

TABELLA DI RAFFRONTO

Prescrizioni 2004-RCF.

Nella 1^a colonna è riportato il testo delle **PRESCRIZIONI 2004** 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 nelle Prescrizioni 2004 ;
- nella 3^a colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle Prescrizioni 2004 è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;
- nella 4^a colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo delle Prescrizioni 2004 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 Prescrizioni 2004, 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 PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
Prescrizione: 03-02-2004 n°082 Abrogazioni circolari normative (Sopresse M.122/22/1.8 M.111/12/1.19 RFI/TC/A1008/P/02/000536)					Non recepita dal RCF (aspetto organizzativo).
Prescrizione: 03-02-2004 n°083 Prescrizione. Emissione modulo M 50-M50/a; notifica dei rallentamenti Per l'invio dei moduli M 50 M 50/a e per la notifica ai treni della relativa prescrizione di rallentamento devono essere osservate le procedure di seguito specificate: <i>1. Invio e conferma M. 50 - M 50/a:</i> Il modulo deve essere inviato: a) alle stazioni capo tronco estreme del fascicolo	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. 2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>linea (F.L.) o fascicolo orario (F.O.);</p> <p>b) alle stazioni interposte indicate nell'art. 6/23 RCT, comprese eventuali capo tronco intermedie;</p> <p>c) alle stazioni che compilano il Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento ubicate oltre le capo tronco estreme del F.L./F.O ..</p> <p>Le stazioni di cui alle lettere <i>a)</i> e <i>b)</i> devono confermare con dispaccio, il ricevimento del modo M 50 - M 50/a al Capo Reparto Territoriale Movimento.</p> <p>Le stazioni di cui alla lettera <i>c)</i> devono confermare, con dispaccio, il ricevimento del modo M 50 - M 50/a alle capo tronco estreme per conto delle quali compilano il Riepilogo; quest'ultime, in assenza di tale conferma, devono intervenire direttamente per la notifica del rallentamento ai treni.</p> <p><i>2. Invio moduli M.50 - M.50/a a mezzo fax</i></p> <p>Qualora l'invio del modo M. 50 M M50/a avvenga a mezzo di apparecchiature telefax, per le conferme devono essere osservate le procedure di seguito riportate. Le stazioni, per confermare devono ritrasmettere integralmente il modulo in facsimile M 50 - M 50/a ricevuto, aggiungendo in calce, dopo la firma del Capo Reparto Territoriale Movimento, la seguente annotazione completata dalla data, dal profilo e dalla firma di chi trasmette:</p> <p>STAZIONE DI CONFERMASI RICEVIMENTO M 50 (o M 50/a) N° .." DEL</p> <p>non è consentito confermare con le norme comuni un modulo M 50 - M 50/a ricevuto a mezzo di apparecchiatura telefax; il Capo Reparto Territoriale Movimento può ritenere il</p>	<p>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>13.3 Le restrizioni temporanee di velocità eventualmente necessarie, denominate rallentamenti, e i tratti di binario a cui si riferiscono devono essere tempestivamente comunicate ai treni con il sistema di segnalamento.</p> <p>13.4 Qualora ai fini del precedente punto 13.3 siano utilizzati segnali di terra con caratteristiche di cui al punto 5.8, il rallentamento deve anche essere notificato attraverso prescrizione di movimento. Qualora per esigenze improvvise sia necessario attivare un rallentamento prima della posa dei segnali di terra, in attesa di tale posa l'inizio e la fine del rallentamento devono coincidere con punti della linea facilmente ed inequivocabilmente individuabili.</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>modulo M 50 - M 50/a regolarmente confermato quando il fax-simile di conferma ricevuto è identico a quello inviato e completo degli estremi del posto corrispondente;</p> <p>le capo tronco estreme del F.L./F.O. possono ritenere il modulo M 50 - M 50/a regolarmente confermato dalle stazioni che compilano il Riepilogo solo quando il fac-simile di conferma ricevuto è identico a quello che, a loro volta, hanno già inviato per la conferma al Capo Reparto Territoriale Movimento.</p> <p><i>3. Notifica delle prescrizioni di rallentamento:</i></p> <p>Fermo restando quanto previsto dall'art. 3 commi 16 e 17 RCT, le stazioni che compilano il Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento e che ricevono il modo M 50 M 50/a (comprese quelle ubicate oltre le capo tronco estreme del F.L./F.O.), devono notificare d'iniziativa le prescrizioni di rallentamento fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove è programmato il cambio del Riepilogo (art. 3/16 RCT).</p> <p>Le norme per l'emissione delle prescrizioni di movimento devono essere riportate nell'orario di servizio (parte Generale del F.C.L.). Qualora tali procedure interessino la giurisdizione di più Direzioni Compartimentali, le stesse debbono essere opportunamente concordate.</p> <p><i>4. La presente prescrizione entra in vigore a partire dalle ore 00.01 dell' 8/02/2004.</i></p> <p>Dalla stessa data e ora resta abrogata la circolare R/ST.MV/R.02 del 21/06/1996.</p> <p><i>5. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4, 10, 11 e 36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</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>				
