

TABELLA DI RAFFRONTO
 Prescrizioni RFI anno 2006 - RCF

Nella 1^a colonna è riportato il testo delle Prescrizioni 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;
- nella 3^a colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle Prescrizioni 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 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, 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 regolamenta 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>Prescrizione n°194 del 03/02/06 Particolarità d'impianto della sub tratta di linea AC\AV Torino -Novara. Gli impianti di seguito indicati della sub tratta di linea AV/AC Torino - Novara presenteranno alla messa in esercizio al servizio commerciale (termine del periodo di preesercizio) le particolarità specificate per le quali vanno adottati i provvedimenti richiamati oltre a quanto prescritto, e non modificato dalla presente nota, dalle disposizioni n° 24/2005, n° 31/2005 e N' 52/2005. Si farà di volta in volta seguito per la comunicazione dell'avvenuta realizzazione dei necessari interventi</p>					<p>Vedi tabella di raffronto NORME ESERCIZIO LINEE AV/AC - RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>tecnologici e per la rimozione del dispositivo previsto dall' art. 8 ISD di cui al successivo punto 3.4.</p> <p>1 Sistema ERTMS/ETCS L2 Non sono attivate le seguenti funzionalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • On Sight, • Shunting, • Reversing <p>2 Sistema Comando e Controllo (SCC)</p> <p>2.1 Passaggio automatico del numero treno da Un sistema ad uno limitrofo. Non viene attivato l'interfacciamento di SCC/AV con il CCL per il passaggio del numero treno presso le interconnessioni di Bivio Stura e Novara Boschetto, pertanto il DCO dovrà riconoscere i treni in ingresso in A V.</p> <p>1.2 Allarme RTB al DCO L'allarme RTB di SCC non sarà associato al numero treno ma visualizzato su apposito simbolo del TD e riportato nella pagina allarmi con la sola indicazione della apparecchiatura in allarme. Sarà compito del DCO individuare il treno interessato.</p> <p>3 Apparati (NVP)</p> <p>3.1 Regimi di esercizio Non è ammesso il ricorso del regime TP/EDCO pure se tale funzione non è attualmente inibita dall' apparato.</p> <p>3.2 Circolazione Carrelli Le C luminose e i dispositivi di stabilizzazione del fuori servizio non</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>sono attivati. Pertanto per la circolazione dei carrelli in linea nonché per la richiesta e concessione delle interruzioni di linea devono essere osservate le norme previste dalle DET. Per le interruzioni nell'ambito dei PdS sono utilizzabili le chiavi di zona</p> <p>3.3 Segnali blu da deviatoio Non sono attivati.</p> <p>3.4 Deviatoi assicurati con dispositivo di immobilizzazione Art. 8 ISD Restano assicurati con il dispositivo di immobilizzazione Art. 8 ISD i deviatoi dei P.J. di Novara Ovest e del PC/PJ di Cigliano.</p> <p>3.5 Movimenti di manovra Ogni qualvolta deve essere autorizzata una manovra in ambito PdS devono essere osservate le norme di cui alle DET art. 15 comma 3 anche per il caso in cui la manovra stessa non debba superare il picchetto di manovra.</p> <p>3.6 Esclusione stabilizzata enti Nel regime J, l'AM per porre un ente compreso in zona esclusa nello stato "escluso e stabilizzato" (ES/IS) dovrà, dopo aver effettuato la richiesta di esclusione sulla sua postazione, impartire la conferma sulla postazione DM. Analoga procedura dovrà essere adottata per la rimozione.</p> <p>Prescrizione 247 del 06/02/06 Subtratta di linea AV/AC Torino - Novara. Provvedimenti per le</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>interferenze elettromagnetiche con gli impianti di segnalamento della rete tradizionale.</p> <p>Si prescrive, con validità fino alla conclusione dei lavori di adeguamento alla frequenza di 83.3 Hz dell'alimentazione dei circuiti di binario ad una fuga isolata delle Stazioni di Novara Centrale e Novara Boschetto, l'attivazione della riduzione di velocità a 120 km/h su entrambi i binari tra le progressive km 84+086 e km 80+000 della subtratta di linea in oggetto.</p> <p>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>Prescrizione 267 del 08/02/06</p> <p>Condizioni climatiche avverse</p> <p>In merito a quanto riportato nella prescrizione a. riferimento in oggetto e relativa a situazioni climatiche avverse durante il periodo invernale: sono stati richiesti chiarimenti e precisazioni.</p> <p>In esito a quanto richiesto si precisa quanto segue:</p> <p>a) la responsabilità di valutare l'opportunità di eseguire la prova freno di tipo A atto partenza in luogo in luogo delle previste prove di tipo C o D, in condizioni climatiche particolarmente avverse con freddo intenso e temperature inferiori a zero gradi, in virtù del presidio che le stesse Imprese hanno sul territorio e</p>					<p>Provvedimento non di carattere normativo</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>del contesto ambientale che può mutare da località a località, non può che essere demandata alle Imprese Ferroviarie stesse;</p> <p>b) il periodo di applicazione della prescrizione in oggetto da prendere a riferimento per gli aspetti organizzativi, dovrà comunque comprendere il periodo temporale dal 1 dicembre al 28 febbraio dell'anno successivo;</p> <p>c) nelle condizioni climatiche di cui all'oggetto l'intervallo di tempo entro il quale può essere eseguita la prova freno di tipo C o D, ai materiali dei treni già sotto prova freno di tipo A con installazione fissa o posti temporaneamente in stazionamento, non deve essere superiore a 60' (sessanta minuti primi).</p> <p>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. 18&.</p>					
<p>Prescrizione 268 del 08/02/06</p> <p>Prescrizione concernente immobilizzazione deviatoti sulle Linee ad Alta Capacità/Alta Velocità (AC/AV) attrezzature con ERTMS/ETCSL2.</p> <p>L'entrata in vigore del decreto Legislativo 8 Luglio 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</p>					<p>Vedi tabella di raffronto NORME ESERCIZIO LINEE AV/AC - RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>In conformità a quanto sopra si prescrive che, negli impianti ubicati sulle linee in oggetto i cui deviatori sui binari di corsa e quelli che realizzano l'indipendenza rispetto ai predetti binari siano immobilizzati con i dispositivi di cui all'Art.8 ISD, essendo la sicurezza della circolazione sui deviatori immobilizzati garantita dall'applicazione di detti dispositivi nessun provvedimento deve essere adottato in presenza di eventuale segnalazione di anomalie relativa ai deviatori (compresi i dispositivi di manovra a mano) ed alla funzione MD.</p>					
<p>Prescrizione 293 del 10/02/06</p> <p>Agenti a cui compete l'obbligo dell'esecuzione della prova del freno di cui all'art. 9 dell' I.E.F.C.A.</p> <p>L'entrata in vigore del decreto Legislativo 8 Luglio 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 - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>In conformità a quanto sopra e in riferimento all'Istruzione sull'Esercizio del Freno Continuo Automatico (IEFCA) ediz. 1966, art. 9 comma 1 e 2 e art. 14, in attesa di opportuna variazione del testo si prescrive che il</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p>			<p>IF</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>personale accompagnamento treni abilitato al modulo D, di cui alla Disposizione n. 07 del 16/03/2001 di Divisione Infrastruttura, può eseguire la prova del freno anche nei casi in cui lo stesso non sia comandato al successivo servizio di scorta del treno interessato alla prova. In tale caso il personale che ha eseguito la prova del freno deve registrare, sul Bollettino di Frenatura e Composizione (BFC) nel quadro "Constatazioni e verifiche al materiale - Annotazioni" o sul Foglio di Corsa nel "Quadro V", l'esito della prova riportando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la località ove è stata eseguita la prova, - la data, - la firma (leggibile), - la dizione "Eseguita prova freno tipo con esito regolare", indicando a seconda dei casi se trattasi di prova di tipo A o B o C o D. <p>Per quanto riguarda invece la prova freno ai treni materiali l'esito regolare della stessa deve essere documentata attraverso la emissione di opportuno M 40, da allegare ai documenti di scorta, riportante le indicazioni di cui sopra.</p>					
<p>Prescrizione 371 del 17/02/06</p> <p>Prescrizione: Linee AC / AV - Soccorso ai treni con mezzi di trazione non attrezzati con apparecchiatore ERTMS/ETCS L2.</p> <p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 Luglio 2003 n° 188 impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie ed alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone -</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:</p> <p>a) sul tratto di binario interessato deve essere inibito, tramite i sistemi di segnalamento e</p>		I	GI IF	<p>I GI per ciò che riguarda la circolazione dei convogli.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda gli aspetti tecnici (accoppiabilità, ecc.)</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 S.p.A - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'Infrastruttura.</p> <p>Per il soccorso ai treni sulle linee AC/AV con mezzi non attrezzati con apparecchiatore ERTMS/ETCS L2 devono essere adottate le procedure di seguito specificate.</p> <p>Norme Generali</p> <p>Nella presente Prescrizione si definisce:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Tratto di Trasferimento" il percorso che il mezzo di soccorso deve effettuare per raggiungere il PdS a monte del "Tratto Ingombro", nonché il percorso con il treno recuperato, da effettuare sulla linea AC/ A V. • "Tratto Ingombro" il percorso delimitato dai PdS attigui al tratto di linea dove è fermo il treno che ha chiesto soccorso. <p>La circolazione del mezzo di soccorso deve avvenire in regime di interruzione per necessità di movimento.</p> <p>Per l'interruzione del binario di linea interessato il DCO deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> • eseguire quanto previsto dalle DET, fatta eccezione per l'impiego dei dispositivi di esclusione del binario che deve essere impiegato solo per il "Tratto Ingombro" <p>I dispositivi RTB compresi nel percorso debbono essere mantenuti attivi. In caso di allarme RTB rilevato al Posto Centrale, il DCO dovrà adottare i provvedimenti previsti dalle Disposizioni 51 e 69/2005.</p> <p>Mezzi di trazione da utilizzare per il soccorso</p> <p>I mezzi devono essere equipaggiati con apparecchiature telefoniche previste dalla Disposizione 36/2004</p>	<p>protezione, l'inoltro dei 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,</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(Cab-Radio oppure in alternativa idoneo telefono palmare) inserite ed efficienti, in grado di inviare e ricevere il segnale di Prudenza Generalizzata.</p> <p>Durante la marcia, sul "Tratto di Trasferimento" e sul "Tratto Ingombro", deve essere prevista l'attivazione di un canale, funzionante su apparecchiature distinte da quelle sopracitate che trasmetta con continuità (tipo "tono continuo" ovvero "nota faro") un segnale GSM-R tra treno e Posto Centrale e che sia interrompibile da DCO al Posto Centrale in caso di necessità. Il PdC dovrà interpretare la suddetta interruzione come ordine di arresto immediato del convoglio.</p> <p>Circolazione del mezzo di soccorso sul "Tratto di Trasferimento"</p> <p>Sul tratto interrotto dovranno essere rispettate, salvo ulteriori limitazioni imposte dalle norme in vigore (velocità del mezzo di trazione, ecc.): la velocità massima di 100 Km/h in linea; la velocità massima di 60 Km/h sull'itinerario di arrivo e di partenza dei PdS; eventuali ulteriori restrizioni, previste da rallentamenti e/ o riduzioni di velocità. Per la circolazione del mezzo di trazione all'interno dei PdS devono essere adottate le seguenti procedure: <i>PdS telecomandati</i></p> <p>Il DCO deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> • istituire in ogni impianto il regime TP /J • comandare la formazione dell'itinerario e verificare la disposizione a via libera dei segnali virtuali.; • accertare l'esistenza di tutte le condizioni di cui al 2° cpv. dell' art. 24/1 delle DET ad eccezione dei deviatori dei PdS immobilizzati con i 	<p>veicoli o altri ostacoli e del ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.</p> <p>18.1 Nel caso in cui un treno non possa proseguire con i propri mezzi, l'agente di condotta deve inoltrare, al regolatore della circolazione, la richiesta di soccorso, provvedendo altresì all'esposizione sul terreno, in punto stabilito dalle specifiche procedure, di un segnale d'arresto (bandiera rossa o fanale di segnalazione a luce rossa) per l'orientamento del convoglio soccorritore. In attesa del soccorso il treno non deve più essere spostato, anche nel caso in cui cessasse la necessità del soccorso, a meno di una specifica prescrizione del regolatore della circolazione al quale è stata fatta la richiesta di soccorso.</p> <p>18.2 L'invio del convoglio soccorritore sul binario occupato dal treno da soccorrere deve essere autorizzato dal regolatore della circolazione al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso. Il convoglio soccorritore dovrà essere inoltre autorizzato a entrare nella sezione di blocco occupata dal treno da soccorrere e proseguire con marcia a vista fino al segnale di arresto di cui al precedente punto 18.1, da dove</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dispositivi di cui all'Art. 8 ISD; <i>PdS presenziati</i> Il DCO deve richiedere verbalmente al DM la predisposizione dell'itinerario interessato con i relativi segnali virtuali a via libera e riceverne conferma scritta. I DM che presenziano i PdS, prima di concedere il benestare al DCO, dovranno:</p> <ul style="list-style-type: none"> • posizionare e confermare con comando singolo da tastiera i deviatori di percorso per la posizione richiesta; • disabilitare con comando da tastiera i deviatori di percorso; • comandare la formazione dell'itinerario e verificare la disposizione a via libera dei segnali virtuali. <p>Provveduto a quanto sopra, il DCO deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> • trasmettere con comunicazione registrata al DM del PdS che immette sulla tratta A V / AC il mezzo di soccorso, il nulla osta per l'ingresso del mezzo sul binario interrotto. • praticare o far praticare al PdC del mezzo di soccorso, le prescrizioni di seguito elencate. <p>1. "Circolate sul binario (pari/Dispari) interrotto da..... fino al segnale imperativo (Segnale imperativo di protezione o dove esistente, di partenza del PdS che delimita il "Tratto di Trasferimento")</p> <p>2. Non superate in linea la velocità di 100 Km/h fino al segnale imperativo di fine sezione n ubicato al Km l e di 60 Km/h da tale segnale fino al segnale imperativo di protezione di (Segnale imperativo del PdS da rispettare) ubicato al km</p> <p>3. Non superate la velocità di 60 Km/h sull'itinerario di arrivo e di partenza dei PdS di (Elencare in</p>	<p>dovrà accostarsi al treno da soccorrere per l'aggancio con le necessarie cautele. 18.3 Dopo la congiunzione i due convogli uniti devono circolare come un unico treno nel rispetto delle norme di cui al presente regolamento.</p>				

