

**TABELLA DI RAFFRONTO**  
**Prescrizioni RFI Anno 2003 - RCF**

Nella 1ª colonna è riportato il testo delle Prescrizioni RFI anno 2003 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 Prescrizioni RFI anno 2003 ;

nella 3ª colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle Prescrizioni anno 2003 è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;

nella 4ª colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo delle Prescrizioni anno 2003 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 Prescrizioni anno 2003 RFI, attraverso la sigla GI per indicare il Gestore Infrastruttura e la sigla IF per indicare le Imprese Ferroviarie;

nella 6ª colonna sono riportati le eventuali osservazioni e commenti.

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

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>Prescrizione n° 38 del 20-01-2003</b>  <b>Velocità di rilascio del sistema Controllo Marcia Treno (S.C.M.T.)</b>                      Con la presente si dispone che la velocità di rilascio del S.C.M.T. sia sempre stabilita in 30 km/h, salvo le situazioni di seguito specificate. Essa dovrà essere ridotta a 10 km/h in precedenza ai segnali di protezione dei Bivi nonché dei Posti e delle Stazioni di passaggio da doppio a semplice binario situati, dal punto di convergenza, ad una distanza inferiore allo spazio di arresto necessario ad un treno che impegni il segnale di prima categoria alla velocità di 30 km/h, avente i seguenti parametri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Freno continuo tipo merci,</li> </ul>	<p><b>4.20</b> La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p><b>4.21</b> Qualora strettamente necessario per il funzionamento del sistema di protezione, nella parte finale di una autorizzazione al movimento concessa dal sistema di segnalamento il sistema di protezione può prevedere una velocità, detta velocità di rilascio, stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare su di essa, al di sotto della quale il sistema interviene solo per garantire, in caso di indebito superamento del termine</p>		<b>I</b>	<b>GI</b>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Percentuale di massa frenata pari al 50%</li> <li>• Lunghezza massima prevista dalla P.G.O.S.</li> </ul> <p>Lo spazio di arresto deve essere calcolato secondo le modalità previste dalle SRS SCMT in vigore ed effettuato dagli organi competenti per la realizzazione del sistema SCMT in base alle procedure previste.</p> <p>L'adozione della velocità di rilascio di 10 km/h per situazioni particolari, diverse da quelle sopra elencate, dovrà essere autorizzata da questa Sede. Si prega confermare.</p>	<p>dell'autorizzazione al movimento, l'immediato intervento della frenatura e l'arresto prima del primo punto da proteggere.</p>				
<p><b>Prescrizioni n°559 del 13-02-2003</b></p> <p><b>Partenza dei treni con segnale comune a più binari ed integrato da indicatore basso di partenza o segnale basso luminoso con aspetto lampeggiante.</b></p> <p>In applicazione a quanto previsto dall'art. 6/8 quater RCT e corrispondente art. 19/3 ter IPCL, si prescrive che nelle stazioni munite di segnale di partenza comune a più binari che comanda anche un binario destinato al transito, integrato da indicatore basso di partenza o da segnale basso luminoso con aspetto lampeggiante, il DM, in caso di precedenza, deve intervenire direttamente al licenziamento del o dei treni che cedono il passo. Resta inteso che l'apposita prescrizione deve essere notificata prima di disporre la partenza del o dei treni che prendono il passo e che la stessa può essere partecipata anche a mezzo di apparecchiatura radiotelefonica. Pregasi confermare</p>	<p><b>4.12</b> I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le DEL di cui al punto 2.20;</li> <li>- le DPC di cui al punto 3.7;</li> <li>- 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.</li> </ul> <p><b>4.13</b> 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>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>Introdotta il principio che i treni partono di iniziativa dell'agente di condotta dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incaricamento, e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p><b>9.4</b> 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 segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento.</p> <p><b>9.5</b> Qualora l'autorizzazione al movimento non sia indirizzata dal sistema di segnalamento univocamente al treno a cui si riferisce, la partenza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione.</p>				<p>concesso l'autorizzazione al movimento, salvo i casi (da riportare nelle DEL) in cui l'autorizzazione al movimento non sia indirizzata dal sistema di segnalamento univocamente al treno a cui si riferisce, per i quali la partenza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione.</p>
<p><b>Prescrizione n°607 del 27-02-2003</b>  <b>Uso delle staffe fermacarri per lo stazionamento dei rotabili nelle stazioni.</b>  La prescrizione RFI/DTC/A0011/P/2002/433 del 05/11/2002 (recepita nelle disposizioni n. 42 e 43 del 24/12/02) disciplina, fra l'altro, lo stazionamento dei rotabili nelle stazioni, e ribadisce che la responsabilità dello stesso è affidata alle Imprese Ferroviarie, ad eccezione degli impianti dove la manovra è affidata al personale del Gestore Infrastruttura.  In attesa dell'introduzione di staffe realizzate in lega leggera in dotazione ai mezzi di trazione</p>	<p><b>3.1</b> Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati;</li> <li>- dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di</li> </ul>	<b>M</b>		<b>IF</b>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>e utilizzati per l'immobilizzazione dei rotabili che consentirà la completa autonomia delle Imprese Ferroviarie, si dispone che, nelle stazioni non presenziate da personale di manovra/formazione delle Imprese Ferroviarie, vengano messe a disposizione delle imprese medesime le staffe fermacarri in dotazione, ferma restando, in ogni caso, la responsabilità delle imprese per quanto riguarda la loro gestione ed uso.</p> <p>Nelle stazioni non presenziate da personale di manovra/formazione delle Imprese Ferroviarie, per la dislocazione delle staffe, laddove è ammesso dalle Direzioni Compartimentali Movimento (DCM) l'accantonamento, devono essere adottati criteri organizzativi di seguito specificati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nelle stazioni presenziate dal personale del movimento del Gestore Infrastruttura le staffe devono essere ubicate nell'ufficio movimento;</li> <li>• nelle stazioni telecomandate sulle linee a semplice binario le staffe devono essere ubicate nell'ufficio movimento o in appositi alloggiamenti (contenitori o locali accessibili al personale delle Imprese Ferroviarie);</li> <li>• nelle stazioni telecomandate sulle linee a doppio binario, le staffe devono essere ubicate in appositi alloggiamenti (contenitori o locali accessibili al personale delle Imprese Ferroviarie).</li> </ul>	<p>trasmettere lo sforzo di trazione.</p> <p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.</p> <p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p><b>6.9</b> Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione, indipendente dal sistema frenante di cui al precedente punto 6.6, che permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della linea da percorre.</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Per quanto riguarda l'accantonamento dei treni, si ritiene inoltre opportuno raccomandare l'adozione dei seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>nelle località non presenziate da personale dell'Impresa Ferroviaria, per quanto possibile l'accantonamento, deve essere evitato sui binari di circolazione;</li> <li>nelle località non presenziate da personale dell'Impresa Ferroviaria, dove non è prevista la dotazione di staffe, in caso di sosta per soccorso o di altre emergenze, lo stazionamento dei rotabili deve essere comunque assicurato dalle Imprese Ferroviarie ricorrendo al reperimento delle staffe in altri impianti a meno che non sia ammesso lo stazionamento senza il loro uso.</li> </ul> <p>Per lo stazionamento dei rotabili si precisa che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ai sensi dell'art. 7/15 del RCT (e corrispondente art. 6 bis dell'IPCL) ciascun estremo della colonna deve essere calzato con una staffa (una in un senso ed una nell'altro). Nel caso di un treno di materiale ordinario (una in un senso ed una nell'altro) ad un asse della locomotiva dove non agisce il freno a mano. Si precisa inoltre che in tal caso non è necessario il serraggio dei freni a mano dei veicoli componenti il convoglio.</li> <li>Per lo stazionamento dei treni materiali viaggiatori vuoto con locomotiva agganciata (compresi i treni navetta),</li> </ul>	<p><b>20.1</b> 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><b>20.2</b> 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><b>20.3.</b> 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><b>20.4</b> Le unità di trazione in stazionamento devono essere inoltre condizionate in modo da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.</p>		I	IF GI	I GI solo per ciò che riguarda l'indipendenza dei binari (punto 20.2) e le relative procedure di interfaccia.