Prescrizione: 11-03-2004 n°220	1.5 Le attività connesse con la sicurezza	M		IF	Introdotta il

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Affidamento dei mezzi di trazione. Condotta e scorta dei treni circolanti su linee con pendenza non superiori al 15 per mille la cui velocità non supera 60 km/h</p> <p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura in materia. In conformità a quanto sopra, in attesa delle necessarie modifiche ai testi regolamentari, ad integrazione di quanto previsto dall'art. 3 dell'IPCL e corrispondente art. 8 dell'ISPST, si prescrivono ulteriori criteri per l'affidamento dei mezzi di trazione e per la condotta e la scorta di particolari servizi.</p> <p><i>Art. 1 Affidamento mezzi di trazione</i></p> <p>Ad integrazione dell'art. 3 comma 1 primo alinea dell'IPCL e corrispondente all'art. 8 comma 4 primo alinea dell'ISPST , la funzione di secondo agente di condotta può essere svolta anche da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un agente di condotta in possesso della patente D per la tratta per la quale risulta abilitato; - un agente in fase di professionalizzazione per il rilascio della patente F oppure E, solo per le tratte per le quali è stato già professionalizzato (Disposizione 31/2000); - un agente in possesso dell'abilitazione di accompagnamento treni, rilasciata a norma 	<p>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>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>				<p>principio che la condotta dei treni può essere assegnata ad un solo agente di condotta e che il capotreno è previsto solo con i treni viaggiatori. Le tradotte sono sottoposte alle medesime norme previste per i treni.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della Disposizione 7/2001, che prenda posto permanentemente in cabina di guida durante la corsa del treno con gli obblighi dell'art. 3 comma 3 dell'IPCL. In tal caso l'agente deve essere sottoposto, ai fini dell'accertamento dei requisiti fisici, alle stesse scadenze e protocollo del personale addetto alla condotta. <i>Art. 2_ Condotta e scorta di particolari servizi (art. 3 comma 1 punto c dell'IPCL e corrispondente all' art. 8 comma 4 punto c dell'ISPST).</i></p> <p>Vengono definiti particolari servizi anche i treni merci o i treni composti di materiale viaggiatori vuoto serviti da automotori o locomotive da manovra, circolanti su linee o tratti di linea aventi pendenza non superiore 15‰ ed alla velocità massima di 60 km/h.</p> <p>Per la condotta e la scorta dei suddetti treni devono essere osservati i seguenti criteri:</p> <p>a) Condotta: l'agente addetto -alla condotta deve possedere almeno l'abilitazione tipo "D" rilasciata a norma della Disposizione 31/2000 e successive integrazioni (e abilitazioni convertibili in base al punto 11.14 della stessa Disposizione). Il tratto di linea per il quale è stata rilasciata l'abilitazione deve comprendere tutta la relazione del servizio.</p> <p>b) Scorta: l'agente di scorta, che deve prendere permanentemente posto in cabina di guida durante la corsa del treno con gli obblighi dell'art. 3 comma 3 dell'IPCL, deve possedere almeno l'abilitazione di tipo "C" (scorta), rilasciata a norma della Disposizione 7/2001 e successive integrazioni. In tal caso l'agente deve essere sottoposto, ai fini dell'accertamento dei requisiti fisici, alle stesse scadenze e protocollo del personale addetto alla condotta.</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>I criteri di cui sopra devono essere rispettati anche in presenza di apparecchiatura "Vigilante" efficiente.</p> <p>Norme tecniche.</p> <p>La condotta e la scorta dei predetti particolari servizi può essere affidata rispettivamente agli agenti di cui ai punti precedenti a) e b) purché siano rispettate le seguenti condizioni tecniche:</p> <p>a) percentuale di massa frenata non inferiore al 50% fino ad una pendenza del 10 per mille e non inferiore al 55% per le pendenze superiori al 10 per mille;</p> <p>b) velocità massima 60 km/h;</p> <p>c) massima massa rimorchiata dal mezzo di trazione, sui tratti in discesa con pendenza maggiore del 13‰, corrispondente a quella stabilita per il senso della salita;</p> <p>d) circolazione su linee o tratti di linea aventi pendenza massima del 15‰</p> <p>e) circolazione su linee ove non è previsto il controllo degli incroci da parte del personale dei treni.</p> <p><i>Art. 3_ Requisiti richiesti al personale.</i></p> <p>Le competenze richieste per il personale destinato al servizio di condotta e di scorta con i suddetti treni rientrano tra quelle di sicurezza definite nelle Disposizioni 31/2000 e 7/2001, definite in via generale per tutto il personale addetto alla condotta e all'accompagnamento treni; pertanto restano invariati gli obblighi per le Imprese Ferroviarie concernenti il rilascio delle abilitazioni, il mantenimento dei requisiti fisici e psico-attitudinali e professionali.