DCO, presi gli opportuni accordi con il DOTE, dovrà, per quanto possibile e subordinatamente alle condizioni di visibilità, far effettuare al treno stesso il controllo di cui sopra con i medesimi criteri.</p> <p>Gli esiti del controllo dovranno essere comunicati dal PdC al DCO interessato e da questi al DOTE che, mediante dispaccio, provvederà ad indicare al DCO le prescrizioni per le eventuali restrizioni o per la ripresa della circolazione.</p> <p>8. Il PdC che rilevi al pantografo utilizzato presenza di deformazioni da urti, nella relativa segnalazione sul libro di bordo dovrà indicare, se possibile, il punto, o i punti della linea percorsa (località o punto caratteristico) in cui presumibilmente si è verificata l'anormalità (scatto I.R., sfiammate, ecc.).</p> <p>Di tale anormalità dovranno inoltre essere informati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il DCO a cura del PdC, se l'anormalità viene rilevata in località intermedie; in tal caso il pantografo in questione non deve essere riutilizzato; • il Referente accreditato della propria Impresa Ferroviaria, se l' anormalità viene rilevata a fine servizio. 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Il DCO dovrà a sua volta informare il DOTE di giurisdizione della linea percorsa dal mezzo di trazione.</p> <p>9. Il DCO che abbia ricevuto le comunicazioni dovrà richiedere al rapportante le eventuali precisazioni mancanti.</p> <p>10. Nei treni con un solo agente di condotta ed in caso di impossibilità di usare i mezzi di comunicazione terra-treno, la trasmissione degli avvisi di cui ai commi precedenti compete al capotreno su incarico dell'agente di condotta.</p>					
<p>Art. 14 Abbassamento o mancanza di tensione</p> <p>1. Al verificarsi di un abbassamento della tensione di alimentazione in linea al di sotto di 22.500 V il PdC ne darà notizia al DCO indicando il valore rilevato ed il tratto di binario che ne risulta interessato. Il DCO a sua volta informerà il DOTE che, preso atto dello stato degli impianti, potrà impartire eventuali prescrizioni per la marcia dei treni.</p> <p>2. Qualora l'abbassamento del valore della tensione risultasse pericoloso per il corretto funzionamento delle apparecchiature del treno, e comunque al verificarsi di abbassamenti al disotto di 19.000 V per un tempo superiore a 2 minuti, il PdC dovrà provvedere all'arresto del treno ed osservare le procedure previste per i casi di mancanza tensione.</p> <p>3. In assenza di tensione alla linea di contatto, sempre che non si ricada nelle</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con</p>		I	GI IF	<p>I GI per ciò che riguarda le operazioni sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le operazioni sui veicoli.</p>

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>condizioni previste dal precedente art 13, il PdC deve disinserire il circuito di trazione e tutti gli altri carichi. In caso di arresto del treno il PdC, accertata che la mancanza di tensione non dipende da guasti al mezzo di trazione, trascorsi 10 minuti dall'arresto e persistendo l'anormalità ne darà comunicazione scritta al DCO e resterà in attesa di istruzioni.</p> <p>Qualora pur verificandosi deficienza o mancanza di tensione risultasse comunque possibile, con treni serviti da frenatura continua, proseguire la marcia per gravità, come previsto dall'art. 24 dell'Istruzione per il PdC delle Locomotive, il PdC:</p> <p>a) su tratti di linea con pendenza uguale od inferiore al 15%1;>, proseguirà la corsa fino a quando la pressione dell'aria sia non inferiore a 4 bar nella condotta generale a freni chiusi e non inferiore a 5 bar nel serbatoio principale del freno; al disotto di tali valori il PdC fermerà il treno, possibilmente in un PdS;</p> <p>b) su tratti di linea con pendenza superiore al 15%°, proseguirà la corsa fino e non oltre la prima stazione successiva, purché le pressioni di cui sopra non scendano a valori inferiori a quelli indicati al punto a).</p> <p>4. Nei casi di fermata di un treno per deficienza o mancanza di tensione su tratti di linea con pendenza superiore al 10°/00, il PdC dovrà chiedere al capotreno di assicurare l'immobilità del treno come prescritto dalle norme di frenatura (Art. 78/7 della P.G.O.S.).</p>	<p>la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>10.6. Ogni anormalità alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione.</p> <p>Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>5. Il DCO ricevuta notizia di cui al precedente punto 3, interesserà tempestivamente il DOTE per avere le necessarie informazioni sull'affidabilità delle alimentazioni della linea. Il DOTE, accertato il reale stato degli impianti TE, predisporrà per il ripristino della normale rialimentazione.</p> <p>6. In presenza di guasti o di situazioni che impedissero la normale rialimentazione della linea di contatto, il DOTE adotterà nei confronti del DCO la procedura di cui all'art. 6.</p> <p>7. In caso di guasto o di anomalità che rendano impossibile o precaria la marcia dei treni, il DOTE informerà il DCO, seguendo la procedura di cui all'art. 6.</p> <p>8. Al ritorno della tensione i macchinisti dei treni merci devono attendere che siano trascorsi almeno due minuti prima di riprendere la corsa.</p>					
<p>Art. 15 Formazione di ghiaccio sulla linea di contatto e nelle gallerie</p> <p>1. In determinate località e in particolari condizioni atmosferiche può verificarsi la formazione di un involucro di ghiaccio sulla linea di contatto. Appena il fenomeno comincia a manifestarsi il personale della linea, degli Impianti Elettrici, delle stazioni e dei treni informerà il DCO, che, a sua volta, informerà con dispaccio il DOTE ed il Dirigente Coordinatore Movimento (DCM). Quest'ultimo estenderà l'avviso al Referente accreditato delle Imprese Ferroviarie</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 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</p>		I	GI IF	<p>I GI per ciò che riguarda le operazioni sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le operazioni sui veicoli.</p>