"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>ordine progressivo di incontro tutti i PdS interessati).</p> <p>Nel caso di anomalità all'interno di un PdS intermedio, che non consenta la disposizione a via libera dei segnali virtuali, verificatasi prima dell'autorizzazione all'inoltro, l'autorizzazione stessa dovrà essere limitata al segnale imperativo di protezione di quel PdS. Per il superamento del PdS, il PdC dovrà ricevere dal DCO o dal DM che presenzia l'impianto le occorrenti prescrizioni.</p> <p>Il mezzo di soccorso potrà riprendere la marcia a velocità massima per il tratto interessato solo dopo avere ricevuto l'ordine scritto del DCO.</p> <p>In caso di anomalità sopravvenuta durante la circolazione del convoglio, il DM che presenzia il PdS interessato, dovrà immediatamente avvisare il DCO che, a sua volta, dovrà disporre per l'immediata revoca della "nota faro". Il mezzo di soccorso dovrà proseguire non superando comunque la velocità di 60 km/h in linea fino al PdS interessato per il cui superamento il PdC dovrà ricevere dal DCO o dal DM che presenzia l'impianto le occorrenti prescrizioni.</p> <p>Il DCO deve, in ogni caso, di iniziativa provvedere alla revoca della "nota faro" al verificarsi di anomalità durante il percorso.</p> <p>Circolazione sul "Tratto Ingombro"</p> <p>Al mezzo di soccorso, giunto al segnale imperativo di protezione/partenza del PdS che delimita il tratto ingombro, devono essere praticate dal DCO le seguenti prescrizioni:</p> <p>"Recatevi in linea per prestare soccorso al treno fermo sul binario di (sinistra/ destra) in prossimità del Km"</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>"Non superate la velocità di 60 km/h fino al segnale imperativo di fine sezione (l'ultimo che incontrerà il mezzo di soccorso prima del treno in avaria) ubicato al Km da dove procederete con marcia a vista non superando i 30 km/h e fino al segnale di arresto prima di accostarvi al treno".</p> <p>Al PdC devono essere inoltre praticate le prescrizioni da osservare per il rientro.</p> <p>Circolazione sul "Tratto di Trasferimento" con il treno recuperato.</p> <p>Per il tratto di linea AC/ AV da percorrere con il treno recuperato valgono le medesime procedure previste per l'invio del mezzo di soccorso. Le Direzioni Compartimentali Movimento restano incaricate di emanare le disposizioni di dettaglio per il dipendente personale, tenendo presente che, nel caso particolare che il treno da soccorrere sostì all'interno di un PdS, il "Tratto di Trasferimento" deve essere delimitato dal segnale imperativo di protezione del posto stesso qualora il treno risulti protetto dal predetto segnale. Non esistendo tale condizione, il tratto di trasferimento deve essere delimitato dal segnale di protezione del PdS precedente a quello ove sostì il treno da soccorrere.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Prescrizione 372 del 17/02/06</p> <p>Indicazioni nella scheda treno della presenza sui mezzi di trazione dell'apparecchiatura SCMT.</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</p>					Aspetto non di sicurezza.

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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.</p> <p>A seguito del passaggio della produzione della scheda Treno alle Imprese Ferroviarie, è stato introdotto un nuovo programma informatico che consente la stampa della scheda treno direttamente con i dati reali anziché con quelli programmati. In questo caso nell'intestazione della scheda treno è prevista l'indicazione del dato relativo alla dotazione del mezzo di trazione con il SCMT. In particolare in caso di presenza del SCMT, sotto la scritta "RSC4" o "RSC9" o sotto il relativo spazio, è riportata la scritta "SCMT"; in caso di assenza del SCMT, sono riportati i trattini "----". Resta inteso che quanto sopra non cambia le norme di impiego della scheda treno da parte del personale dei treni.</p> <p>La presente prescrizione entra in vigore dal giorno 06.03.2006. Si invitano le strutture in indirizzo ad informare il personale dipendente e confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello.</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>Prescrizione 373 del 17/02/06</p> <p>Prescrizione: Linea AC/A V Roma - Napoli attrezzata con ERTMS/ETCS Livello 2 - Provvedimenti tecnico normativi per la circolazione di corse prova effettuate con treni equipaggiati e non equipaggiati con SSB/ ERTMS/ETCS/ A V.</p> <p>In conformità a quanto sopra, sulla linea AC/AV Roma - Napoli attrezzata con ERTMS/ETCS Livello 2, per la circolazione di corse prova effettuate con treni equipaggiati e non equipaggiati con SSB/ERTMS/ETCS/AV, dovranno essere adottati i provvedimenti tecnico-normativi riportati in Allegato 1.</p> <p>Le Direzioni Compartimentali Movimento in indirizzo restano incaricate di elaborare ed emanare le disposizioni attuative sulla base delle quali dovrà avere luogo la circolazione dei treni in oggetto e di stabilire le stazioni di origine e termine corsa dei convogli sulla linea tradizionale. Le strutture interessate dovranno garantire che la presente prescrizione sia in possesso del PdC in servizio ai convogli in oggetto.</p> <p><i>Allegato 1</i></p> <p>PROVVEDIMENTI TECNICO-NORMATIVI PER LA CIRCOLAZIONE DI CORSE PROVA EFFETTUATE CON TRENI EQUIPAGGIATI E NON EQUIPAGGIATI CON SSB/ERTMS/ETCS/AV.</p> <p>1. Treni equipaggiati con SSB/ERTMS/ETCS/AV per i quali è stato emesso "Nulla Osta" all' esercizio sulla linea AC/AV.</p>	<p>23.1 La circolazione dei convogli per prove o verifiche al materiale rotabile può avvenire secondo le norme dei treni soltanto se tali convogli soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni.</p> <p>23.2 I convogli che non soddisfano le condizioni di cui al precedente punto 23.1 possono circolare nel rispetto dei criteri di cui al precedente punto 4.32.</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>La circolazione di un solo convoglio per binario, equipaggiato con SSB/ERTMS/ETCS/AV per i quali è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio sulla linea AC/AV dovrà avvenire con l'osservanza delle norme comuni previste per la linea in oggetto.</p> <p>2. Treni equipaggiati con SSB/ERTM/ETCS/AV per i quali non è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio sulla linea AC/AV oppure non equipaggiati.</p> <p>2.1 La circolazione dei convogli equipaggiati con SSB/ERTMS/ETCS/AV per i quali non è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio sulla linea AC/AV oppure equipaggiati dovrà avvenire in regime di interruzione di binario; l'interruzione sarà delimitata da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • senso di circolazione Roma - Napoli: da Salone (e) a Gricignano (e); • senso di circolazione Napoli - Roma: da Gricignano (e) a Salone (e); <p>Sui tratti afferenti al tratto interrotto, sia in ingresso che in uscita, la circolazione dei convogli dovrà avvenire con le norme comuni. Le circolazioni in oggetto possono aver luogo, per ciascun senso di marcia, sia sul binario di sinistra che sul binario di destra. Non sono ammessi passaggi dal binario di sinistra al binario di destra e viceversa per gli scenari che prevedono velocità superiore a 160 km/h. Il personale di condotta e i capi deposito di scorta dei convogli devono essere preventivamente autorizzati da RFI.</p> <p>2.2 Caratteristiche del materiale rotabile</p> <p>La composizione dovrà assicurare una percentuale di massa frenata non inferiore al 135%.</p> <p>I convogli dovranno essere equipaggiati con le apparecchiature telefoniche GSM-R descritte nella Disposizione 36/04 (cab radio oppure</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>in alternativa con idoneo telefono palmare) efficienti, in grado di lanciare e ricevere il "segnale di prudenza generalizzata".</p> <p>2.3 Procedure e Dispositivi di Emergenza Durante la marcia dovrà essere prevista l'attivazione di un canale, funzionante su apparecchiature telefoniche distinte da quelle di cui sopra, che trasmetta con continuità, tipo "tono continuo" ovvero "nota faro", un segnale GSM-R tra treno e PCS che sia interrompibile dal Posto Centrale. Il PdC dovrà interpretare la suddetta interruzione come ordine di arresto immediato del treno. I dispositivi RTB compresi nei tratti interessati devono essere mantenuti attivi. In caso di allarme RTB rilevato al PCS, il DCO dovrà intervenire per l'arresto del convoglio al PVB successivo.</p> <p>2.4 Presenziamento Posti I PdS posti all'interno del tratto interrotto devono essere presenziati ad eccezione di quelli ove tutti i deviatori siano immobilizzati con i dispositivi di cui all' Art. 8 ISD. Inoltre, sempre durante l'esecuzione delle prove di cui al successivo punto 2.8 e, all' occorrenza, anche durante le corse prova di un solo treno indipendentemente dal fatto che sia equipaggiato con SSB/ERTMS/ETCS/AV e, nel caso in cui lo sia, indipendentemente dal fatto che sia stato emesso o meno il "Nulla Osta" all'esercizio, il Posto Centrale dovrà essere presenziato anche da personale tecnico dell'Impresa costruttrice del Sistema ERTMS/ETCS L2, autorizzato dalla Direzione Tecnica di RFI.</p> <p>2.5 Velocità di marcia I convogli in oggetto privi di apparati di segnalamento SSB/ERTMS/ETCS/AV</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>o con apparati di bordo non omologati, sul tratto interrotto, non dovranno superare le velocità di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • senso di circolazione Roma - Napoli: <ul style="list-style-type: none"> - 150 Km/h da Salone (e) fino al km 50+000; - 300 Km/h dal km 50+000 fino a PM Tora-Piccilli; - 150 km/h da PM Tora-Piccilli fino a 1° Bivio Caserta Nord; - 60 Km/h da 1° Bivio Caserta Nord fino a Gricignano (e); • senso di circolazione Napoli - Roma: <ul style="list-style-type: none"> - 150 km/h da Gricignano (e) fino a PM Tora-Piccilli; - 300 km/h da PM Tora-Piccilli fino a PM Anagni; - 150 km/h da PM Anagni fino a PC Labico; - 60 km/h da PC Labico fino a Salone (e); • eventuali ulteriori restrizioni previste da rallentamenti e/o riduzioni di velocità o relative ad esigenze tecniche della manutenzione; <p>2.6 Scorta dei convogli e prescrizioni al PdC</p> <p>Ciascun convoglio deve essere scortato da un Capo Deposito che svolge anche la funzione di Agente Treno preventivamente autorizzato da RFI e da un Agente della manutenzione di RFI che svolge anche le funzioni di titolare dell'interruzione.</p> <p>Il Capo Deposito di scorta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • cura i rapporti con l'Agente della manutenzione di RFI titolare dell'interruzione; • cura i rapporti con il DCO e con i D.M delle stazioni di Salone e Gricignano. Il Capo Deposito di Scorta, inoltre, prescriverà al PdC: <ul style="list-style-type: none"> • d'iniziativa: <ul style="list-style-type: none"> - le prescrizioni relative alle limitazioni di velocità di cui al precedente punto 2.5. 					