</p> <p><i>Art. 4 Tradotte.</i></p> <p>Le tradotte potranno continuare ad essere effettuate solo sulle relazioni interessanti impianti</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>ferroviari di una stessa località ed indicati in orario con il nome della stessa città. L'unità centrale competente del Gestore dell'Infrastruttura può autorizzare l'effettuazione di tradotte anche su relazioni ferroviarie interessanti impianti limitrofi al centro ferroviario anche se con nome diverso della città. I servizi attualmente classificati come tradotte, effettuati tra impianti di località diverse dovranno essere considerati treni a tutti gli effetti ai quali, in relazione al loro percorso ed alla loro composizione, potranno essere applicate le presenti prescrizioni oppure quelle previste per i treni.</p>					
<p>Prescrizione: 16-03-2004 n°239 Informazioni riportate sulla scheda treno L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188. Impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura in materia. In conformità a quanto sopra si prescrive che con nota A0011/P/2003/0001624 del 23/12/2003, furono informate codeste Imprese Ferroviarie del fatto che ogni mezzo di trazione era stato contraddistinto in banca dati scheda treno con la sigla "VIG" e di conseguenza tale informazione veniva riportata nella casella "integrazione alla sigla" delle schede treno relative ai treni</p>	<p>4.12 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. 4.16 La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni. Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di</p>			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>circolanti sulle linee individuate nell'allegato uno alla Disposizione 35/2002.</p> <p>Tenuto conto che, per consentire un impiego più flessibile delle risorse, è stato chiesto di non individuare in orario i treni previsti con dispositivo vigilante, il contenuto della nota anzidetta è da ritenersi annullato, di conseguenza la scheda treno non tiene più conto del limite di velocità a 100 km/h imposto in modo automatico dal dispositivo vigilante.</p> <p>Resta invariato l'obbligo del rispetto della Disposizione 35/2002 limitazione di velocità a 100 km/h) e pertanto con tutti i treni muniti di dispositivo Vigilante efficiente, affidati ad un solo agente di condotta deve essere inserito sempre il dato «un agente».</p> <p>Si prega di informare il personale interessato e dare conferma del ricevimento della presente.</p>	<p>condotta durante il servizio.</p> <p>9.2 Prima della partenza dalla località di origine del treno devono essere inseriti nel SSB del sistema di protezione i dati corrispondenti alle caratteristiche tecniche del treno determinanti per la sicurezza della circolazione. Tali dati devono essere inseriti a convoglio fermo e devono essere modificati, sempre a treno fermo, ogniqualvolta subiscano variazioni.</p>				
<p>Prescrizione: 29-03-2004 n°311</p> <p>Segnali di protezione a vela quadrata per le provenienze dal binario illegale.</p> <p>1. Le stazioni poste su linee o tratti di linee a doppio binario non banalizzate, possono essere munite di segnalamento di protezione a vela quadrata, posto a destra, relativo alle provenienze dal binario illegale.</p> <p>2. Tali situazioni di impianto devono essere portate a conoscenza del personale interessato, con Circolare di attivazione, e nelle fiancate principali del F.L. dovrà essere riportato un apposito richiamo in corrispondenza delle stazioni interessate.</p> <p>3. Gli itinerari di arrivo per le provenienze dal binario illegale del tratto non banalizzato devono essere garantiti dall'apertura del segnale di protezione a vela quadrata reso manovrabile. Gli</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>2.20 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</p>			GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>itinerari di partenza verso il binario illegale (tratto non banalizzato), saranno realizzati dagli apparati di stazione con la sola esclusione dell'apertura del segnale di partenza.</p> <p>4. La presente prescrizione annulla e sostituisce la circolare M.121/29/I.19 del 18/11/1983.</p> <p>5. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4, 10, 11 e 36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p>	<p>alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>8.4 Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il sistema di segnalamento che concede l'autorizzazione al movimento ad un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:</p> <p>a) per far concedere l'autorizzazione al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta;</p> <p>b) per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.</p>				
<p>Prescrizione: 16-04-2004 n°350 Nuovo sistema di sigillatura delle apparecchiature di sicurezza.</p> <p>Segue testo.....</p>	<p>2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza.</p> <p>Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle</p>			GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.				