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>in alternativa alle specifiche norme previste dalla vigente normativa, può essere adottata anche la procedura prevista dall'art.110/2 PGOS, utilizzando in tal caso, prioritariamente, il freno di stazionamento della locomotiva. Tale ultima procedura potrà essere applicata solo ed esclusivamente negli impianti presenziati (permanentemente o almeno per tutto il periodo di stazionamento) da personale addetto alla formazione treni, appartenente all'impresa ferroviaria, che dovrà considerare il Materiale in sosta temporanea.</p> <p>Resta inteso che in tutti i casi di stazionamento dei rotabili dovrà comunque essere garantita la loro immobilizzazione anche adottando misure più restrittive richieste da condizioni particolari dovute alla pendenza del binario e/o alle condizioni climatiche avverse (forte vento, bufere ecc.)</p> <p>Le DCM restano incaricate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• di stabilire preventivamente le località ove è ammesso l'accantonamento, con l'esatta ubicazione e dotazione delle staffe;</li> <li>• Di effettuare un preliminare inventario delle staffe effettivamente esistenti in tali località al fine di mettere in grado i DC/DCO di valutare, d'intesa con il Coordinatore Movimento e con il Referente dell'impresa ferroviaria, gli accantonamenti possibili;</li> <li>• Di istituire un apposito modulo M36,</li> </ul>					