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

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> • dietro ordine del DCO, - le prescrizioni relative ai PCF da considerare disalimentati; - le altre prescrizioni inerenti la circolazione. <p>Nel caso di corse con due treni sullo stesso binario all'interno della tratta di prova e treno "lepre" dotato di apparati SSB/ ERTMS/ETCS/AV per i quali non è stato emesso il "Nulla Osta" all'esercizio ma con piastra pneumatica collegata al sistema frenante, dovrà essere prevista la presenza a bordo di tale treno di personale della società fornitrice pronto ad isolare la piastra pneumatica su indicazione del Capo Deposito di scorta.</p> <p>2.7 Modalità di circolazione all'interno del singolo tratto interrotto</p> <p>I D.M. che presenziano i PdS, prima di concedere il benessere al DCO, dovranno:</p> <ul style="list-style-type: none"> • effettuare le manovre di saggio su tutti i deviatori che siano stati utilizzati in posizione opposta a quella richiesta dalla circolazione del convoglio interessato; • prima del comando di itinerario, posizionare e confermare con comando singolo da tastiera i deviatori di percorso per la posizione richiesta; • disalimentare con comando da tastiera i deviatori di percorso; • verificare sul QL le seguenti condizioni di normalità del deviatore: <ul style="list-style-type: none"> ./ il controllo di posizione, ./ lo stato di riposo delle elettrovalvole di blocco, ./ lo stato di normalità dei teleruttori di manovra, ./ il controllo di normalità e bloccamento della chiave per la manovra a mano, ./ la conferma del comando di posizione in atto, 					

"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>./ la disalimentazione, ./ lo stato incluso del deviatoio, ./ lo stato di normalità di pressione minima o pressione massima;</p> <ul style="list-style-type: none"> • comandare la formazione dell'itinerario; <p>Il Capo Deposito di scorta deve tempestivamente richiedere verbalmente al Titolare dell'interruzione, la comunicazione scritta che l'interruzione stessa è stata concessa dal DCO e le delimitazioni del tratto interrotto.</p> <p>Il DCO concederà l'interruzione all' Agente della manutenzione (Titolare dell'interruzione) solo dopo aver:</p> <ul style="list-style-type: none"> • eseguito quanto previsto dalle DET, fatta eccezione per l'impiego dei dispositivi di esclusione del binario; in tal caso non occorre prescrivere alcuna riduzione di velocità sul binario attiguo; • ricevuto il benestare dai D.M. che presenziano i PdS; • nella conferma di interruzione il DCO dovrà specificare le eventuali ulteriori restrizioni di velocità relative a rallentamenti e/o riduzioni di velocità esistenti, nonché le modalità per il ricovero nella stazione dove termina la corsa del convoglio, delle quali il Titolare dell'interruzione dovrà dare comunicazione scritta al Capo Deposito; • una volta confermata l'interruzione al titolare il DCO trasmetterà al D.M. di Salone (per il senso di circolazione Roma - Napoli) o Gricignano (per il senso di circolazione Napoli - Roma) il nulla osta per l'ingresso dei convogli in oggetto sul binario interrotto. <p>Il Capo Deposito di scorta riceverà dal Titolare dell'interruzione la comunicazione scritta della concessione dell'interruzione occorrente alla circolazione del convoglio e le delimitazioni del tratto</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>interrotto. In caso di anomalità sopravvenuta durante la circolazione del convoglio, il D.M. che presenzia il PdS interessato, dovrà immediatamente avvisare il DCO che, a sua volta, dovrà disporre per l'immediato arresto del convoglio con la revoca della "nota faro".</p> <p>Il Capo Deposito di scorta che espleta le funzioni di agente treno, per la ripresa della corsa dovrà ricevere dal DCO le occorrenti prescrizioni. In ingresso sul tratto interrotto, il superamento del segnale di protezione esterna di Salone (per il senso di circolazione Roma - Napoli) e di partenza di Gricignano (per il senso di circolazione Napoli - Roma) dovrà avvenire possibilmente con i segnali disposti a via libera.</p> <p>In uscita dal tratto interrotto, il superamento del segnale di protezione di Salone (per il senso di circolazione Napoli - Roma) e del segnale di protezione di Gricignano (per il senso di circolazione Roma - Napoli) dovrà avvenire tenendo conto dell'aspetto del segnale.</p> <p>Il PdC dovrà rispettare d'iniziativa tutti i POC. I PCF presenti sui tratti di linea da percorrere a 300 km/h, salvo diversa prescrizione, dovranno essere considerati alimentati; per i rimanenti tratti di linea, prima dell'ingresso sul tratto interrotto, dovrà essere notificata ai treni, a cura del DCO, la prescrizione relativa ai PCF da considerare disalimentati.</p> <p>Il termine di ogni corsa deve essere comunicato dal Capo Deposito di scorta al Titolare dell'interruzione, il quale darà il nulla osta alla ripresa della circolazione al DCO.</p> <p>2.8 Modalità di circolazione con due treni sullo stesso binario all'interno della singola tratta di prova</p> <p>Nel caso di circolazione di due treni</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>sullo stesso binario all'interno della singola tratta di prova, saranno adottate le prescrizioni aggiuntive di seguito indicate.</p> <p>Il treno "lepre" (che dovrà circolare in precedenza al secondo treno, denominato treno "inseguitore") potrà assumere una delle seguenti configurazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • non essere equipaggiato con SSB/ERTMS/ETCS/AV; • essere equipaggiato con SSB/ERTMS/ETCSI AV per il quale non è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio, con piastra pneumatica scollegata; • essere equipaggiato con SSB/ERTMS/ETCS/AV per il quale non è stato emesso "Nulla osta" all'esercizio, con piastra pneumatica collegata; • essere equipaggiato con SSB*/ERTMS ETCSI/AV per il quale è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio, con piastra pneumatica collegata; <p>Per il treno "inseguitore" equipaggiato con SSB/ERTMS/ETCS AV per il quale è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio, deve essere prevista:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'utilizzazione del sistema di segnalamento ERTMS/ETCS; - l'utilizzazione della nota faro, funzionante su apparecchiature telefoniche GSM-R separate da quelle GSM-R in normale dotazione; - la presenza a bordo di un Capo Deposito di scorta. <p>Per il treno "lepre" dotato di SSB/ERTMS/ETCS/AV deve essere prevista a bordo, oltre al Capo Deposito di scorta, la presenza di personale specializzato della ditta fornitrice nel caso di piastra pneumatica collegata alle apparecchiature SSB/ERTMS/ETCS/AV.</p> <p>I due treni devono essere posizionati alle progressive chilometriche definite</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>nelle specifiche di prova. Tali specifiche dovranno prevedere anche le progressive chilometriche dei punti finali di arresto dei due treni. Tra i punti di arresto dei due treni dovranno essere sempre presenti almeno due cdb liberi (pari ad almeno 1500 metri). La crescita di velocità delle prove di inseguimento deve essere stabilita di volta in volta in base all'esito delle prove.</p> <p>Prima della partenza dei due treni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il treno "inseguitore" instaura una chiamata in conferenza verso il Posto Centrale e verso il treno "lepre"; - ricevuta la chiamata del treno "inseguitore", il DCO invia la nota faro al terminale GSM-R dedicato in dotazione al Capo Deposito di scorta del treno "inseguitore". Ricevuta conferma della ricezione della nota faro dal treno "inseguitore" e la conferma che il treno "lepre" è in ascolto nella chiamata in conferenza, il DCO autorizza la partenza in contemporanea dei due treni; - il treno "lepre" si muoverà coerentemente agli scenari di prova (o alle indicazioni del sistema di segnalamento ERTMS/ETCS di bordo se presente e per il quale è stato emesso Nulla Osta all'esercizio) e il treno "inseguitore" si muoverà coerentemente con le indicazioni ricevute dal sistema di segnalamento di bordo. <p>Durante la corsa prova il treno "lepre" si mantiene in costante comunicazione (in conferenza) con il treno "inseguitore" e con il DCO comunicando la velocità corrente del treno e la sua posizione (progressiva chilometrica) nonché eventuali anomalie durante l'effettuazione delle corse prova.</p> <p>Nel caso di frenatura di emergenza</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>comandata dal sistema, indebita o effettuata dal macchinista del treno "lepre", dovrà essere immediatamente annunciato l'evento con la frase: <i>"per frenatura di emergenza in atto treno inseguitore applichi la massima frenatura d'urgenza"</i> da parte del personale del treno "lepre".</p> <p>Il treno "inseguitore" verifica costantemente che le velocità dei due treni siano coerenti con gli scenari di prova e in caso di ricezione dell'ordine di frenatura d'emergenza, aziona la massima frenatura d'urgenza.</p> <p>Il DCO, tramite l'interfaccia operatore RBC (con granularità minima al singolo cdb), deve verificare che tra i due treni venga mantenuta la distanza minima definita al punto successivo, in funzione della velocità delle corse prova e deve essere pronto a intervenire revocando la nota faro al treno "inseguitore" nel caso in cui detta distanza risulti inferiore a quella minima specificata.</p> <p>Il medesimo provvedimento dovrà essere adottato dal DCO (revoca della nota faro) nel caso in cui abbia ascoltato in conferenza l'ordine di frenatura d'urgenza comunicato dal treno "lepre" (l'ordine di arresto deve essere sempre impartito prioritariamente al treno "inseguitore" e, dopo averne ricevuto conferma, potrà essere esteso al treno "lepre"). Quando la frenatura d'urgenza del treno "lepre" è dovuta a malfunzionamento del sistema ETCS, il PdC dovrà provvedere tempestivamente, come indicato al punto 2.6, per la disinserzione del SB per evitare il completo arresto del treno quando ciò non sia richiesto da esigenze di circolazione urgenti. Giunto in prossimità del punto di fine</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>corsa, il Capo Deposito di scorta del treno "lepre" comunica al treno "inseguitore" la imminente attivazione della frenatura per l'arresto del proprio treno nel punto previsto. Il treno "inseguitore", a seguito di tale comunicazione, procederà all'attivazione della frenatura per l'arresto del treno, nel punto previsto. In tutti i casi di necessità il DCO ordinerà l'arresto del treno "inseguitore", revocando la nota faro, e ricevutane immediata conferma verbale, estenderà l'ordine anche al treno "lepre" non equipaggiato.</p> <p>2.9 Distanze e velocità da rispettare nel caso di circolazione di due treni sullo stesso binario all'interno della singola tratta di prova.</p> <p>Le distanze minime per le corse di inseguimento sono:</p> <table border="1" data-bbox="118 735 620 1018"> <thead> <tr> <th>Velocità (km/h)</th> <th>Distanza (m) Con piastra non inserita</th> <th>Distanza Con pia inserita</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>50</td> <td>500</td> <td>1000</td> </tr> <tr> <td>100</td> <td>1000</td> <td>1500</td> </tr> <tr> <td>150</td> <td>1800</td> <td>2500</td> </tr> <tr> <td>200</td> <td>3000</td> <td>4500</td> </tr> <tr> <td>250</td> <td>5800</td> <td>7500</td> </tr> </tbody> </table>	Velocità (km/h)	Distanza (m) Con piastra non inserita	Distanza Con pia inserita	50	500	1000	100	1000	1500	150	1800	2500	200	3000	4500	250	5800	7500					
Velocità (km/h)	Distanza (m) Con piastra non inserita	Distanza Con pia inserita																					
50	500	1000																					
100	1000	1500																					
150	1800	2500																					
200	3000	4500																					
250	5800	7500																					
<p>Prescrizione 389 del 17/02/06</p> <p>Prescrizione 389 del 17/02/06 Aspetto dei segnali per i treni aventi fermata d'orario o prescritta. 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</p>					<p>Aspetto organizzativo non regolamentato dal RCF.</p>																		