<p>Prescrizione: 30-04-2004 n°406 Trasporti eccezionali in composizione a treni merci in VTS Gli accordi sulla Visita Tecnica di Scambio dei carri merci in traffico internazionale prevedono, previo accordo scritto fra le imprese Ferroviarie interessate, la possibilità di inserire trasporti eccezionali in composizione ai treni in VTS. Al riguardo si prescrive che i Trasporti Eccezionali in composizione a treni merci in VTS siano sempre annunciati come previsto al punto 5, comma h, delle "Norme per l'Effettuazione dei Trasporti Eccezionali" ediz. M.122/9/11.129 - TV.522/63.6/0 PV - L.4/1.11 - IE.41/51 del 22 Settembre 1986. Si rammenta che i Trasporti Eccezionali in composizione ai treni merci in VTS, in ingresso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, non sono oggetto di visita tecnica del verificatore ai transiti di confine (stazioni di scambio) in deroga al punto S, comma j, delle "Norme per l'Effettuazione dei Trasporti Eccezionali" di cui sopra. La presente prescrizione entra in vigore dalle ore 00.01 del 01/06/04. Dalla stessa ora e data sono annullate le precedenti note RFI/TC.CS.NS-verif. 2027/2003 del 01/12/03 ed RFI/TC.CS.NS-verif. 21/012003 del 17/12/03 compreso gli elenchi allegati comprendenti i treni interessati. Le Strutture in indirizzo sono incaricate di trasmettere la presente nota a tutto il personale interessato. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti, di cui agli art.</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>				Vedi tabelle di raffronto Norme per l'Effettuazione dei Trasporti Eccezionali - RCF.

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
4-10-11-36, del Decreto Legislativo n° 188 del 8 Luglio 2003.					
<p>Prescrizione: 24-06-2004 n°602 Esclusione della funzione SCMT sulle linee in fase di attrezzaggio. A parziale modifica di quanto previsto al punto "Esclusione della funzione SCMT" della Prescrizione n° RFI-DTC/A0011/P//2003/0001588 del 12.12.2003, si prescrive che, sulle linee in fase di attrezzaggio con SCMT (sotto sistema di terra) e non ancora attivate all'esercizio, ai treni dovrà essere notificato di escludere la funzione SCMT con la seguente prescrizione: <i>"Per linea in fase di attrezzaggio da a viaggiate con funzione SCMT esclusa qualora vostro treno sia servito da rotabile munito di apparecchiatura SCMT (sottosistema di bordo)".</i> Tale prescrizione può essere praticata dalla stazione di origine o da quella ove è programmato il cambio riepilogo delle prescrizioni di movimento con modulo M 40 a parte. Le linee ove è applicabile il provvedimento saranno tempestivamente comunicate alle Direzioni Compartimentali Movimento a cura delle Strutture competenti di questa Direzione.</p>	<p>12.1 Il SSB del sistema di protezione della marcia o una o più funzioni di sicurezza da esso fornite possono essere esclusi soltanto qualora strettamente necessario al proseguimento del treno (autorizzazione al movimento concessa tramite prescrizione, guasto del sistema di protezione). 12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi in suo possesso.</p>	M	I	GI	L'esclusione di iniziativa dell'agente di condotta di una o più funzioni di sicurezza non è più ammessa.