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

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dal quale risulti la disponibilità e l'utilizzazione delle staffe. Tale documento deve essere compilato anche dagli agenti del personale del gestore infrastruttura che eseguono operazioni di manovra e formazione treni e provvedono all'applicazione e alla rimozione delle staffe.</p> <p>Le Imprese Ferroviarie, nel caso di adozione delle suddette procedure alternative per lo stazionamento dei treni, restano incaricate di informare il dipendente personale e le DCM interessate.</p>					
<p><b>Prescrizione n°689 del 26-03-2003</b>  <b>Chiarimenti riguardanti le norme tecniche per l'effettuazione delle tradotte, modulo di scorta.</b>  In esito ai quesiti pervenuti, si chiarisce che il personale di scorta delle tradotte, circolanti fra impianti di località diverse ed effettuate con locomotive da treni, può essere indistintamente un agente di condotta in possesso di patente D, rilasciata in base alla disposizione 31/2000, o un agente di accompagnamento treni, in possesso dell'abilitazione al Modulo D della disposizione 7/2001 e in regola con le visite periodiche previste per il personale di condotta. Si precisa che, nel caso l'agente di condotta non abbia i requisiti di conoscenza delle linee, l'agente di accompagnamento non può sopperire a tali mancanze.</p>	<p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p><b>4.28</b> Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado,</p>	<b>M</b>		<b>IF</b>	<p>Le tradotte devono circolare come circolano i treni. Non sono ammesse deroghe a tale principio. La denominazione "tradotte" è un aspetto commerciale di competenza del GI e delle IF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.				
<p><b>Prescrizione n°768 del 10-04-2003</b>  <b>Prescrizione per Locomotive E655</b>  Segue testo.....</p>	<p><b>3.7</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			<b>IF</b>	
<p><b>Prescrizione n°791 del 17-04-2003</b>  <b>Riepilogo moduli di prescrizione di movimento</b>  Allo scopo di facilitare la produzione informatica del "Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento" e del "Riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento", si dispone che per la "Guida alla compilazione" di entrambi i moduli possa essere utilizzato un unico testo, che si allega alla presente. Quanto sopra vale a titolo prescrittivo così come previsto dagli artt. 7 e II del D.P.R. n°146/99.  <b>GUIDA PER LA COMPILAZIONE</b>  Il presente Riepilogo deve scortare ogni treno; è compilato a decalco ed è composto da tre copie:  - una copia per la stazione (matrice);  - una copia per il capotreno;  - una copia per l'agente addetto alla formazione dei treni riposto al ritiro dello</p>	<p><b>4.12</b> I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:  - 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> <p><b>4.13</b> 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</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>Introdotta i principi che le prescrizioni di movimento possono essere notificate al solo agente di condotta e che le stesse possono essere notificate con supporti informatici.</p>



Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stesso.</p> <p>La copia per la stazione deve essere firmata dal dirigente movimento (D.M.), dall'agente addetto alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione o, in assenza di tale agente, dal capotreno. Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza.</p> <p>Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri.</p> <p>Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna:</p> <p><b>Per il Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione;</li> <li>• il numero del treno;</li> <li>• la data di partenza del treno.</li> </ul> <p><b>Per il Riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la data di validità del Riepilogo;</li> <li>• il numero di ogni treno per il quale viene rilasciato il Riepilogo;</li> <li>• la stazione di origine e termine corsa di ogni treno. I treni per i quali è rilasciato il Riepilogo sono suddivisi per gruppo di treni pari e per gruppo di treni dispari.</li> </ul> <p>Nel riquadro "Moduli consegnati" il D.M. della stazione che emette il Riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• indicare il nominativo della località;</li> <li>• per il solo Riepilogo multiplo, indicare il numero del primo treno al quale vengono</li> </ul>	<p>codificate.</p> <p><b>4.14</b> 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><b>9.3</b> 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 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 PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>consegnati i moduli di prescrizione; nel caso di moduli di prescrizione suddivisi per treni pari e per treni dispari devono essere indicati sia il primo treno pari e sia il primo treno dispari;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti;</li> <li>• apporre la propria firma.</li> </ul> <p>Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare, il D.M. della stazione che emette il Riepilogo dovrà riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli, l'annotazione "nessuna prescrizione da consegnare".</p> <p>Nel riquadro "Moduli versati" il capotreno, nella stazione termine di corsa ed in quella ove si effettua il cambio delle prescrizioni o, nel caso di Riepilogo multiplo, nella stazione termine di corsa dell'ultimo treno indicato nello stesso Riepilogo, deve indicare in ciascuna colonna del Riepilogo la quantità complessiva dei diversi tipi di moduli ricevuti e poi apporre la propria firma nell'apposita finca.</p> <p>Il riquadro "Consegna moduli tra personale del treno" deve essere compilato nelle stazioni intermedie dove avviene il cambio del personale dei treni senza possibilità di dirette consegne. In tale evenienza l'agente compilatore deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• indicare il nominativo della località di servizio;</li> <li>• indicare la quantità e il numero d'ordine dei vari tipi di moduli consegnati;</li> <li>• apporre la propria firma nella colonna riservata all'agente consegnante. Nel caso contemporaneo di cambio del personale di</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>condotta e di bordo, spetta al capotreno smontante compilare il Riepilogo mentre al capotreno montante spetta di firmare come agente ricevente. Nel caso di cambio del solo personale di condotta, spetta al capotreno compilare il Riepilogo mentre al macchinista montante spetta di firmare come agente ricevente. Nel caso di cambio del solo personale di bordo spetta al capotreno smontante compilare il Riepilogo mentre al capotreno montante spetta di firmare come agente ricevente. Nei treni senza capotreno in caso di cambio del personale di condotta senza possibilità di dirette consegne, spetta al macchinista smontante compilare il Riepilogo mentre spetta al macchinista montante firmare come agente ricevente. Il riquadro "Annotazioni" può essere utilizzato all'occorrenza per la consegna al treno di documenti, oggetti ed apparecchiature inerenti il movimento.</p>					
<p><b>Prescrizione n°963 del 10-06-2003</b>  <b>Variazioni in corso d'orario. Procedure Scheda Treno Aster/VCO.</b>            Le variazioni all'orario di servizio vengono diramate dalla Direzione Commerciale Programmazione Orari con comunicazioni denominate "Variazioni in corso d'orario" (VCO).            Le variazioni possono riguardare:            a) Treni ordinari periodici con orario e periodo di effettuazione diramato a parte.            b) Treni straordinari con orario diramato a parte.            c) Variazioni alle tracce orarie dei treni.</p>					<p><i>Linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono regolamentate dal RCF, di conseguenza le variazioni in corso d'orario non hanno impatto sulla sicurezza.</i></p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>d) Variazioni di periodicità  e) Treni straordinari resi ordinari periodici.  Le VCO possono essere effettuate e confermate con procedura informatica solo sulle linee ove è ammesso l'impiego della scheda treno. Sulle linee dove non è in adozione la scheda treno le VCO, in quanto non applicabili senza aggiornamento dei documenti orario, possono essere effettuate dalla Direzione Commerciale Programmazione Orari, ma confermate dalla sola Direzione Compartimentale Movimento. Con le presenti disposizioni vengono definite le procedure informatiche da adottare per le seguenti operazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trasmissione delle VCO da parte della Direzione Commerciale Programmazione Orari (DCPO);</li> <li>- Conferma delle VCO da parte dei Reparti Gestione Circolazione (RGC) o Dirigenti Coordinatori Movimento (DCM);</li> <li>- Conferma delle VCO da parte delle singole 'stazioni.</li> </ul> <p>I Reparti Territoriali Movimento (RTM) prendono solo visione dell'effettuazione delle VCO. Tali procedure non interessano, ovviamente, provvedimenti adottati dagli RGC in sede operativa. Inoltre vengono riepilogate le norme per l'effettuazione e la diramazione delle VCO. Per l'utilizzo della procedura informatica, specifiche norme di dettaglio sono previste nell'apposito manuale operativo.</p> <p><b>1. TRASMISSIONE DELLE VCO DA PARTE DELLA DIREZIONE COMMERCIALE PROGRAMMAZIONE</b></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ORARI</p> <p>Le strutture competenti della DCPO, mediante il sistema informatico Roman, provvedono a diramare le VCO, con un periodo di anticipo comunque non inferiore ai quattro giorni rispetto alla loro data di attivazione. Il sistema informatico permette la visualizzazione delle VCO ai soli utenti interessati e l'inserimento delle relative conferme da parte di essi.</p> <p><b>2. CONFERME DI RICEVIMENTO VCO</b></p> <p>Ciascun RGC o DCM deve prendere visione giornalmente delle VCO emesse da DCPO ed inserire nel sistema apposita conferma. Detta conferma dovrà essere inserita, in ogni caso, con un periodo di anticipo comunque non inferiore ai due giorni rispetto alla loro data di attivazione. Ciascuna stazione deve confermare le VCO di competenza, secondo il sistema di esercizio delle linee, come di seguito specificato.</p> <p>A) <i>Sistema di esercizio con Dirigente Centrale/Dirigente Centrale Operativo</i></p> <p>A.1) <i>Stazioni dotate di terminale.</i></p> <p>La stazione deve prendere quotidianamente visione delle VCO e inserire apposita conferma nel sistema. Detta conferma dovrà essere emessa, in ogni caso, con un periodo di anticipo non inferiore ai due giorni rispetto alla data di attivazione. Il Dirigente Centrale, quando rilevi la mancanza di conferma dagli impianti interessati, dovrà procurarsela sollecitamente, anche adottando i consueti sistemi (protocollo telefonico o altri sistemi per la trasmissione dei dispacci eventualmente in uso). Nel caso di guasto al terminale devono</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>essere adottate le procedure di cui al successivo punto A.2. In tale evenienza la stazione deve avvisare, con comunicazione registrata, il <i>DC/DCO</i> del guasto e, successivamente, della riattivazione.</p> <p>A.2) <i>Stazioni non dotate di terminale</i>  Il <i>DC/DCO</i> deve partecipare le <i>VCO</i> a detti impianti e riceverne conferma nei modi consueti (protocollo telefonico M100h/DC o altri sistemi per la trasmissione dei dispacci eventualmente in uso).</p> <p>B) <i>Sistema di esercizio a Dirigenza Locale su linee ave è previsto l'impiego della scheda treno.</i>  Il DCM di giurisdizione per le operazioni di trasmissione delle <i>VCO</i> dovrà provvedere affinché siano effettuate le procedure previste secondo le norme vigenti.</p> <p>C) <i>Sistema di esercizio con Dirigente Unico o a Dirigenza Locale su linee ove non è previsto l'impiego della scheda treno</i> La Direzione Compartmentale Movimento deve confermare il ricevimento delle <i>VCO</i> e provvedere per l'avviso al personale interessato e l'aggiornamento delle Fascicolo Orario, secondo le norme vigenti.