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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.</p> <p>In conformità a quanto sopra, al fine di aggiornare l'informazione del personale sull'avvio del provvedimento di cui alla Disp. n. 27/2005 si prescrive che l'operatività della suddetta Disposizione dovrà essere attivata a partire dalle 00.01 del 1 Marzo 2006. Inoltre per i segnali di partenza preceduti da indicatori alti di partenza (art. 51.2 bis RS) i provvedimenti della già citata Disposizione devono essere adottati solo dopo che siano state apportate le necessarie modifiche impiantistiche.</p> <p>Le Strutture in indirizzo restano incaricate di impartire le opportune disposizioni affinché tale particolarità venga portata a conoscenza del personale di ogni singolo impianto interessato.</p> <p>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>Prescrizione 447 del 20/02/06 Aspetto dei segnali per treni aventi fermata d'orario o prescritta. Ad integrazione della prescrizione n. RFI-DTC\A00II\P\2006\0000389 del 17/02/2006 si prescrive che i provvedimenti della Disp. 27/2005 devono essere adottati dopo che</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>siano state apportate le necessarie modifiche impiantistiche anche per i segnali di partenza, comuni a più binari, preceduti da indicatori bassi di partenza (art. 51 comma 2 ter RS) o da segnali bassi luminosi atti a fornire la segnalazione di luci verticali lampeggianti (art. 52 comma 3 bis RS).</p>					
<p>Prescrizione 522 del 24/02/06</p> <p>Provvedimenti tecnico normativi per la circolazione di corse prova effettuate con treni equipaggiati e non equipaggiati con SBB/ERTMS/ETCS/AV sulle linee Roma - Napoli e Torino - Novara AC/AV.</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.</p> <p>In conformità a quanto sopra e ad integrazione delle Prescrizioni RFI-DTC\AOO II \P\2005\OOO 1887 del 01/1212005 per la linea AC/AV Torino Novara e RFI-DTC\A00I\P\2006\OOO373 del 17/0212006 per la linea AC/AV Roma - Napoli, si prescrive che, per la circolazione di corse prova a velocità superiore a 150 km/h, non dovranno essere eseguite, su entrambi i binari, lavorazioni che comportino la presenza di personale. Nel caso di interruzioni del binario attiguo, il DCO</p>	<p>23.1 La circolazione dei convogli per prove o verifiche al materiale rotabile può avvenire secondo le norme dei treni soltanto se tali convogli soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni.</p> <p>23.2 I convogli che non soddisfano le condizioni di cui al precedente punto 23.1 possono circolare nel rispetto dei criteri di cui al precedente punto 4.32.</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
deve praticare, d'iniziativa, al treno la riduzione a 150 km/h sul tratto interessato.					
<p>Prescrizione 636 del 03/03/06</p> <p>Attrezzaggio linee con SCMT (Sistema di Controllo Marcia Treni) e con SSC (Sistema di Supporto alla Condotta) Gestione della fase di transizione verso le nuove tecnologie.</p> <p>Oggetto: Prescrizione - Attrezzaggio linee con SCMT (Sistema di Controllo Marcia Treni) e con SSC (Sistema di Supporto alla Condotta) Gestione della fase di transizione verso le nuove tecnologie.</p> <p>Annulla e sostituisce la prescrizione RFI-DTCI A0011/P/2006/0000073 del 18 01 2006.</p> <p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 Luglio 2003 n° 188 impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie ed 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 S.p.A l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'Infrastruttura, in conformità a quanto sopra, si prescrive quanto di seguito specificato.</p> <p>Su tutte le linee dell'Infrastruttura</p>					<p>Vedi tabella di raffronto NEAT PARTE PRIMA SEZIONE III e IV-RCF.</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>Ferroviana Nazionale, fino alla data di completo attrezzaggio sia di terra che di bordo con i sistemi SCMT o SSC, le condizioni di circolazione di un treno, senza bordo attrezzato o su linee non attrezzate, richiedono la presenza in cabina di guida di un secondo agente.</p> <p>Sui treni composti da mezzi leggeri e sui treni navetta effettuati con locomotiva E 464, la funzione di secondo agente di condotta può essere svolta dal Capotreno.</p> <p>In tal caso, il Capotreno deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> • assolvere alle funzioni proprie del suo profilo nelle stazioni di origine, di fermata e di termine di corsa; • prendere permanentemente posto, durante la corsa, in cabina di guida, in funzione di secondo agente di condotta, con gli obblighi previsti all'art. 3/3 IPCL (e corrispondente art. 8/7 ISPST); allontanarsi dalla cabina di guida, durante la corsa, solo per motivi di sicurezza dell'esercizio o di emergenza legati all'assistenza alla clientela (malore di un viaggiatore, ecc.) -in tal caso l'agente di condotta può ricorrere all'arresto del treno; • portarsi, all'approssimarsi della partenza del treno, in prossimità della testa del convoglio ed eseguire le operazioni richieste prima della partenza; effettuare la chiusura delle porte, quando deve provvedervi direttamente, tramite il 					