<p>Prescrizione: 29-07-2004 n°695 Interruzione di binario sulle linee a dirigenza locale 1. L'interruzione (programmata, intervallo d'orario, di servizio, accidentale) fra due stazioni deve intendersi limitata al tratto di linea compreso fra i segnali di protezione delle due stazioni che delimitano il tratto interrotto o, nel senso illegale ed in assenza del segnale di protezione per tale provenienza,</p>	<p>4.32 L'utilizzo dei binari dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre o la sospensione della circolazione dei treni e delle manovre, deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi: a) sul tratto di binario interessato deve essere inibito, tramite i sistemi di segnalamento e protezione, l'inoltro dei</p>			GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dall'allineamento con il segnale di protezione per le provenienze dal senso legale</p> <p>2. Qualora una interruzione debba comprendere oltre alla linea anche tutto o parte del binario compreso fra il segnale di protezione (o l'allineamento con lo stesso) e lo scambio estremo di una o entrambe le stazioni interessate (es.: interruzione di binario con disalimentazione della linea aerea di contatto) la maggior estensione del tratto di binario da considerare a disposizione del Titolare dell'interruzione dovrà essere sempre esplicitamente indicata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nella richiesta e conferma dell'interruzione; - nell'avviso e nel dispaccio d'inteso dell'interruzione. <p>Per le interruzioni programmate e gli intervalli d'orario inseriti nel Fascicolo Circolazione Linee (FCL), la maggiore estensione potrà essere esplicitamente riportata nello stesso fascicolo mediante apposita annotazione;</p> <p>Per le interruzioni programmate non inserite sul FCL, la maggior estensione dovrà essere esplicitata nel relativo programma.</p> <p>3. La presente prescrizione annulla e sostituisce la circolare M. 1.III.1-L.239.7.1-IE.187.6.1-TV.412 del 10/02/1973.</p> <p>4. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4, 10,11 e 36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p>	<p>treni e delle manovre;</p> <p>b) la eventuale circolazione o sosta di veicoli sul tratto di binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o delle manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito deve essere inibito l'inoltro dei treni e delle manovre anche sui binari adiacenti;</p> <p>c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che gli eventuali veicoli in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato;</p> <p>d) la eventuale circolazione dei veicoli e la loro sosta sul tratto di binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti.</p> <p>4.33 La ripresa della circolazione dei treni o delle manovre sul tratto di binario precedentemente assoggettato alle attività di cui al punto 4.32 deve essere subordinata all'acquisizione dell'evidenza della libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli e del ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.</p>				
Prescrizione: 28-09-2004 n°880	4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Treni di mezzi leggeri e treni navetta effettuati con locomotiva E464 composti da più complessi non comunicanti.</p> <p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. In conformità a quanto sopra, in attesa delle necessarie modifiche ai testi regolamentari interessati, si prescrive quanto di seguito specificato:</p> <p>1. I treni composti di mezzi leggeri possono essere affidati ad un agente di condotta, secondo quanto disposto dall'art.3 comma 1 lettera b e appendice 1 della IPCL (corrispondente art. 8 e Allegato VII ISPST) e dalla prescrizione <i>RFI-DTC/A0011/P/2003/0001618 del 19/12/2003</i> anche nel caso che siano costituiti da più complessi accoppiati in comando multiplo e non intercomunicanti tra loro.</p> <p>Possono essere affidati ad un agente di condotta anche i treni navetta costituiti da due convogli navetta effettuati con loc. E 464 accoppiati in comando multiplo.</p> <p>2. Su tali treni non è necessaria la presenza del personale di accompagnamento sulle sezioni non comunicanti con la cabina di guida di testa, quando sono presenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il dispositivo di chiusura e controllo centralizzato 	<p>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.</p> <p>4.29 Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il personale di accompagnamento al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento; qualora in tale processo sia coinvolto l'agente di condotta quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali richieste esclusivamente a treno fermo.</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>delle porte su tutto il convoglio;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il dispositivo di comunicazione (citofono) che permetta ai viaggiatori presenti sulle sezioni non comunicanti con la cabina di guida di testa di comunicare con il personale presente nella suddetta cabina. <p>3. L'utilizzo del dispositivo di comunicazione da parte dei viaggiatori dovrà essere disciplinato dalle I.F. affinché venga azionato quando da parte dei viaggiatori sia necessario comunicare con il personale di bordo per eventi urgenti. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4 - 10 - 11 e 36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n° 188.</p>					