</p> <p><b>3. NORME PER L'EFFETTUAZIONE DELLE VARIAZIONI ALL'ORARIO DI SERVIZIO</b>  Per l'effettuazione delle <i>VCO</i> devono essere osservate le norme previste per l'effettuazione dei treni straordinari di cui all'art. 11 RCT, con le integrazioni di seguito riportate.</p> <p><b>3.1.</b> Treni ordinari periodici con orario e periodo di effettuazione diramati a parte Nella Prefazione Generale all'Orario di Servizio è</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>inserita una serie di numeri riservata a treni ordinari, di cui può essere attivata la circolazione nel corso della validità dell'orario e, pertanto, vengono classificati periodici. A tali treni, disponibili per esigenze contingenti e non programmabili, l'assegnazione del numero, nonché l'individuazione della traccia orario e del periodo di circolazione vengono definiti e riportati nei documenti orario al momento in cui si verifichi la necessità di effettuare il treno. L'orario, la periodicità, tutte le altre caratteristiche associate al treno (dati di impostazione, genere del trasporto, la categoria a cui deve riferirsi per il rispetto dei rapporti di reciproca tolleranza), nonché, altre eventuali particolarità (treni in vietata contemporanea circolazione, restrizioni del trasporto, ecc.), dovranno essere diramate utilizzando le seguenti formule:</p> <p><i>a) Linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci ed è sempre esclusa la protezione a tempo dei cantieri di la l'oro e dei posti fissi di linea (linee ove è previsto l'impiego della scheda treno).</i></p> <p>per l'annuncio:  "Oggi ..... (domani ..... oppure notte dal ... al...) effettuasi treno ordinario periodico, dal ..... al. ... (date di inizio e fine del periodo, anche se questo si estenda fino al termine della validità dell'orario) da ..... a ..... , ed il cui orario è stato diramato a parte con disposizione VCO n° ..... <b>del</b> ..... .. ";  per la conferma:  "Inteso oggi ..... (domani ..... oppure notte da...al ... ) treno ordinario periodico, dal .....</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SYSTEMA DI RIFERIMENTO"  (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>al ... (date di inizio e fine del periodo, anche se questo si estenda fino al termine della validità dell'orario) da ..... a ..... , ed il cui orario è stato diramato a parte con disposizione VCO n° ..... <b>del .....</b> ".</p> <p><i>b) Linee non comprese fra quelle di cui al punto a) (linee ove non è previsto l'impiego della scheda treno).</i></p> <p>Su tali linee devono essere adottate le norme contenute nella circolare M.1119/I.3 del 30/4/1971.</p> <p><b>3.2.</b> Treni straordinari con orario diramato a parte. Per l'effettuazione di treni straordinari il cui orario deve essere diramato a parte, devono essere adottate le medesime procedure per i treni di cui al precedente punto 3.1.</p> <p><b>3.3.</b> Variazioni alle tracce orario dei treni Qualora si verifichi la necessità di apportare modifiche alle tracce orario dei treni, l'Unità centrale interessata deve provvedere alla soppressione (definitivamente o fino nuovo avviso) del treno originario di cui deve essere modificato l'orario e disporre l'effettuazione di un treno ordinario con orario e periodicità diramati a parte, secondo quanto previsto al punto 3.1.</p> <p><b>3.4.</b> Treni straordinari resi ordinari periodici In caso di variazione della classificazione di un treno, la periodicità, tutte le caratteristiche associate al treno (dati di impostazione, genere del trasporto, la categoria a cui deve riferirsi il treno per il rispetto dei rapporti di reciproca tolleranza), e le eventuali particolarità (treni in vietata contemporanea circolazione, restrizioni del trasporto, ecc.), dovranno essere diramate utilizzando le seguenti formule:</p> <p><i>a) Linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci ed è sempre esclusa la protezione a tempo dei cantieri di lavoro e dei posti fissi di linea (linee</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 PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>ove è previsto l'impiego della scheda treno).</i> per l'annuncio: "Oggi.. .... (domani ..... oppure notte dal. .. al...) effettuati treno ..... da considerarsi ordinario periodico, dal ..... al... (date di inizio e fine del periodo, anche se questo si estenda fino al termine della validità dell' orario) da ..... a ..... , di categoria (specificare la categoria: ES, IC, IR, TC, ecc.), per ..... (genere del trasporto), (ed eventualmente) soppresso nei giorni di..... (oppure circola nei giorni di ..... )"; per la conferma: "Inteso oggi .... .. (domani..... oppure notte dal. .. al ) treno ..... da considerarsi ordinario periodico, dal ..... al. ... (date di inizio e fine del periodo, anche se questo si estenda fino al termine della validità dell'orario) da ..... a ..... , di categoria (specificare la categoria: ES, IC, IR, TC, ecc.), per ..... (genere del trasporto), (ed eventualmente) soppresso nei giorni di ..... (oppure circola nei giorni di ..... )". I treni straordinari resi ordinari periodici m corso d'orario sono soggetti alle medesime disposizioni regolamentari degli ordinari indicati come tali dall'orario nella sua entrata in vigore (soppressione fino nuovo avviso, definitiva, cambio di periodicità, ecc.) e non possono cambiare ulteriormente la classificazione per tutta la durata dell'orario . <i>b) Linee non comprese fra quelle di cui al punto a) (linee ove non è previsto l'impiego della scheda treno).</i> La variazione di classificazione di un treno, da straordinario ad ordinario periodico, non è ammessa. <b>3.5. Variazione di periodicità.</b> Le variazioni di periodicità devono essere comunicate adottando le seguenti formule: <i>a) Linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci ed è sempre esclusa la protezione a tempo dei cantieri di lavoro e dei posti fissi di linea (linee ove è</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 PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>previsto l'impiego della scheda treno).</i> per l'annuncio: "Dal giorno ..... treno ..... ordinario periodico, (utilizzare le dizioni specificate, secondo le esigenze) si effettua dal ..... al ..... oppure il ..... , nei giorni ..... , soppresso nei giorni ....." per la conferma: "Inteso dal giorno ..... treno ..... ordinario periodico, (utilizzare le dizioni specificate, secondo le esigenze) si effettua dal ..... al ..... oppure il ..... , nei giorni ..... , soppresso nei giorni ....." Le variazioni devono essere registrate dai DM interessati nel prospetto V del modo M55, fino all'aggiornamento del modo M53. <i>b) Linee non comprese fra quelle di cui al punto a) (linee ove non è previsto l'impiego della scheda treno).</i> Nel caso in cui un treno ordinario periodico debba circolare in un periodo diverso da quello previsto dall'orario devono essere osservate le norme di cui all'art. 10/3 del RCT (e corrispondente art. 28/3 dell'Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL)), fino alla ristampa del documento orario in vigore o delle pagine interessate dello stesso. <b>4. NORME PARTICOLARI PER LA TRASMISSIONE E CONFERMA DELLE VARIAZIONI ALL'ORARIO DI SERVIZIO SULLE LINEE CON DIRIGENTE CENTRALE</b> Su determinate linee esercitate con DC, in cui tutte le stazioni sono munite di terminali, l'effettuazione delle VCO e le relative conferme potranno essere diramate attraverso l'adozione delle sole procedure informatiche in luogo dei dispacci di cui all'art. 12/1 delle Disposizioni per il Servizio con Dirigente Centrale e di cui al precedente punto 3. La procedura informatica permette anche l'inserimento</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'avviso alla stazione di origine che la VCO è stata regolarmente annunciata, di cui all'art. 12/3 delle Disposizioni per il Servizio con Dirigente Centrale. Resta inteso che, nel caso di mancata trasmissione o ricevimento degli avvisi o delle conferme per inefficienza delle trasmissioni informatiche o altra causa, dovranno ripristinarsi, per le sole stazioni interessate, le procedure con i dispacci telefonici.</p> <p><b>5. COMPITI E RESPONSABILITÀ DELLE STRUTTURE INTERESSATE AL PROCESSO.