"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>commutatore posto in corrispondenza della porta più prossima alla testa del treno;</p> <ul style="list-style-type: none"> portarsi immediatamente e comunque in cabina di guida al termine delle predette operazioni. <p>Il presente provvedimento riveste carattere prescrittivo ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 4, 10, 11 e 36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188; entra in vigore alle ore 00,01 del 13/3/06 ed annulla e sostituisce la prescrizione n° RFIDTC/A00011/P/2006/0000073 del 18/0112006.</p>					
<p>Prescrizione 665 del 06/03/06</p> <p>Particolarità d'impianto della linea AC/AV Roma - Napoli. Attivazione segnali blu da deviatoio.</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.</p> <p>In conformità a quanto sopra e con riferimento alla prescrizione RFI-</p>					<p>Vedi tabella di raffronto NORME ESERCIZIO LINEE AV/AC - RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>DTC/A0011/P/2005/0002021 del 16/12/2005, tenuto anche conto di quanto comunicato da codesta DCI con 1e note RFI-DMA-DIRM\A00IP2006\0000269 del 24/212006 e 11FIDMA-D1RM\A0011P2006\0000811 del 27/212006 si comunica l'avvenuto completamento delle attività connesse all'attivazione dei Segnali luminosi da deviatori a luce blu salvo per gli impianti di PM Labico, PC Ceccano e PM S. Angelo.</p> <p>Le Strutture restano incaricate di provvedere all'immediata attivazione dei segnali degli impianti in cui sono state completate tutte le attività propedeutiche e di informare il dipendente personale interessato.</p> <p>Per i deviatori dei PM Labico, PC Ceccano e PM S. Angelo, che continuano a rimanere immobilizzati con art. 8 ISD, si conferma la validità della prescrizione RFI-DTC\A0011P2006\0000268 del 8/2/2006; il provvedimento di attivazione potrà avvenire al completamento delle necessarie verifiche tecniche senza ulteriori comunicazioni da parte di questa Sede.</p> <p>Il presente documento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto Legislativo n° 188 del 8 luglio 2003.</p>					
<p>Prescrizione 700 del 09/03/06</p>	<p>23.1 La circolazione dei convogli per prove o verifiche al materiale rotabile può avvenire secondo le</p>		<p>I</p>	<p>GI</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>Provvedimenti tecnico normativi per la circolazione di corse prova effettuate con treni equipaggiati e non equipaggiati con SSB/ERTMS/ETCS/AV sulle linee Roma - Napoli e Torino - Novara AC/AV.</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.</p> <p>In conformità a quanto sopra e ad integrazione delle Prescrizioni RFI/DTC\A0011\N\2005\0001887 del 01/12/2005 per la linea AC/AV Torino - Novara, RFI-DTC\A0010\N\2006\0000373 del 17/02/2006 per la linea AC/AV Roma - Napoli e RFI-DTC\A0011\N\2006\0000522 del 24/02/2006 per entrambe le suddette linee, si prescrive che l'effettuazione delle corse prova per l' omologazione del sottosistema di bordo e del materiale rotabile deve avvenire in regime di interruzione per necessità di movimento, I rapporti necessari per la circolazione delle corse prova devono essere tenuti dal DCO con il Capo Deposito di scorta presente a bordo del convoglio. Durante le corse prove non è necessaria a bordo del convoglio la presenza di agenti della manutenzione. L'effettuazione delle corse prova</p>	<p>norme dei treni soltanto se tali convogli soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni.</p> <p>23.2 I convogli che non soddisfano le condizioni di cui al precedente punto 23.1 possono circolare nel rispetto dei criteri di cui al precedente punto 4.32.</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>deve essere preventivamente comunicata al Coordinatore Infrastrutture.</p> <p>In occasione dell'effettuazione delle corse prova devono essere osservate le cautele di cui alla prescrizione n° RFI-DTC/A0011/P/2006/0000522 del 24/02/2006. 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>Prescrizione 938 del 31/03/06</p> <p>Provvedimenti tecnico normativi per la circolazione di corse prova effettuate con treni equipaggiati e non equipaggiati con SSB/ERTMS/ETCS/AV sulle linee Roma - Napoli e Torino - Novara AC/AV.</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.</p> <p>In conformità a quanto sopra e ad integrazione delle Prescrizioni RFI/DTC/A0011/P/2005/0001887 del 01/12/2005 per la linea AC/AV Torino - Novara, RFI-</p>	<p>23.1 La circolazione dei convogli per prove o verifiche al materiale rotabile può avvenire secondo le norme dei treni soltanto se tali convogli soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni.</p> <p>23.2 I convogli che non soddisfano le condizioni di cui al precedente punto 23.1 possono circolare nel rispetto dei criteri di cui al precedente punto 4.32.</p>			<p>GI</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>DTC\A0010\N\2006\0000373 del 17/02/2006 per la linea AC/AV Roma - Napoli e RFI-DTC\A0011\N\2006\0000522 del 24/02/2006 per entrambe le suddette linee, si prescrive che l'effettuazione delle corse prova per l' omologazione del sottosistema di bordo e del materiale rotabile deve avvenire in regime di interruzione per necessità di movimento, I rapporti necessari per la circolazione delle corse prova devono essere tenuti dal DCO con il Capo Deposito di scorta presente a bordo del convoglio. Durante le corse prove non è necessaria a bordo del convoglio la presenza di agenti della manutenzione. L'effettuazione delle corse prova deve essere preventivamente comunicata al Coordinatore Infrastrutture.</p> <p>In occasione dell'effettuazione delle corse prova devono essere osservate le cautele di cui alla prescrizione n° RFI-DTC/A0011/P/2006/0000522 del 24/02/2006. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli art!. 4- 10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p>					
<p>Prescrizione 949 del 03/04/06</p> <p>Provvedimenti tecnico-organizzativi di cui all'art. 3bis dell'IPCL e al punto 21 dell'allegato XIV ter IPCL.</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</p>					<p>Vedi tabella di raffronto IPCL – RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 della stessa Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.- l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del Gestore dell'Infrastruttura in materia.</p> <p>La Disposizione n° 35/02 disciplina per tutti i treni «la presenza del personale sui mezzi di trazione» e prevede un agente, in cabina di guida, addetto alla condotta nei casi in cui la linea ed i relativi mezzi di trazione siano dotati di apparecchiatura che attui il controllo della marcia del treno (ETCS, SCMT, ecc.) e sia possibile il collegamento terra-treno con apparecchiatura radiotelefonica GSM-R.</p> <p>Tale modello di condotta è ribadito nella lettera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (prot. 512/VIG3 del 07/08/2003), che per comodità si allega. La presente prescrizione fornisce indicazioni in merito alle misure tecnico-organizzative minime, di cui all'art. 3 bis IPCI ed al punto 21 dell'allegato XIV ter IPCL, che devono essere adottate dalle I.F. in relazione alla circolazione dei treni merci con un agente addetto alla condotta, nelle condizioni di cui alla suddetta disposizione 35/02, e per i quali non è prevista la presenza del capotreno o di altro agente in cabina nelle circostanze in cui venga a mancare la vigilanza dell'agente di condotta in servizio al treno. Tenendo presente che</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>l'impresa ferroviaria, in qualità di datore di lavoro, è responsabile del soccorso dell'agente di condotta ed in qualità di esercente di trasporto ferroviario autorizzato è responsabile, per la propria parte di competenza, della sicurezza dell'esercizio ferroviario, si forniscono le seguenti indicazioni.</p> <p>Quanto sopra si rende opportuno in quanto al momento il gestore dell'infrastruttura non ha ricevuto comunicazione da parte delle imprese ferroviarie delle misure organizzative di cui trattasi.</p> <p>Requisiti Tecnici</p> <p>1. I mezzi di trazione devono essere dotati di freno di stazionamento a molla e di staffe per l'immobilizzazione dei treni in linea (Allegato VII della PGOS);</p> <p>2. la percentuale di massa frenata prevista nel convoglio deve essere almeno del 70%, con treno servito da freno continuo automatico con condotta generale estesa su tutto il treno;</p> <p>3. la composizione minima del convoglio deve essere di 12 veicoli.</p> <p>Misure organizzative</p> <p>1. Le Imprese Ferroviarie devono notificare preventivamente (ad ogni cambio orario o all'atto della richiesta della traccia se questa avviene in corso d'orario) con il Gestore Infrastruttura i treni merci affidati ad un solo agente di condotta;</p> <p>2. L'Impresa Ferroviaria è tenuta ad individuare, adottare e comunicare preventivamente al Gestore Infrastruttura il modello organizzativo più idoneo che le consenta di raggiungere il treno nei tempi di</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>efficacia del freno continuo ed a metterlo in sicurezza, tenendo conto di tutte le componenti che incidono sul tempo di efficacia del freno continuo (manutenzione dei rotabili, composizione del treno, pendenza della linea, ecc.), di tutte quelle che incidono sull'accessibilità al treno (doppio o semplice binario, tipologia dei punti di accesso alla linea stessa, ecc.) e della tipologia di trasporto. Per quanto concerne le competenze ferroviarie richieste al personale che interverrà per il soccorso, si precisa che le stesse, in ragione delle attività che tale personale è chiamato a svolgere e consistenti nell'assicurare lo stazionamento del convoglio, rientrano tra quelle previste nell'abilitazione Mod. A di cui alla Disposizione n° 17/2006.</p> <p>L'Impresa Ferroviaria, in ragione delle specifiche circostanze degli eventi che si andranno a fronteggiare, dovrà comunque attivare tutte le richieste di intervento da parte delle autorità ed organismi istituzionalmente preposti a far fronte alle emergenze del caso (polizia, Vigili del Fuoco, ..), nonché il soccorso sanitario al proprio personale. Tale soluzione organizzativa una volta approvata dal Gestore dell'Infrastruttura diventa vincolo normativo per l'Impresa Ferroviaria secondo quanto previsto dal terzo capoverso, del comma 1 dell'art. 3-bis sopra citato;</p> <p>3. l'impresa ferroviaria dovrà comunicare al Gestore dell'Infrastruttura un referente Accreditato responsabile per l'attivazione del piano operativo di soccorso;</p> <p>4. qualora sia richiesto l'allontanamento temporaneo dalla cabina di guida (art. 20/3 IPCL), il</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>Personale di Macchina, prima di allontanarsi, deve immobilizzare il treno, come previsto dalla vigente normativa, darne avviso al DM/DCO quando la necessità di allontanamento avvenga d'iniziativa, avvisare anche il proprio referente accreditato dell'Impresa Ferroviaria se ciò avviene per ragioni connesse al materiale rotabile e munirsi di telefono cellulare per essere reperibile.</p> <p>5. fermo restando che il DM/DCO rileva i ritardi dei treni, comunque l'agente di condotta comunica al DM/DCO ogni ritardo o incremento di ritardo; in caso di arresto del treno che si protrae oltre i 10 minuti con impossibilità di comunicazione con il personale di macchina, il DM/DCO interessato avviserà tempestivamente il referente Accreditato dell'Impresa che attiverà il piano operativo di soccorso emergenza per il raggiungimento e la messa in sicurezza del treno interessato nonché il soccorso dell'agente.</p> <p>Il Gestore Infrastruttura su richiesta dell'Impresa Ferroviaria, qualora la stessa non sia in grado di assumere le misure organizzative di cui sopra, potrà predisporre, previa verifica della disponibilità delle risorse, modelli organizzativi territoriali ed attiverà piani operativi di soccorso finalizzati alle operazioni di messa in sicurezza del treno nei tempi di efficacia del freno continuo. Tali eventuali attività del Gestore Infrastruttura dovranno essere oggetto di apposite convenzioni con l'Impresa richiedente, nell'ambito delle quali saranno, tra l'altro,</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
regolate le rispettive responsabilità e quantificati i relativi corrispettivi.					
<p>Prescrizione 991 del 07/04/06</p> <p>Prescrizione concernente Tabulati telefonici GSM-R</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.</p> <p>In conformità a quanto sopra ed in considerazione della specifica rilevanza ed esclusiva attinenza delle comunicazioni GSM-R con la sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario, si rappresenta che i dati relativi alle chiamate di telefonia mobile GSM-R generate/terminate da/su utenti riconducibili a numero funzionale (indipendentemente dall'associazione o meno al momento della chiamata), potranno essere analizzati da RFI per finalità connesse alla tutela della sicurezza e della regolarità dell'esercizio</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>		I	GI IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ferroviario (es. accertamenti e commissioni di inchiesta per inconvenienti di esercizio).</p> <p>Per le medesime finalità, i dati suddetti potranno essere forniti alle Imprese Ferroviarie, a seguito di specifica, motivata, richiesta.</p> <p>Con particolare riferimento alla funzionalità di chiamata di emergenza, si evidenzia che la relativa normativa d'esercizio in vigore prevede che "la chiamata di emergenza" deve essere lanciata solo quando si constati o si venga a conoscenza di un pericolo in atto esistente per la circolazione dei treni".</p> <p>Qualora dall'analisi dei dati di cui sopra venisse accertato un indebito uso di detta funzionalità (frequenti chiamate di emergenza a seguito delle quali non si riscontri l'esistenza di un reale pericolo per la circolazione dei treni), RFI ferma restando l'applicazione di quanto previsto dal Prospetto Informativo della Rete (relativo all'orario di servizio 2005/2006) al punto 6 e all'Appendice al Cap. 6 parte E (e successivi aggiornamenti) - potrà segnalarlo ai Responsabili delle Imprese Ferroviarie o di RFI, al fine di prevenire il ripetersi di tali anomalie che hanno ricadute negative sulla regolarità della circolazione.</p> <p>Le Strutture in indirizzo restano incaricate di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sensibilizzare il personale interessato su tale particolare aspetto allo scopo 					

"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>di evitare che il ripetersi di indebite emissioni di chiamate di emergenza possa generare una sottovalutazione da parte del personale delle chiamate stesse con conseguente mancata, tempestiva, attivazione degli adempimenti cautelativi previsti dalle norme;</p> <p>- informare il personale interessato sulle possibili attività di analisi dei dati di cui sopra.</p> <p>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>Prescrizione 1432 del 30/05/06</p> <p>Linea AC/AV – Soccorso ai treni con mezzi di trazione non attrezzati con apparecchiature ERTMS\ETCS L2</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, a parziale modifica e integrazione della Prescrizione RFI\DTG\A0010\PA\2006\0000371 del 17/02/2006, si prescrive che per la circolazione del mezzo di soccorso sul "Tratto di trasferimento", nei PdS</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:</p> <p>a) sul tratto di binario interessato deve essere inibito, tramite i sistemi di segnalamento e protezione, l'inoltro dei 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</p>		I	GI IF	<p>I GI per ciò che riguarda la circolazione dei convogli.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda gli aspetti tecnici (accoppiabilità, ecc.)</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>telecomandati</i>, devono essere adottate le seguenti procedure:</p> <p>a) PdS telecomandati, condizioni per la formazione di itinerari per il corretto tracciato Il DCO deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> • istituire in ogni impianto il regime TP/J, • comandare la formazione dell'itinerario e verificare la disposizione a via libera dei segnali virtuali, • accertare l'esistenza di tutte le condizioni di cui al 2° cpv. dell'art. 24/1 delle DET ad eccezione dei deviatori dei PdS immobilizzati con i dispositivi di cui all' Art. 8 ISD; <p>b) PdS telecomandati, condizioni per la formazione di itinerari per la deviata Il DCO deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comandare la formazione dell'itinerario, • attivare il segnale virtuale di avanzamento o di avvio a luce fissa per l'itinerario richiesto, • accertare l'esistenza di tutte le condizioni di cui al 2° cpv. dell'art. 24/1 delle DET; 	<p>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> <p>18.1 Nel caso in cui un treno non possa proseguire con i propri mezzi, l'agente di condotta deve inoltrare, al regolatore della circolazione, la richiesta di soccorso, provvedendo altresì all'esposizione sul terreno, in punto</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>stabilito dalle specifiche procedure, di un segnale d'arresto (bandiera rossa o fanale di segnalazione a luce rossa) per l'orientamento del convoglio soccorritore. In attesa del soccorso il treno non deve più essere spostato, anche nel caso in cui cessasse la necessità del soccorso, a meno di una specifica prescrizione del regolatore della circolazione al quale è stata fatta la richiesta di soccorso.</p> <p>18.2 L'invio del convoglio soccorritore sul binario occupato dal treno da soccorrere deve essere autorizzato dal regolatore della circolazione al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso. Il convoglio soccorritore dovrà essere inoltre autorizzato a entrare nella sezione di blocco occupata dal treno da soccorrere e proseguire con marcia a vista fino al segnale di arresto di cui al precedente punto 18.1, da dove dovrà accostarsi al treno da soccorrere per l'aggancio con le necessarie cautele.</p> <p>18.3 Dopo la congiunzione i due convogli uniti devono circolare come un unico treno nel rispetto delle norme di cui al presente regolamento.</p>				
Prescrizione 1513 del 05/06/06					Vedi tabella di raffronto NORME DI ESERCIZIO LINEE AC/AV – RCF.