<p>Prescrizione: 06-10-2004 n°905 Punto di normale fermata per treni ETR L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n°188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura in materia. In conformità a quanto sopra, in attesa delle eventuali modifiche ai testi regolamentari interessati, si prescrive in via sperimentale quanto di seguito specificato: 1. Allo scopo di agevolare l'incarozzamento dei viaggiatori sui treni composti di materiale ETR, sui binari di determinate stazioni, sono stati installati appositi monitor ad uso della clientela, per</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 . 5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato. 5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa. 5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>indicare la posizione delle vetture di ciascun treno in base alla loro numerazione. Pertanto le tabelle di cui all' art. 65 bis del Regolamento sui Segnali impiegate per indicare il punto di fermata dei treni viaggiatori, sono integrate con scritta sotto stante "ETR 500" oppure "ETR 480" (numeri bianchi su fondo rosso), per indicare al macchinista il punto di fermata del proprio treno. La scritta "ETR 480" è valida sia per ETR 480 sia per ETR 460.</p> <p>In alcune stazioni di testa il punto di fermata di tali treni è indicato da apposita striscia trasversale di colore bianco con caratteristiche catadiottriche, posta sul marciapiede, ad opportuna distanza dal paraurti.</p> <p>Il macchinista dei treni ETR 500 ed ETR 460/480, in arrivo nelle stazioni munite di tali nuovi riferimenti regolerà la corsa per arrestarsi con la testa del treno in corrispondenza della relativa tabella o della striscia bianca nel caso di stazione di testa.</p> <p>Le presenza delle informazioni aggiuntive non modifica il significato delle tabelle di cui all'art. 65 bis del Regolamento sui Segnali per i restanti treni.</p> <p>2. Le Imprese Ferroviarie sono pregate di informare tutto il personale interessato e confermare il ricevimento della presente.</p> <p>3. Le stazioni ed i binari interessati saranno tempestivamente comunicati alle Direzioni Compartimentali Movimento interessate a cura della Direzione Movimento.</p> <p>4. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188. ed entra in vigore alle ore 00.01 del 12/10/2004.</p>	<p>dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all' agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all' agente di condotta.</p> <p>9.8 Nelle località di servizio l' agente di condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, nell'ambito dell'autorizzazione al movimento ricevuta.</p>				
Prescrizione: 19-10-2004 n°965	1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Comunicazioni verbali registrate</p> <p>Con l'entrata in vigore della Disposizione n° 35/2004, dal 25 ottobre p.v. sarà attivato il Sistema di telefonia mobile GSM-R. Nella prima fase è possibile, nei casi previsti dalla vigente normativa, la registrazione delle comunicazioni:</p> <p>» in entrata o uscita da telefono fisso automatico della rete FS assegnato alla postazione telefonica del DM/DCO;</p> <p>» in entrata o uscita da telefono mobile GSM di rete privata virtuale TIM integrato nella postazione telefonica del DM/DCO;</p> <p>» in entrata o uscita sui circuiti di telefonia selettiva (DCO, DOTE, ecc.) attestati sulla consolle telefonica del DM/DCO.</p> <p>Al riguardo si prescrive che, fino nuovo avviso, per lo scambio delle comunicazioni verbali registrate, nei casi previsti dalla vigente normativa, devono essere adottati i seguenti criteri:</p> <p>» Comunicazioni fra il personale del Movimento e quello della Manutenzione: il DM/DCO può chiamare il personale della Manutenzione sul telefono fisso o GSM-R di quest'ultimo utilizzando esclusivamente il telefono fisso, mentre il personale della Manutenzione deve chiamare il DM/DCO esclusivamente sul telefono fisso di quest'ultimo utilizzando il telefono fisso o il telefono GSM-R.</p> <p>» Comunicazioni fra il personale del Movimento ed il personale dei treni: sia il DM/DCO che il personale dei treni devono utilizzare il telefono mobile GSM di rete privata virtuale TIM.</p> <p>In entrambi i casi, per le comunicazioni verbali registrate, l'uso di telefoni GSM-R da parte del <i>DM/DCO</i> non è ammesso. Per l'effettuazione</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>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.15 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 PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>delle chiamate da telefono mobile GSM -R del manutentore verso telefono fisso del <i>DM/DCO</i> si deve anteporre al numero di rete automatica fissa FS il prefisso compartimentale (ad es. 912 per Milano, 970 per Roma, 985 per Napoli, ecc.); per l'effettuazione delle chiamate da telefono fisso a telefono GSM-R si dovrà anteporre al numero da chiamare il prefisso 901 (901 80xxxx). Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4, 10, 11, e 36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188.</p>					