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>interessate. Il DCO che sia a conoscenza della formazione di ghiaccio sulla linea di contatto provvede a che ne sia avvertito per iscritto il PdC dei treni in circolazione, fermandoli all' occorrenza per la relativa informazione. 2. Il PdC a seguito di tale informazione potrà tenere in presa più pantografi rispettando in ogni caso quanto prescritto al comma 2 del precedente art. 8. 3. Il DOTE di giurisdizione si accorderà con il DCM ed il Referente accreditato delle Imprese Ferroviarie interessate per la circolazione di locomotive a trazione elettrica per la raschiatura della linea di contatto, precisando il tratto da percorrere. 4. Quando un treno si fermi per formazione di ghiaccio sulla linea, si applicheranno le prescrizioni relative alla mancanza di tensione (art. (4) precisando negli avvisi che la mancanza dipende da formazione di ghiaccio sui fili. 5. I ghiaccioli che in galleria interferiscono con la sagoma T.E. ostacolando il libero passaggio dei pantografi, devono essere abbattuti a cura del personale degli Impianti Elettrici, eventualmente col concorso del personale di linea. 6. Le Unità periferiche interessate impartiranno, ove necessario, le eventuali istruzioni integrative per la pratica attuazione delle norme di cui sopra in relazione alle particolari condizioni locali.</p>	<p>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. 3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte. 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>				
Art. 16	1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla		I	GI	I GI per ciò che

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Necessità di togliere tensione alla linea di contatto per esigenze del Personale di Condotta</p> <p>1. Il PdC che debba portarsi in posizione tale da poter venire a contatto con i conduttori elettrici o parti sotto tensione o comunque ad una distanza inferiore ad 1 metro dagli stessi, deve preventivamente chiedere per iscritto al DCO l'intervento del personale TE per la toltensione e la messa a terra degli impianti con la seguente formula T:</p> <p>T) <i>"DCO per consentire intervento su parti in tensione del treno fermo sul binario in corrispondenza del km si richiede la disalimentazione e la messa a terra del tratto di linea di contatto interessato".</i></p> <p>2. Il DCO, ricevuta tale richiesta, ne darà avviso al Coordinatore Esercizio Infrastrutture con la seguente formula U:</p> <p>U) <i>"Per consentire a PdC treno fermo sul binario in corrispondenza del km..... /l'intervento su parti in tensione effettuate la disalimentazione e la messa a terra del tratto di linea di contatto interessato".</i></p> <p>3. Il Coordinatore Esercizio Infrastrutture si farà quindi carico di dar seguito alla richiesta del DCO disponendo l'intervento del personale degli Impianti Elettrici sul luogo di arresto del treno. Contestualmente, verificata l'estensione della sezione elettrica della linea di contatto entro cui ricade il punto da</p>	<p>sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>10.6. Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione.</p> <p>Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p> <p>4.14 Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti all'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono</p>			<p>IF</p>	<p>riguarda le operazioni sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le operazioni sui veicoli.</p>