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Normativa per l'esercizio sperimentale degli impianti di rilevamento venti trasversali (RVT) sulla linea AC\AV Roma- Napoli.</p> <p>Allegato: 1</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.</p> <p>In conformità a quanto sopra, sulla linea AV/AC Roma - Napoli, per l'esercizio sperimentale degli impianti di rilevamento venti trasversali (RVT), dovranno essere applicate le norme riportate in Allegato 1.</p> <p>L'esercizio sperimentale avrà una durata di 2 mesi a partire da l'entrata in vigore della presente Prescrizione. Al termine dell'esercizio sperimentale dovrà essere prodotto, da parte delle Direzioni compartimentali in indirizzo, un dettagliato report sull'andamento della sperimentazione, sia per gli aspetti tecnici (caratteristiche di funzionamento, numero, frequenza e durata dei guasti dei vari elementi</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>degli impianti, modalità degli interventi di manutenzione, ecc.), che per gli aspetti operativi (ergonomia d'uso delle apparecchiature, caratteristiche. frequenza e durata delle segnalazioni di allerta, conseguenze sulla circolazione treni, ecc.). Sulla base delle risultanze della sperimentazione, potranno essere stabiliti interventi correttivi relativi ai suddetti aspetti.</p> <p>Le Direzioni Compartimentali in indirizzo restano incaricate di elaborare ed emanare le disposizioni attuative della presente prescrizione.</p> <p>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>Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.</p> <p>La presente entra in vigore alle ore 00.01 del 14 giugno 2006.</p> <p>Allegato 1</p> <p>Normativa per l'esercizio sperimentale degli impianti di rilevamento venti trasversali (RVT) sulla Linea Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) Roma - Napoli 1. GENERALITA'</p> <p>Le presenti norme disciplinano l'esercizio sperimentale degli impianti di rilevamento dei venti trasversali (RVT) sulla linea ad Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) Roma Napoli.</p> <p>Gli impianti RVT rivestono carattere ausiliario; essi non sono "interfacciati"</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>con le apparecchiature di sicurezza e di segnalamento esistenti sulla linea, pertanto le loro segnalazioni di allerta non hanno influenza sull'Autorizzazione al Movimento visualizzata nella cabina di guida dei rotabili (RS art. 21 bis/lb).</p> <p>Il comportamento cautelativo da adottare in caso di segnalazione di allerta dovrà essere comunicato ai treni introducendo manualmente nel sistema la riduzione di velocità, stabilita dalle Unità Centrali competenti, tramite l'interfaccia Operatore RBC affidata al DCO.</p> <p>L'ubicazione degli impianti RVT sulla linea ad Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) Roma Napoli è individuata dall'Unità Centrale responsabile della sperimentazione e le modalità d'impiego delle apparecchiature sono riportate nei Manuali Operativi ad uso del personale interessato della Direzione Compartmentale Infrastruttura.</p> <p>Per quanto riguarda il personale del Movimento, il DCO del Posto Centrale di Roma Termini deve osservare le norme di esercizio contenute nella presente Prescrizione che costituiscono integrazione alla Disposizione n° 72 del 15 Novembre 2005 <i>Istruzioni per la gestione dell'Interfaccia Operatore RBC - Linea AC/AV Roma - Napoli</i> del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.</p> <p>2. CARATTERISTICHE DEGLI IMPIANTI</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>RVT</p> <p>2.1 IMPIANTI RVT</p> <p>Un impianto RVT è costituito da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Apparecchiature dedicate alla rilevazione del1a velocità e della direzione de) vento (Centraline anemometriche) ubicate in opportuni punti lungo la linea; • Sistema di trasmissione con il Posto Centrale che, realizzato tramite la rete GSM. Consente la connessione dell'Unità di memorizzazione ed elaborazione dati con ciascuna Centra1ina anemometrica; • Unità di memorizzazione. ed elaborazione dati ubicata nel Posto Centrale; • Interfaccia Operatore ubicata nel Posto Centrale. <p>L'Unità di memorizzazione ed elaborazione dati raccoglie. ad intervalli regolari, le informazioni dalle Centraline anemometriche, genera le segnalazioni di allerta per il personale al superamento di determinati valori di soglia di velocità e direzione del vento, rilevati dalle Centraline anemometriche. Le informazioni provenienti dalle Centraline, utilizzate per la generazione del1e segnalazioni di al1erta, sono memorizzate per un periodo di tempo stabilito e ne è possibile la loro visualizzazione.</p> <p>L'Interfaccia Operatore consente di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comandare e controllare la connessione delle Centraline anemometriche; 					

"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>- Intervenire su determinate funzionalità delle Centraline anemometriche;</p> <p>- Impostare e modificare i valori dei parametri occorrenti al funzionamento degli impianti;</p> <p>- Visualizzare i dati memorizzati, secondo differenti criteri di aggregazione;</p> <p>- Visualizzare lo stato di connessione delle Centraline e le segnalazioni di allerta generate dall'Unità di elaborazione.</p> <p>L'interfaccia operatore RVT è in consegna al Coordinatore Infrastrutture (CI) operante presso il Posto Centrale di Roma Termini. Il monitoraggio delle informazioni fornite dagli impianti stessi dovrà essere effettuato dal personale interessato nell'ambito del normale svolgimento dei compiti ad esso assegnati.</p> <p>2.2 SEGNALAZIONE DI ALLERTA</p> <p>Quando, per ciascuna Centralina anemometrica, la velocità del vento raggiunge o supera i valori di soglia definiti in funzione della direzione del vento, sull'interfaccia operatore in consegna al CI viene visualizzata la segnalazione di allerta accompagnata da un avviso sonoro. La segnalazione riporta anche le progressive chilometriche che delimitano l'estesa della giurisdizione della Centralina interessata. Ciascuna segnalazione di allerta riguarda entrambi i sensi di</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>circolazione dei treni.</p> <p>Ciascuna segnalazione di allerta è riferita a valori di velocità del vento misurati negli ultimi 10 minuti, durante i quali siano stati superati almeno una volta i valori di soglia.</p> <p>3. NORME DI ESERCIZIO</p> <p>3.1 PROVVEDIMENTI CAUTELATIVI PER LA CIRCOLAZIONE</p> <p>Quando viene rilevata una segnalazione di allerta, il Coordinatore Infrastrutture deve informare per iscritto il DCO notificando il valore della riduzione di velocità cautelativa della circolazione dei treni da inserire manualmente ne] sistema con le progressive chilometriche che ne delimitano l'estesa, in base alla giurisdizione della Centralina interessata. Durante l'esercizio sperimentale il valore di velocità cautelativa è fissato in 250 km/h.</p> <p>Ricevuta tale comunicazione dal CI, il DCO dovrà subito inserire manualmente nel sistema la riduzione di velocità a 250 Km/h su entrambi i binari di linea per l'estesa richiesta.</p> <p>Per l'attivazione della riduzione di velocità dovranno essere eseguiti gli accertamenti e la sequenza di azioni previsti al punto 5.2 della Disposizione non del 15 Novembre 2005.</p> <p>Qualora, per la presenza di treni nella tratta interessata all'atto della segnalazione di allerta, non sia stato possibile inserire immediatamente la riduzione di velocità, la stessa dovrà</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>essere inserita non appena possibile, anche nel caso in cui, entro i 30 minuti successivi alla segnalazione, siano cessate le condizioni restrittive. In tutti i casi, la riduzione di velocità dovrà essere mantenuta fino a quando il DCO non riceva dal CI, sempre per iscritto, il nulla osta a riprendere la circolazione alla velocità massima ammessa dalla linea. Tale nulla osta deve essere rilasciato dal CI solo dopo che siano trascorsi 30 minuti dalla cessazione delle condizioni restrittive visualizzate sull'Interfaccia RVT.</p> <p>Per la cessazione della riduzione di velocità dovranno essere eseguiti gli accertamenti e la sequenza di azioni previsti al punto 5.3 della Disposizione n°72 del 15 Novembre 2005.</p> <p>Il DCO, nel caso in cui l'attivazione della riduzione di velocità non sia andata a buon fine, deve applicare quanto previsto al punto 5.2.5 della Disposizione n°72 del 15 Novembre 2005.</p> <p>3.2 MODIFICA DEI VALORI DEI PARAMETRI OCCORRENTI AL FUNZIONAMENTO DEGLI IMPIANTI</p> <p>L'operazione in questione può essere effettuata soltanto dal personale autorizzato dall'Unità Centrale responsabile della sperimentazione degli impianti.</p> <p>33 ANORMAUTÀ DI FUNZIONAMENTO</p> <p>L'impianto RVT dovrà essere considerato fuori servizio quando non sia possibile rilevare (nella loro</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>completezza) le segnalazioni di allerta. Il fuori servizio può riguardare l'intero impianto o singole Centraline anemometriche.</p> <p>In caso di fuori servizio totale o parziale delle apparecchiature non deve essere adottato nessun provvedimento per la circolazione dei treni, fatta eccezione per i tratti di linea eventualmente individuati dall'Unità Centrale responsabile della sperimentazione degli impianti per i quali cautelativamente va inserita la riduzione di velocità a 250 km/h. Per tutti gli impianti, qualora al momento del fuori servizio fossero in atto provvedimenti cautelativi, gli stessi devono essere mantenuti fino al ripristino dell'impianto. In tutti i casi il Coordinatore Infrastrutture dovrà, comunque, richiedere subito l'intervento del manutentore.</p> <p>Qualora in uno stesso punto della linea siano presenti due Centraline anemometriche aventi le medesime caratteristiche di installazione, in caso di guasto o fuori servizio di una di esse, l'Unità di memorizzazione ed elaborazione dati ubicata nel Posto centrale dovrà essere opportunamente riconfigurata in modo da consentire il rilevamento dei dati forniti dalla Centralina funzionante.</p>					
<p>Prescrizione 1652 del 09/06/06</p> <p>Tratte AV\AC Roma - Napoli e Torino</p>					<p>Vedi tabella di raffronto NORME DI ESERCIZIO LINEE AC/AV – RCF.</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>- Novara sistema SCC AV. Interfacciamento SCC AV\RTB.</p> <p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie ed 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.</p> <p>In conformità a quanto sopra e con riferimento al punto 2 della prescrizione RFI-DTC/A0011/P/2005/0002021 del 16/12/2005 e punto 2.2 della prescrizione RFI-DTC/A0011/P/2006/0000194 del 03/02/2006 si comunica l'avvenuto completamento di tutte le funzionalità connesse all'associazione fra un allarme RTB ed il numero del treno in SCC AV.</p> <p>Le Strutture interessate restano incaricate di provvedere all'immediata attivazione delle suddette funzionalità di cui sono state completate tutte le attività propedeutiche" e di informare il dipendente personale interessato.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Prescrizione 1670 del 19/06/06</p> <p>Richiamo della prescrizione 938 del 31 Marzo 2006 in ottemperanza alla Direttiva Ministeriale n.</p>					<p>Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>13/02006/DIV.5 del 9 Marzo 2006. Come è noto in data 9 Marzo 2006 è stata emanata dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture la Direttiva 1312006/Div.5. Tale Direttiva è stata trasmessa a Codeste Imprese con prescrizione A0010\P\2006\0000938 del 31/3/2006 contenente il piano di attrezzaggio delle linee con i sistemi SCMT e SSC e l'invito al rispetto dei tempi di equipaggiamento dei rotabili entro i tempi previsti dalla Direttiva. A seguito di tale prescrizione, sono stati tenuti incontri miratiti con Codeste Imprese in data 8, 15 e 22 Maggio durante i quali sono stati discussi i temi della direttiva. Si richiama pertanto" nell'approssimarsi della data di scadenza del 30/6/2006, l'obbligo di ottemperare a quanto prescritto in merito all'invio a questa sede, entro detta data, del dettagliato programma sulla tempistica di installazione dei sottosistemi di bordo SCMT/SSC sui mezzi di proprietà di Codeste Imprese; il programma, come prescritto, deve consentire, dal 1/7/2008, la circolazione sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, di soli mezzi attrezzati coerentemente con l'impiantistica di sicurezza di terra. Si richiede, inoltre, rinvio di un piano di attrezzaggio ed utilizzo dei mezzi, che a partire dal 1/7/2006 consenta</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>di ottenere il massimo dei ritorni in termini di Sicurezza della Circolazione Ferroviaria, con l'appropriato utilizzo di mezzi equipaggiati con tecnologia di sicurezza di bordo su linee coerentemente attrezzate; ci si riferisce in particolare anche all'ottimale utilizzo del Materiale Rotabile, durante la fase transitoria" attrezzato con Ripetizione Segnali Continua.</p>					
<p>Prescrizione 1737 del 27/06/06</p> <p>Prescrizione concernente le locomotive D445 modificate per il soccorso ai complessi ETR 500 circolanti sulle linee AV\AC.</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.</p> <p>In conformità a quanto sopra, poiché alcune locomotive D 445 sono state</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			<p>IF</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>modificate per consentirne l'utilizzo in comando multiplo in caso di richiesta di soccorso dei complessi ETR 500 circolanti sulle linee AV/AC, per l'effettuazione del servizio di soccorso, ad integrazione e/o modifica delle norme comuni si emanano le seguenti prescrizioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Si autorizza la circolazione anche in comando multiplo delle locomotive D 445 - I063 - 1069- 1093 - 1094 - 1104 - 1150 - 1060 - 1074 - 1081 - 1113 per il soccorso ai complessi ETR 500; 2. Le locomotive D 445 così modificate mantengono inalterati tutti i dati tecnici presenti nella P.G.O.S., fatta eccezione per le prestazioni, che devono essere ridotte del 15% quando viene alimentata la condotta A T dei complessi ETR 500, le stesse devono essere dotate di telefono idoneo a garantire le comunicazioni terra ~ treno sulle linee AV/AC; 3. In caso di utilizzo in comando multiplo devono essere rispettate le norme comuni previste per tale modalità d'impiego integrate da quelle di cui ai successivi punti; 4. Per la manipolazione delle condotte AT e per l'accesso ai comparti AT il personale di condotta deve osservare la relativa normativa; 5. In caso di utilizzo in comando multiplo fra le due locomotive deve essere realizzata la continuità della condotta AT; 6. Se, durante il soccorso, è 					