<p>Prescrizione: 26-10-2004 n°1004 Attivazioni nuove procedure per l'impiego dei telefax e posta elettronica ai fini dell'attribuzione degli incarichi per la notifica delle prescrizioni di movimento. A partire dal giorno 1 novembre 2004, verranno attivate le nuove procedure per la trasmissione degli incarichi per la notifica delle prescrizioni di movimento (Disp. N. 25 e 3412004). Al riguardo si dispone che tutti gli incarichi di prescrizione in vigore prima del 10 Novembre 2004 dovranno essere rinnovati con l'adozione delle procedure previste dalla citata Disp. 25/2004. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</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>			GI	
<p>Prescrizione: 27-10-2004 n°1015 Registrazione degli eventi SCMT su supporto cartaceo (zona tachigrafica) L'entrata in vigore del Decreto legislativo 8 Luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni</p>	<p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature: - dispositivo di comando del sistema frenante;</p>			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone- nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura in materia. In conformità a quanto sopra a seguito dell'immissione in servizio dei rotabili attrezzati con apparecchiatura SCMT a cui è stato concesso il NOME (Nulla Osta per la Messa in Esercizio), si trasmettono in allegato alla presente le schede che descrivono le modalità per decodificare le informazioni relative al sistema SCMT attualmente registrate sul supporto cartaceo dei tachigrafi (zona tachimetrica).Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. <p>3.4 Lo stato di funzionamento e le funzioni di sicurezza realizzate dei sottosistemi e dispositivi di bordo devono essere registrati da un sistema di registrazione.</p>				
<p>Prescrizione: 01-12-2004 n°1187 Utilizzo dei rotabili muniti di apparecchiatura SCMT circolanti sulle linee con B.A.cc. Con i rotabili muniti di apparecchiatura SCMT circolanti sulle linee con B.A.cc, ad integrazione delle norme in vigore, dovrà essere rispettato anche quanto previsto dall'appendice 2 all'IPCL. In particolare si pone in evidenza che non deve essere superato il limite di velocità di 60 Km/h (ammesso dal cod.120) anche in presenza del segnale di avviso Giallo/Verde lampeggiante alternativamente (p.4 della predetta appendice).</p>					<p>Prescrizione non più applicabile.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>La presente costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n.188.</p>					
<p>Prescrizione: 20-12-2004 n°1310 Notifica di riduzione di velocità. 1. Le eventuali riduzioni di velocità derivanti dall'attivazione di un nuovo tratto di linea devono essere notificate ai treni con specifico modulo M 40 a parte. Tale procedura deve anche essere adottata ogniqualvolta sia necessario notificare riduzioni di velocità che non comportino l'emissione del modulo M3. 2. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4, 10, 11 e 36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p>	<p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p>		I	GI	
<p>Prescrizione: 22-12-2004 n°1325 Disposizione 38 del 30/07/2004. Commento alle modifiche introdotte in materia di prestazione delle locomotive. Con la Disposizione 38 del 30/07/2004 sono state introdotte, tra le altre norme, anche modifiche agli articoli 37, 38, 39 e 42 della PGOS. Gli articoli 37, 38, 39 e 42 disciplinano l'ambito delle prestazioni dei mezzi di trazione. L'art. 38 in particolare introduce la nuova definizione di "prestazione" e "prestazione massima". Con il termine "prestazione" si indica un valore di massa rimorchiata che garantisca la percorrenza di orario assegnata ad un treno senza vincoli di velocità predefiniti (ex categorie di velocità). Con il termine "prestazione massima" si indica un valore di massa rimorchiata che garantisca la ripresa della corsa di un treno da ogni punto della linea con una accelerazione</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>			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>minima compatibile con le caratteristiche tecniche del mezzo di trazione. La "prestazione" ovviamente non può mai essere maggiore della "prestazione massima". Con l'art. 42 si stabilisce che la massa del treno utilizzata dall'Impresa Ferroviaria non può superare il valore della "prestazione" previsto per la traccia orario. Le modifiche introdotte, eliminano quindi definitivamente le "categorie di velocità" ormai da molti anni non più in uso, recependo una situazione di fatto che si è andata consolidando nell'ultimo decennio con l'applicazione di criteri di calcolo della "prestazione massima" che