</b></p> <p>Ogni struttura operativa coinvolta nel processo Direzione Commerciale Programmazione Orari, Direzione Strategia Qualità e Sistemi, Direzione Tecnica/Movimento, Direzioni Compartimentali Movimento - è incaricata, per la parte di propria competenza, di verificare la funzionalità della stessa procedura. La procedura stessa andrà in esercizio per un periodo sperimentale in sovrapposizione alla procedura tradizionale. La Direzione Commerciale, di concerto con la Direzione Strategia Qualità e Sistemi, disporrà la fine di detto periodo di mantenimento delle procedure in parallelo. In particolare, restano incaricati: la Direzione Commerciale Programmazione Orari (DCPO) di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- adottare, nelle comunicazioni in oggetto, una terminologia il più possibile standard, al fine della chiarezza e comprensibilità dei messaggi di VCO per gli impianti, coordinandosi per questo con la Direzione Movimento; adottare le necessarie procedure alternative nei casi contingenti, per remissione e il ricevimento dei provvedimenti;</li> <li>- riportare le attività della procedura VCO nello stesso gruppo di coordinamento direzionale Scheda Treno, di cui alla circolare RFI-DTC/ A0005/P/2002/0000029 del 13/6/2002, e richiedere alla Direzione Strategia Qualità e Sistemi gli eventuali necessari interventi di</li> </ul>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>manutenzione del sistema. La Direzione Strategie Qualità e Sistemi (DSQS) di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- provvedere all'emissione del manuale operativo utente e assicurare il funzionamento della procedura. Le Direzioni Compartimentali Movimento di:</li> <li>- controllare la corretta funzionalità della procedura e comunicare quanto necessario alla DCPO e alla DSQS;</li> <li>definire le giurisdizioni, riorganizzazione locale, le necessarie procedure alternative nei casi contingenti, per l'emissione e ricezione delle conferme, in accordo con l'organizzazione del Compartimento;</li> <li>- aggiornare le tratte di competenza oggetto di variazione al modello rete, previe intese, ove necessario, con le altre Direzioni Compartimentali Movimento interessate; aggiornare, ai fini del ricevimento e conferma delle VCO, l'abilitazione delle località di giurisdizione (per es.: trasformazione di Fermata in Stazione o viceversa);</li> <li>- inserire o controllare la corretta assegnazione di giurisdizione per l'inoltro delle comunicazioni agli impianti; in caso di impossibilità di RGCIDCM a ricevere via sistema le VCO, dare comunicazione a DCPO per l'invio in modo alternativo delle VCO;</li> <li>- gestire le password di accesso al sistema da parte degli impianti di giurisdizione;</li> <li>- provvedere all'utilizzo corrente dei terminali utilizzati dalla nuova applicazione, in analogia alla procedura Scheda Treno, e partecipare alle Direzioni sopra indicate (Direzione Commerciale, OSQS) le eventuali anomalie e necessità in corso di esercizio.</li> </ul> <p><b>6. DOTAZIONI TERMINALI</b> L'utilizzo dei terminali della procedura in oggetto è previsto presso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la Direzione Commerciale Programmazione Orari (DCPO), sede centrale e sedi territoriali;</li> <li>- le Direzioni Compartimentali Movimento;</li> </ul>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- i Reparti Territoriali movimento (RTM);  - i Reparti Gestione Circolazione (RGC) o Dirigenti Coordinatori Movimento (DCM);  - le sedi <i>DCIDCO</i> distaccate;  - le stazioni interessate alla procedura;  - la Direzione Movimento.</p> <p>Nella fase iniziale è previsto che tutti gli impianti dei Compartimenti di Bologna e Venezia siano dotati di postazioni informatiche, mentre per gli altri Compartimenti la fornitura riguarderà le stazioni di maggiore rilevanza, nonché tutti gli RGC, sezioni <i>DCIDCO</i> distaccate e gli RTM.</p> <p><b>7. DISPOSIZIONI ATTUATIVE</b></p> <p>Il periodo di esercizio sperimentale, in cui le VCO devono essere emesse dalla DCPO sia con procedura informatica di cui ai punti 1 e 2, sia tradizionale (telegramma), entrerà in vigore il 1/7/2003. La data di cessazione della procedura tradizionale sarà stabilita e annunciata con comunicazione a parte, dalla Direzione Commerciale, previa intese con la Direzione Movimento. L'entrata in vigore delle particolari disposizioni di cui al punto 4 sarà invece comunicata successivamente e l'esperimento interesserà inizialmente i soli Compartimenti di Venezia e Bologna. In tale periodo sperimentale, in sovrapposizione a tali disposizioni dovranno continuare ad essere emanati, fino a nuovo avviso, i consueti dispacci previsti dalle Disposizioni per il Servizio con Dirigente Centrale. La circolare DI-TC/AI007/P/01000377 del 9/0512001 è abrogata.</p> <p>Le Direzioni Compartimentali Movimento restano incaricate di emettere disposizioni di dettaglio circa l'organizzazione del lavoro presso ciascun RGC ai fini della presente procedura e di relazionare alle Direzioni Tecnica, Commerciale, Movimento e Strategia Qualità e Sistemi sull'esito della sperimentazione entro tre mesi dalla data di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SYSTEMA DI RIFERIMENTO"  (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012) </p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
attivazione.					
<p><b>Prescrizione n°1096 del 08-07-2003</b>  <b>Linea esercitata con sistema a spola che si dirama da stazione posta su linee SCC.</b>  <b>1.</b> Attivazione segnale di avvio nel caso di partenza dei treni con segnale disposto a via impedita verso linea esercitata con sistema a spola.  Gli appositi dispositivi di cui alla circolare ES/C/R/C/I/009.D1899 del 26.11.1992 possono essere considerati assimilabili al blocco elettrico conta-assi. Di conseguenza, nel caso di partenza con segnale disposto a via impedita verso una linea attrezzata con tali dispositivi, può essere attivato il segnale di avvio. In testa alla fiancata principale del FL interessato dovrà essere riportata la dizione: "Linea esercitata con servizio a Spola ed attrezzata con dispositivi assimilabili al blocco elettrico conta-assi".  <b>2.</b> Funzioni Agente Treno  Le funzioni di Agente Treno per i treni in arrivo e partenza dalla o verso la linea esercitata con il sistema a spola devono essere svolte sempre dal capotreno.  <b>3.</b> Movimenti treni con segnale a via impedita nella stazione di diramazione posta su linee con SCC  Per la partenza ed il ricevimento dei treni con segnali disposti a via impedita nella stazione di diramazione devono essere osservate le norme previste per gli impianti posti sulle linee esercitate con SCC, tenendo presente che per la notifica delle prescrizioni deve essere utilizzato il modulo M 40 DCO opportunamente</p>	<p><b>2.20</b> 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 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.  <b>4.28</b> Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.  <b>11.1</b> In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:  a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno</p>	<b>M</b>	<b>I</b>	<b>GI</b>	<p>Introdotta il principio che, ai fini della circolazione del treno, l'agente treno è sempre l'agente di condotta.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>integrato con le seguenti prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- "Relativamente alla prescrizione n°4 osservate anche le procedure di cui al p. 1.6.6 delle IET, relative al segnale da deviatoio a luce blu".</li> <li>- "Tratto a Spola ..... libero da treni"</li> </ul> <p>Tali prescrizioni devono essere praticate utilizzando le righe in bianco del predetto modulo. La prescrizione n°5 deve essere sempre depennata.</p> <p>Quanto sopra vale a titolo prescrittivo così come previsto dagli artt. 7 e 11 del DPE n°146/99.</p>	<p>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 deviatoi di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatoi deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatoi;</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><b>11.4</b> 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</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>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><b>11.5</b> 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: 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>				
<p><b>Prescrizione n°1099 del 08-07-2003</b>  <b>Esecuzione delle attività di manovra negli impianti di RFI SpA.</b>  A seguito di numerosi quesiti pervenuti a questa Direzione, si ritiene opportuno fornire dei chiarimenti sulle responsabilità in merito all'esecuzione delle manovre negli impianti di RFI SpA., precisando che per servizi di manovra si intendono sia le attività legate alla condotta dei mezzi di manovra per la movimentazione dei rotabili, sia tutte le attività di formazione treno. Le suddette attività, quando non sono svolte su particolari impianti da personale di RFI SpA abilitato, devono essere eseguite secondo le condizioni di seguito definite.</p> <p><b>1)</b> Il personale utilizzato in attività di condotta</p>	<p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p><b>1.6</b> L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività</p>			<p><b>IF</b></p>	



Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>e di formazione treni deve essere in possesso delle abilitazioni previste dalla normativa vigente.</p> <p>2) Il personale di cui sopra deve essere impiegato conformemente alla normativa vigente da:</p> <p>a) impresa ferroviaria in possesso di certificato di sicurezza ed assegnataria del servizio di manovra per aver acquisito tracce orarie su tratti di linea facenti capo all'impianto presso il quale vengono svolti i servizi.</p> <p>b) impresa ferroviaria in possesso di certificato di sicurezza ed assegnataria di tracce orarie su tratti di linea diversi da quelli che fanno capo all'impianto presso il quale vengono svolti i servizi. In questo caso le attività di manovra dovranno comunque essere ricondotte sotto la responsabilità della/e impresa/e ferroviaria/e in possesso di certificato di sicurezza ed assegnataria/e di tracce orarie su tratti di linea facenti capo all'impianto stesso.</p> <p>c) imprese che gestiscono raccordi ferroviari allacciati ad un impianto RFI spa.</p> <p>In questo caso l'impresa ferroviaria in possesso di certificato di sicurezza ed assegnataria di tracce orarie su tratti di linea facenti capo all'impianto stesso, dovrà essere garante del sistema di selezione, formazione, acquisizione, mantenimento delle competenze, nonché del mantenimento dei requisiti fisici del personale utilizzato dalle imprese che gestiscono il raccordo ferroviario, secondo quanto previsto dalla nota DI/TC/ A1007/P/01/000213 del 08/03/2001. Di quanto sopra dovrà essere data evidenza da parte delle imprese ferroviarie interessate nei documenti previsti dal Sistema di Gestione della Sicurezza.</p>	<p>gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p>				