"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>necessaria l'alimentazione della condotta AT, questa viene comandata dalla locomotiva presenziata (Master) ed erogata, contrariamente a quanto previsto dall'art. 14 delle "Norme di Esercizio per la manipolazione della condotta Alta Tensione dei rotabili e per l'erogazione di energia elettrica ad Alta Tensione ai veicoli", In parallelo da entrambe le locomotive;</p> <p>7. L'Impresa Ferroviaria è tenuta a predisporre le procedure di dettaglio per consentire l'alimentazione della condotta AT dei complessi ETR 500;</p> <p>8. Per l'accoppiamento con l'ETR dovrà essere utilizzata l'apposita maschera in dotazione sia gli ETR che alle locomotive D445;</p> <p>9. L'accoppiamento tra locomotive di soccorso e ETR dovrà avvenire arrestando la locomotiva con maschera di soccorso, a circa 20 - 40 cm dal complesso (distanza misurata tra le teste di accoppiamento) e successivo accostamento a bassissima velocità utilizzando il minimo sforzo.</p> <p>Nessun agente deve introdursi fra i rotabili durante l'accoppiamento. Occorrerà quindi verificare l'avvenuto aggancio tramite l'apposito indicatore sulla testa dell' A.A;</p> <p>10. Il recupero dovrà avvenire evitando repentine variazioni dello sforzo di trazione in tutte le fasi di marcia sia in accelerazione che</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>decelerazione e limitando, per quanto possibile, lo sforzo di trazione sulle locomotive di soccorso;</p> <p>11. Durante la fase di recupero è vietato l'uso del freno diretto;</p> <p>12. Eventuali limitazioni specifiche, inerenti il rispetto delle norme tecniche di circolazione dell'ETR 500, devono essere messe a conoscenza del Personale di condotta della locomotiva che presta soccorso da parte del Personale di condotta dell'ETR che ha chiesto soccorso;</p> <p>13. Le locomotive n° 1063 - 1069 - 1093 ~ 1094 - 1104 ~ 1150 possono essere utilizzate sia in composizione singola che in comando multiplo, quando sono utilizzate in comando multiplo devono essere accoppiate fra loro lato cabina B;</p> <p>14. Con le locomotive di cui al punto 13 il soccorso all'ETR può avvenire:</p> <p>a) sia per traino che per spinta quando l'accoppiamento con l'ETR è avvenuto lato cabina A di una o dell'unica locomotiva;</p> <p>b) solo per traino quando l'accoppiamento con ETR è avvenuto lato cabina B dell'unica locomotiva impiegata;</p> <p>15. Le locomotive 1060 - 1074 - 1081 - 1113 possono essere utilizzate sia in composizione singola che in comando multiplo, l'aggancio con l'ETR da soccorrere può avvenire sia lato cabina A che lato cabina B ed il soccorso può essere effettuato in ogni caso sia per traino che per</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>spinta;</p> <p>16. Ad aggancio avvenuto l'ETR da soccorrere deve essere recuperato non superando, rispetto gli organi di aggancio, le seguenti velocità massime:</p> <p>a) 100 Km/h (1) in caso di traino con le locomotive di cui al punto 14 quando ricorre il caso a) e con le locomotive di cui al punto 15;</p> <p>b) 50 Km/h (l) in caso di traino con le locomotive di cui al punto 14 quando ricorre il caso b),</p> <p>c) 50 Km/h (l) in caso di spinta;</p> <p>17. Terminata la fase di recupero il Personale di Condotta richiederà sul libro di bordo la verifica agli organi di trazione della locomotiva sulla quale è stata montata la maschera di accoppiamento.</p> <p>L'Impresa Ferroviaria che utilizza le locomotive deve adottare opportuni provvedimenti affinché tutto il personale interessato sia reso edotto dei contenuti della presente prescrizione apponendo le necessarie annotazioni e/o variazioni sul Libro di Bordo relative alle modifiche tecniche apportate, alle eventuali limitazioni da applicare durante l'esercizio ed aggiornando la Manualistica di Bordo con la descrizione delle nuove funzionalità implementate.</p> <p>Tabella riassuntiva delle modalità di accoppiamento e delle velocità massime di soccorso rispetto agli organi di aggancio del/dei</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
locomotori durante la fase di soccorso: segue tabella:					
<p>Prescrizione 1745 del 28/06/06 Prescrizione: Linea AV/AC Torino - Novara attrezzata con ERTMS/ETCS Livello 2. Provvedimenti tecnico normativi per la circolazione di corse prova effettuate con treni equipaggiati e non equipaggiati con SSB/ERTMS/ETCS/AV.</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, sulla linea AV/AC Torino - Novara attrezzata con ERTMS/ETCS Livello 2, si prescrive che, per la circolazione delle corse prova devono essere osservate le procedure di seguito specificate:</p> <p>a) convogli equipaggiati con SSB/ERTMS/ETCS AV per i quali è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio sulla linea AC/AV: dovranno essere osservate le norme comuni previste per la linea in</p>	<p>23.1 La circolazione dei convogli per prove o verifiche al materiale rotabile può avvenire secondo le norme dei treni soltanto se tali convogli soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni.</p> <p>23.2 I convogli che non soddisfano le condizioni di cui al precedente punto 23.1 possono circolare nel rispetto dei criteri di cui al precedente punto 4.32.</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>oggetto;</p> <p>b) convogli equipaggiati con SSB/ERTMS/ETCS/AV per i quali non è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio, con piastra pneumatica collegata (circolazione di un solo convoglio all'interno della tratta di prova): dovranno essere adottati i provvedimenti tecnico-normativi riportati in Allegato 1;</p> <p>c) convogli non equipaggiati o equipaggiati con SSB/ERTMS/ETCS/AV, non rientranti nei casi a) e b): dovranno essere adottati i provvedimenti tecnico-normativi riportati in Allegato 2;</p> <p>Le prescrizioni: - RFI-DTC\A0011 \P\2005\000 1870 del 28/11/2005 e - RFI-DTC\A0011\P\2005\0001887 del 01/12/2005 sono abrogate.</p> <p>I provvedimenti tecnico normativi contenuti nelle Prescrizioni: - RFI-DTC\A0011\P\2006\0000522 del 24/02/2006 e - RFI -DTC\AOO 1 0\P\2006\0000700 del 09/03/2006 sono stati recepiti dalla presente Prescrizione e pertanto non trovano più applicazione sulla linea AV/AC Torino - Novara. Le strutture interessate dovranno garantire che la presente prescrizione sia in possesso del PdC in servizio ai convogli in oggetto. 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>					

"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>Allegato 1. LINEA AV/AC TORINO - NOVARA CIRCOLAZIONE DELLE CORSE PROVA EFFETTUATE CON CONVOGLI EQUIPAGGIATI CON SSB/ERTMSIETS/AV PERI QUALI NON È STATO EMESS "NULLA OSTA" ALL'ESERCIZIO CON PIASTRA PNEUMATICA COLLEGATA</p> <p>1. Provvedimenti di carattere generale</p> <p>La circolazione dei convogli in oggetto deve avvenire in regime di interruzione per necessità di movimento. Per le interruzioni devono essere osservate le norme previste dalle DET e dalla Disposizione 52/2005, fatta eccezione per l'impiego dei dispositivi di esclusione del binario; in tal caso non occorre prescrivere alcuna riduzione di velocità sul binario attiguo. I tratti di linea su cui possono essere effettuate le corse prova con le relative velocità da non superare sono indicati nel successivo punto 9.</p> <p>Le interruzioni devono essere delimitate da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bivio Stura (e); • Novara Boschetto (e) <p>Sui tratti della linea tradizionale, afferenti alla linea AV/AC, sia in ingresso che in uscita, la circolazione dei convogli dovrà avvenire con le norme comuni.</p> <p>Le circolazioni in oggetto possono aver luogo, sul binario interrotto, sia nel senso di sinistra che nel senso di destra.</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>Non sono ammessi passaggi dal binario di sinistra al binario di destra e viceversa.</p> <p>Il personale di condotta e i Capi Deposito di scorta dei convogli devono essere preventivamente autorizzati da RFI. Nel programma delle prove deve essere specificato che il convoglio è equipaggiato con <i>SSB/ERTMS/ECTS/AV</i> per il quale non è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio sulla linea <i>AV/AC</i>, con piastra pneumatica collegata; tale circostanza deve essere confermata al DCO.</p> <p>Per la circolazione di corse prova a velocità superiore a 150 km/h non dovranno essere eseguite, su entrambi i binari, lavorazioni che comportino la presenza di personale. Nel caso di interruzioni del binario attiguo, il DCO deve praticare, d'iniziativa, al treno la riduzione a 150 km/h sul tratto interessato. Tale riduzione non deve essere praticata se l'interruzione sul binario attiguo sia utilizzata per la circolazione di altra corsa prova.</p> <p>Non è ammessa la circolazione con due convogli sullo stesso binario all'interno della tratta di prova.</p> <p>2. Caratteristiche del materiale rotabile</p> <p>La composizione dovrà assicurare una percentuale di massa frenata non inferiore al 135%.</p> <p>I convogli dovranno essere equipaggiati con le apparecchiature telefoniche GSM-R descritte nella</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>Disposizione 36/04 (cab radio oppure in alternativa con idoneo telefono palmare) efficienti, in grado di lanciare e ricevere la "chiamata d'emergenza (segnale di prudenza generalizzata)".</p> <p>Prima dell'immissione sul tratto interrotto, il PdC dovrà provvedere all'inserzione del SSB e all'inserimento dati (inizio missione), secondo le norme in vigore.</p> <p>3. Dispositivi d'emergenza</p> <p>Durante la marcia dovrà essere prevista l'attivazione di un canale, funzionante su apparecchiature telefoniche distinte da quelle di cui al punto 2, che trasmetta con continuità, tipo "tono continuo" ovvero "nota faro", un segnale GSM-R tra treno e Posto Centrale che sia interrompibile dal Posto Centrale stesso.</p> <p>I dispositivi RTB compresi nei tratti interessati devono essere mantenuti attivi. In caso di allarme RTB rilevato al Posto Centrale, il DCO dovrà intervenire sulla marcia del convoglio e prendere i provvedimenti previsti dalla Disposizione 69/2005.</p> <p>4. Regimi di esercizio dei Posti di servizio</p> <p>I PdS possono essere gestiti in regime TP/J, J, E/DCO.</p> <p>I PdS i cui deviatori sono assicurati con i dispositivi di cui all'art. 8 ISD devono essere gestiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in regime TP/J per quelli ove i deviatori sono immobilizzati per il corretto tracciato, 					