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>disalimentare, prima di fornire al personale degli impianti elettrici le necessarie informazioni per la disalimentazione, deve prescrivere al DCO il divieto di transito dei mezzi a trazione elettrica sul tratto da disalimentare con la formula M:</p> <p>M) <i>"Per disalimentazione linea di contatto fino nuovo avviso/fino alle ore presunte non inviate mezzi di trazione elettrici con pantografi in presa su... binari... (pari e/o dispari) tra e (pdS interessati) dalla progressiva alla progressiva"</i>.</p> <p>Per individuare i PdS ed i binari interessati, il Coordinatore Esercizio Infrastrutture può avvalersi dei prospetti di cui all' art. 6 comma 1.</p> <p>Il DCO, verificato che i dati riportati nel dispaccio ricevuto siano congruenti con l'apposito prospetto di cui all'art.6 comma 1 e presi i provvedimenti del caso, darà conferma al Coordinatore Esercizio Infrastrutture con dispaccio, utilizzando la seguente formula N:</p> <p>N) <i>"Inteso divieto di inoltrare mezzi di trazione elettrici con pantografo in presa dalla progressiva alla progressiva su..... binari (pari e/o dispari) tra..... e (pdS interessati)"</i> .</p> <p>4. Il personale degli Impianti Elettrici, dopo aver raccolto le necessarie informazioni dal Coordinatore Esercizio Infrastrutture, procederà nei modi d'uso alla</p>	<p>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 prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. 				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>disalimentazione ed alla messa a terra della linea di contatto interessata comunicando alla fine al PdC la seguente formula V:</p> <p>V) "PdC treno dalle ore disalimentato e messo a terra tratto di linea di contatto compreso fra km e km..... ; tratto di linea di contatto interessato rispetto vostro treno fermo sul binario in corrispondenza del km"</p> <p>5. Soltanto dopo tale notifica il PdC del treno fermo in linea potrà effettuare il proprio intervento. Qualora non sia lo stesso PdC che debba compiere il predetto intervento potranno essere concesse autorizzazioni scritte, nominative, numerate progressivamente e firmate, ad altri agenti del treno che abbiano bisogno di avvicinarsi alle linee elettriche disalimentate e messe a terra. In tal caso il PdC dovrà praticare opportuna annotazione (<i>Rilasciata autorizzazione agli agenti -cognome- nome- profilo</i>) sul modulo di dichiarazione di tolta tensione rilasciato dal personale IE.</p> <p>Alla conclusione dell'intervento il PdC comunicherà al personale degli Impianti Elettrici il proprio benessere per la rialimentazione della linea di contatto. Se però avesse rilasciato autorizzazioni ad altri agenti del treno, prima di richiedere la rialimentazione della linea, dovrà ritirare tutte le autorizzazioni rilasciate.</p> <p>Il predetto benessere sarà notificato con la formula Y:</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Y) "Agente I.E. o dalle ore per quanto di competenza nulla osta alla rialimentazione del tratto di linea di contatto compreso fra km e km ; tratto di linea di contatto interessato rispetto mio treno fermo sul binario in corrispondenza del km".</p> <p>Contestualmente lo stesso PdC comunicherà al DCa la seguente formula X:</p> <p>X) "DCO dalle ore cessa bisogno disalimentazione del tratto di linea di contatto interessato rispetto treno fermo sul binario o in corrispondenza del km Dalla stessa ora nulla osta per quanto di competenza alla ripresa della marcia del treno".</p> <p>6. Il personale degli Impianti Elettrici provvederà quindi a ripristinare la normale alimentazione della linea di contatto informandone il Coordinatore Esercizio Infrastrutture che comunicherà al DCO con la formula L il benessere alla ripresa della circolazione a trazione elettrica.</p> <p>L) "Nulla osta alla ripresa della circolazione dei mezzi di trazione elettrici con pantografi in presa su ... binari ... (pari e/o dispari) tra e (PdS interessati) dalla progressiva alla progressiva".</p> <p>7. Il DCO ricevute le comunicazioni di cui alle formule X ed L si attiverà per la ripresa della normale circolazione dei treni.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p style="text-align: center;">Art. 17 Imminente pericolo a persone, treni o</p>	<p>10.16 Nei casi di imminente pericolo,</p>		I	GI	