garantiscono, specialmente per alcune locomotive elettriche, la ripresa della marcia ma non necessariamente il raggiungimento della velocità prevista dalla categoria di velocità più bassa (55 Km/h). L'art. 38 prevede anche la possibilità, su determinati tratti di linea di calcolare una "prestazione massima" (evidenziata da un asterisco ed una nota) che tenga conto del posizionamento dei segnali e dei punti di arresto previsti per i treni, in modo da non penalizzare intere relazioni in presenza di livellette di breve estensione ma non trascurabili. Nel caso in cui la tratta interessata da prestazione con asterisco dovesse essere soggetta a rallentamenti o ad abbassamenti di archetti programmati, per il periodo di durata dei lavori, verrà utilizzata la "prestazione massima" più bassa tra quelle massime indicate, rientrando nella regola generale. Contestualmente alla suddetta revisione sono state elaborate nuove tabelle della "prestazione massima" delle locomotive congruenti con i nuovi criteri. I valori riportati nelle nuove tabelle, verranno come di</p>	<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>consueto pubblicati sui relativi Fascicoli Linea da ogni Direzione Compartimentale Movimento. Tuttavia i tempi necessari per la pubblicazione sugli FL dei dati relativi alle prestazioni massime, in questa fase ed anche nei futuri aggiornamenti, non consentono di rispondere prontamente alle esigenze delle Imprese Ferroviarie. Per ridurre i tempi di diffusione e migliorare la fruibilità dei dati, le tabelle sono state pubblicate sul sito www.RFI.it nella sezione dedicata a questa Direzione. .</p> <p>I dati contenuti nel sito, sono da considerare a tutti gli effetti operativi nei limiti stabiliti dalla normativa vigente. Gli aggiornamenti delle tabelle e del sito, continueranno ad essere comunicati nei modi d'uso alle DCM interessate.</p>					
<p>Prescrizione: 23-12-2004 n°1331 Apparati radio per sistema telefonico Terra-Treno GSM-R</p> <p>In relazione all'oggetto si fa presente che gli apparati radio di bordo e/o i terminali mobili palmari che verranno acquisiti da codeste imprese ferroviarie per l'impiego sulla rete radio GSM-R di RFI dovranno essere certificati da Organismo Notificato riconosciuto per quanto riguarda la conformità ai requisiti obbligatori previsti per la interoperabilità ferroviaria e da RFI per quanto riguarda tutte le restanti funzionalità implementate sulla rete di RFI e che pertanto risultano rese disponibili agli utenti.</p> <p>Al riguardo sono già stati trasmessi ai fornitori di terminali noti a questa sede (Sagem e Marconi - Selenia) gli elenchi di funzionalità che dovranno essere presenti ed oggetto dei due processi di certificazione sopra indicati.</p> <p>Agli stessi fornitori è stato inoltre segnalato che</p>	<p>2.9 Per consentire la comunicazione telefonica con i convogli , sull'infrastruttura sono installati i dispositivi di comunicazione "terra-treno" (sottosistema di terra). Su determinate linee è possibile inviare una comunicazione prioritaria definita "chiamata di emergenza".</p> <p>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>GI-IF</p>	<p>I GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività sui veicoli.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>alla struttura organizzativa "Certificazione di conformità" della Direzione Tecnica di RFI è stato riconosciuto, fino all'entrata in vigore delle STI relative al sistema alta Velocità, da parte del ministero delle Infrastrutture il ruolo di Organismo Notificato e che pertanto tale struttura potrà essere interessata per l'adempimento degli obblighi in questione. La necessità di certificazione dei prodotti dovrà essere espressamente richiamata nei contratti di acquisizione e solo la conclusione positiva di tale processo di certificazione potrà consentire l'accettazione definitiva per l'utilizzo di tali apparati sulla Rete GSM-R di RFI. Eventuali aggiornamenti software o hardware successivi al rilascio della certificazione da parte di RFI dovranno essere sottoposti nuovamente all'approvazione di RFI stessa. Qualora codesta Impresa abbia in corso iniziative di acquisizione di apparati radio GSM-R con fornitori diversi da quelli sopra indicati, si prega di darne segnalazione a questa sede, che provvederà a aggiornare il fornitore stesso in merito alle esigenze che dovranno essere soddisfatte per l'accettazione dei terminali destinati ad operare sulla rete GSM-R di RFI.</p>	<p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo...omissis... - condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo...omissis... dei treni. <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>4.25 Il sistema di comunicazione "terra-treno" consente di comunicare, in maniera selettiva, con ciascun agente impiegato in compiti di sicurezza e può essere utilizzato per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non registrate. La chiamata di emergenza deve essere utilizzata solo quando si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni.</p>				