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

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><b>Prescrizione n° 1154 del 23-07-2003</b>  <b>Disposizione n. 35 del 22.11.2002 "Presenza del personale sui mezzi di trazione e sui treni-Incombenze del personale dei treni serviti da mezzi di trazione attrezzati con il dispositivo di controllo della presenza e della vigilanza dell'agente addetto alla condotta (Vigilante)".</b>  Segue testo .....</p>					<p>Non recepita dal RCF (prescrizione con contenuto organizzativo).</p>
<p><b>Prescrizione n° 1276 del 24/09/03</b>  <b>Uso della radio e del telefono cellulare per l'esecuzione della prova del freno tipo "D"</b>  Segue testo .....</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><b>IF</b></p>	
<p><b>Prescrizione n° 1324 del 06/10/2003</b>  <b>Chiarimenti riguardanti la disposizione n° 36/02 del 27 novembre 2002 "Specifica dei requisiti funzionali del dispositivo di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta (vigilante)"</b>  Segue testo .....</p>					<p>Aspetti tecnici non regolamentati dal RCF.</p>
<p><b>Prescrizione n° 1428 del 30/10/2003</b>  <b>Applicazione dell'SCMT: caratteristiche di codifica zone degli impianti di BAcc ed integrazioni tecnico normative.</b>  Segue testo .....</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 .  2.8 Per assicurare la circolazione in sicurezza l'infrastruttura è attrezzata con apposite apparecchiature che costituiscono il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei treni.  3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida</p>		<p><b>I</b></p>	<p><b>GI</b></p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dispositivo di comando del sistema frenante;</li> <li>- dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni;</li> <li>- sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo;</li> <li>- sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta;</li> <li>- dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno;</li> <li>- dispositivo per le segnalazioni acustiche;</li> <li>- fanali per la segnalazione di testa dei treni.</li> </ul> <p><b>4.20</b> La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p><b>4.21</b> Qualora strettamente necessario per il funzionamento del sistema di protezione, nella parte finale di una autorizzazione al movimento concessa dal sistema di segnalamento il sistema di protezione può prevedere una velocità, detta velocità di rilascio, stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare su di essa, al di sotto della quale il</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	sistema interviene solo per garantire, in caso di indebito superamento del termine dell'autorizzazione al movimento, l'immediato intervento della frenatura e l'arresto prima del primo punto da proteggere.				
<b>Prescrizione n° 1531 del 26/11/2003</b> <b>Trazione multipla- Norme Particolari di Condotta</b> Segue testo .....					Vedi tabella di raffronto IPCL – RCF.
<b>Prescrizione:12/12/2003 n° 1588</b> <b>Integrazione alla Disposizione 6/2003 (norme per l'impiego delle apparecchiature Sistema Controllo Marcia Treno)</b> Segue testo .....					Vedi tabella di raffronto Sezione III PARTE PRIMA NEAT – RCF.
<b>Prescrizione: 23/12/2003 n° 1624</b> <b>Chiarimento. Informazioni riportate in Scheda Treno</b> Segue testo .....					Vedi tabella di raffronto Allegato X IPCL – RCF.

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