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>impianti ferroviari</p> <p>1. Nei casi di imminente pericolo a persone, a treni in circolazione o ad impianti ferroviari, qualunque agente può richiedere, anche verbalmente al DOTE la disalimentazione della linea di contatto o degli impianti di trazione elettrica in genere, evidenziandone i motivi e declinando le proprie generalità. Al riguardo lo stesso agente, al fine di fornire al DOTE i necessari riferimenti caratterizzanti la sezione di linea o gli impianti da disalimentare, potrà far riferimento alle sigle riportate sulle apposite targhe descritte all'art. 2 comma 4. Qualora non risultasse possibile individuare con precisione le predette sigle, la richiesta di disalimentazione potrà essere estesa a tratti di linea altrimenti definiti (progressive chilometriche, posti di servizio, sotto stazioni, ecc.). Tale richiesta dovrà comunque essere appena possibile formalizzata con comunicazione scritta.</p> <p>2. Il DOTE ricevuta richiesta di disalimentazione nelle condizioni di cui al precedente comma, dovrà provvedere alla immediata disalimentazione della linea di contatto o degli impianti di trazione elettrica e alla successiva comunicazione al DCO della formula M:</p> <p>M) <i>"Per disalimentazione linea di contatto fino nuovo avviso/fino alle ore presunte non inviate mezzi di trazione elettrici con pantografi in presa dalla progressiva alla progressiva..... su...</i></p>	<p>qualunque agente può richiedere, anche verbalmente, la disalimentazione della linea aerea di contatto, dichiarando il motivo della richiesta e declinando le proprie generalità.</p>				

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

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>binari ... (pari e/o dispari) tra..... e (pdS interessati)"</i> Per individuare i PdS ed i binari interessati, il DOTE può avvalersi dei prospetti di cui all' art. 6 comma 1. Il DCO, verificato che i dati riportati nel dispaccio ricevuto siano congruenti con l'apposito prospetto di cui all'art. 6 comma 1 e presi i provvedimenti del caso, darà conferma al DOTE con dispaccio, utilizzando la seguente formula N: N) <i>"Inteso divieto di inoltrare mezzi di trazione elettrici con pantografo in presa dalla progressiva alla progressiva su ... binari ... (pari e/o dispari) tra e (PdS interessati)"</i> Infine confermerà verbalmente all'agente interessato l'avvenuta disalimentazione della linea di contatto riservandosi di darne comunicazione con dispaccio mediante la seguente formula Z: Z) <i>"Disalimentata linea di contatto/impianto del binario relativa alla sezione/tratta di linea/progressive chilometriche che non rialimenterò senza vostro ordine".</i> 3. La conferma dell'avvenuta disalimentazione non autorizza ad avvicinare conduttori o parti di impianto, anche se caduti a terra, né persone con essi in contatto. Tali operazioni potranno essere effettuate soltanto dopo aver provveduto al loro collegamento a terra attraverso gli appositi fioretti. 4. Il DOTE ne darà tempestiva notizia al</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo NEITE 25 kV	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>C.E.I. che predisporrà l'eventuale intervento del personale TE per la messa in sicurezza degli impianti ed il loro successivo ripristino.</p> <p>5. L'agente che abbia ricevuto regolare conferma scritta dell'avvenuta disalimentazione potrà concedere ad altri agenti l'autorizzazione ad avvicinarsi alle parti di impianto nel rispetto delle procedure indicate al precedente comma 3.</p> <p>6. Cessata la necessità di avere la linea di contatto o gli impianti disalimentati, il C.E.I., sentito il personale TE intervenuto o l'agente richiedente, ordinerà al DOTE la rialimentazione della linea di contatto o degli impianti.</p> <p>7. Il DOTE, dopo aver ripristinato la regolare alimentazione degli impianti, per la ripresa della circolazione dei treni a trazione elettrica, trasmetterà al DCO la formula L:</p> <p>L) <i>"Nulla osta alla ripresa della circolazione dei mezzi di trazione elettrici con pantografi in presa dalla progressiva alla progressiva su ... binari (pari e/o dispari) tra ... e (PdS interessati)"</i>.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				