"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>• in regime] per quelli ove i deviatoid sono immobilizzati per la deviata. Negli altri PdS telecomandati il regime J deve essere utilizzato in caso di anomalità.</p> <p>4.1 PdS In regime TP/J</p> <p>Per ciascun PdS interessato il DCO dovrà comunque predisporre tempestivamente gli itinerari per il passaggio del convoglio. Inoltre il DCO, tramite 1e ripetizioni dell'Interfaccia Operatore RBC, dovrà accertarsi che, al passaggio del convoglio dal punto di rilevamento indicato nella colonna 1 al punto indicato nella colonna 2 della Tabella riportata nel successivo punto 8, al convoglio sia stata allocata una MA che comprenda gli itinerari per il transito nel PdS interessato. Nelle suddette circostanze gli itinerari nell'ambito del PdS interessato possono essere impegnati alla massima velocità ammessa dal tracciato. Non verificandosi le circostanze di cui sopra, il DCO dovrà immediatamente interrompere la "nota faro" al treno interessato e chiedere al DOTE la disalimentazione della linea aerea; tali provvedimenti non devono essere applicati per i PdS i cui deviatoid sono assicurati con i dispositivi di cui all'art. 8 ISD.</p> <p>4.2 PdS In regime J</p> <p>Nei PdS in regime J il DCO deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> • comandare la formazione dell'itinerario, • attivare il segnale virtuale di avanzamento o di avvio a luce fissa 					

"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>per l'itinerario richiesto,</p> <ul style="list-style-type: none"> • accertare l'esistenza di tutte le condizioni di cui al 2° cpv dell'art. 24/1 delle DET. <p>Nelle suddette circostanze, gli itinerari nell'ambito del PdS interessato possono essere impegnati alla velocità massima di 60 km/h. Nei PdS utilizzati per l'ingresso e l'uscita dei convogli sulla linea, il DCO deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> • per l'ingresso sulla linea AV/AC, al fine di consentire l'apertura a via libera del segnale di confine nonché dei segnali dei PdS (PJ2) sulla linea tradizionale, comandare tempestivamente gli itinerari richiesti per la circolazione del convoglio in corsa prova; • per l'uscita dalla linea AV/AC, al fine di consentire l'apertura a via libera dei segnali virtuali, comandare tempestivamente gli itinerari richiesti. <p>Il DCO, inoltre, tramite le ripetizioni dell'Interfaccia Operatore RBC, dovrà accertarsi che, al passaggio del convoglio dal punto di rilevamento indicato nella colonna 1 al punto indicato nella colonna 2 della Tabella riportata nel successivo punto 8, al convoglio sia stata assegnata una MA che comprenda gli itinerari per il transito nel PdS interessato. Non verificandosi le circostanze di cui sopra, il DCO dovrà immediatamente interrompere la "Nota faro" al treno interessato e chiedere al DOTE la disalimentazione della linea aerea; tali provvedimenti non devono essere applicati per i PdS i cui deviatori sono</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>assicurati con i dispositivi di cui all'art. 8 ISD. Nelle suddette circostanze gli itinerari nell'ambito del PdS interessato possono essere impegnati alla velocità di 60 km/h.</p> <p>4.3 PdS In regime E/DCO</p> <p>I D.M. che presenziano i PdS, prima di concedere il benestare al DCO, dovranno:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>posizionare e confermare con comando singolo da tastiera i deviatori di percorso per la posizione richiesta;</i> • <i>disalimentare con comando da tastiera i deviatori di percorso;</i> • <i>verificare sul QL le seguenti condizioni di normalità del deviatoio:</i> <ul style="list-style-type: none"> ✓ il controllo di posizione, ✓ lo stato di normalità dei teleruttori di manovra, ✓ il controllo di normalità e bloccamento della chiave per la manovra a mano, ✓ la conferma del comando di posizione in atto, ✓ la disalimentazione, ✓ lo stato incluso del deviatoio, ✓ lo stato di normalità di livello dell'olio; • <i>comandare la formazione dell'itinerario e accertarsi dell'attivazione a via libera dei segnali virtuali di protezione e partenza.</i> <p>Nelle suddette circostanze gli itinerari nell'ambito del PdS interessato possono essere impegnati alla massima velocità ammessa dal tracciato.</p> <p>5. Scorta dei convogli e prescrizioni al</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>PdC Ciascun convoglio deve essere scortato da un Capo Deposito, preventivamente autorizzato da RFI, che svolge la funzione di Agente treno. Durante le corse prova non è necessaria a bordo del convoglio la presenza di agenti dell'1a manutenzione. I rapporti necessari per la circolazione delle corse prova devono essere tenuti dal DCO con il Capo Deposito di Scorta presente a bordo del convoglio. Il Capo Deposito di scorta cura inoltre i rapporti con i DM dei PdS (PJ2) sulla linea tradizionale per le eventuali prescrizioni. L'effettuazione delle corse prova deve essere preventivamente comunicata al Coordinatore Infrastrutture. Il Capo Deposito di scorta prescriverà al PdC:</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'iniziativa, le prescrizioni relative alle limitazioni di velocità che interessano le corse prova di cui al successivo punto 9; • dietro ordine del DCO: <ul style="list-style-type: none"> - le prescrizioni relative alle limitazioni di velocità derivanti dalle condizioni di esercizio dei PdS (vedasi punto 4), - le prescrizioni relative ai PCF da considerare disalimentati e non configurati; <p>le altre eventuali prescrizioni inerenti alla circolazione.</p> <p>5. Scorta dei convogli e prescrizioni al PdC Ciascun convoglio deve essere</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>scortato da un Capo Deposito, preventivamente autorizzato da RFI, che svolge la funzione di Agente treno. Durante le corse prova non è necessaria a bordo del convoglio la presenza di agenti dell'1a manutenzione. I rapporti necessari per la circolazione delle corse prova devono essere tenuti dal DCO con il Capo Deposito di Scorta presente a bordo del convoglio. Il Capo Deposito di scorta cura inoltre i rapporti con i DM dei PdS (PJ2) sulla linea tradizionale per le eventuali prescrizioni.</p> <p>L'effettuazione delle corse prova deve essere preventivamente comunicata al Coordinatore Infrastrutture. Il Capo Deposito di scorta prescriverà al PdC:</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'iniziativa, le prescrizioni relative alle limitazioni di velocità che interessano le corse prova di cui al successivo punto 9; • dietro ordine del DCO: <ul style="list-style-type: none"> - le prescrizioni relative alle limitazioni di velocità derivanti dalle condizioni di esercizio dei PdS (vedasi punto 4), - le prescrizioni relative ai PCF da considerare disalimentati e non configurati; <p>le altre eventuali prescrizioni inerenti alla circolazione.</p> <p>7. Anormalità durante la circolazione del convoglio</p> <p>7.1 Gestione delle anormalità</p> <p>Qualora si renda necessario, durante la circolazione delle corse prova,</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>arrestare il convoglio per situazioni d'emergenza, il DCO dovrà immediatamente interrompere la nota faro di cui al precedente punto 3, inoltre dovrà richiedere al DOTE la disalimentazione della linea aerea. Nei PdS presenziati, in caso di anormalità, il D.M. dovrà immediatamente avvisare il DCO che, a sua volta, dovrà immediatamente interrompere la "Nota faro" al treno interessato e chiedere al DOTE la disalimentazione della linea aerea. Il macchinista rilevando l'interruzione della nota faro e/o la mancanza di tensione al di fuori dei POC e dei PCF dovrà interpretarla come ordine di arresto immediato del treno. In caso di anormalità che sopravvengono durante la circolazione del convoglio, il Capo Deposito di scorta che espleta le funzioni di Agente treno, per la ripresa della corsa dovrà ricevere dal DCO le occorrenti prescrizioni utilizzando il Mod. M40 TELECOM o con comunicazione verbale registrata.</p> <p>7.2 Anormalità alle apparecchiature di terra</p> <p>In caso di anormalità alle apparecchiature di terra che non consentano la circolazione in linea del convoglio alle condizioni previste, per il proseguimento della marcia, devono essere osservate le procedure previste dalle DET. In caso di anormalità che non consentano la circolazione del convoglio nei PdS</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>alle condizioni previste, dovranno essere adottati i provvedimenti di seguito specificati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>superamento a via impedita dei segnali luminosi di confine per l'ingresso sulla linea A V/A C</i>: devono essere osservate le norme della Disposizione 52/2005; - <i>superamento a via impedita dei segnali luminosi di confine in uscita</i>: devono essere osservate le norme relative al regime di esercizio del PJ2 interessato; - <i>superamento a via impedita dei segnali imperativi di protezione e partenza</i>: devono essere osservate, a seconda del regime di esercizio, le norme previste dalle DET. <p>7.3 Anormalità ali. apparecchiature del SSB</p> <p>In caso di anormalità alle apparecchiature del SSB il PdC deve arrestare il convoglio ed avvisare con comunicazione verbale registrata il DCO. Per la circolazione in linea e il rientro del convoglio nel PdS più opportuno non dovrà essere superata la velocità massima di 60 km/h in linea. Per il superamento dei PdS devono essere osservate le procedure previste dalle DET.</p> <p>8. Tabella per rilevare da Interfaccia operatore RBC che al convoglio sia stata assegnata una MA.</p> <p>L'occupazione dei circuiti di binario (che possono corrispondere alle sezioni) e degli itinerari indicati deve essere rilevata tramite la posizione dell'icona con l'identificativo del</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>convoglio. La numerazione dei circuiti di binario occupati è rilevabile dal Quadro Luminoso del RBC. I circuiti di binario sono contraddistinti, oltre che dal numero, anche dai numeri I-II quando la sezione di blocco radio è formata da più circuiti di binario.</p> <p>9. Tratti di linea su cui possono essere effettuate le corse prova e relative velocità da non superare.</p> <p>Oltre alle limitazioni previste al precedente punto 4 in relazione alle condizioni di esercizio dei PdS sui tratti di linea interessati non dovranno essere superate le velocità specificate di seguito.</p> <p>9.1 Corse prova Torino - Novara</p> <ul style="list-style-type: none"> • Binario di sinistra: <ul style="list-style-type: none"> ✓ 150 km/h dal segnale di protezione di Bivio Stura fino al segnale di confine in ingresso ubicato al km 1+710; ✓ 300 km/h dal segnale di confine in ingresso ubicato al km 1 +710 fino al PC Recetto ubicato al km 68+206; ✓ 150 km/h dal PC Recetto ubicato al km 68+206 fino al segnale imperativo 6091 (ubicato al km 79+616); ✓ 60 km/h dal segnale imperativo 6091 (ubicato al km 79+616) fino al segnale di protezione di Novara Boschetto; • Binario di destra: <ul style="list-style-type: none"> ✓ 150 k:m/h dal segnale di protezione di Bivio Stura fino al segnale di confine in ingresso ubicato al km 1+710; 					

"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>✓ 300 km/h dal segnale di confine in ingresso ubicato al km 1 +710 fino al P C Recetto ubicato al km 68+206;</p> <p>✓ 150 km/h dal PC Recetto ubicato al km 68+206 fino al segnale imperativo 6092d (ubicato al km 79+616);</p> <p>✓ 60 km/h dal segnale imperativo 6092d (ubicato al km 79+616) fino al segnale di protezione di Novara Boschetto.</p> <p>9.2 Corse prova Novara- Torino</p> <ul style="list-style-type: none"> • Binario di sinistra: <ul style="list-style-type: none"> ✓ 60 km/h dal segnale di partenza di Novara Boschetto fino al segnale imperativo di fine sezione 6096 ubicato al km 83+098; ✓ 300 km/h dal segnale imperativo di fine sezione 6096 ubicati al km 83+098 fino al PM Cigliano ubicato al km 31 +798; ✓ 150 km/h dal al PM Cigliano ubicato al km 31 +798 fino al segnale di protezione di Bivio Stura (segnale di confine in uscita); • Binario di destra: <ul style="list-style-type: none"> ✓ 60 km/h dal segnale di partenza di Novara Boschetto fino al segnale imperativo di fine sezione 6095d ubicato al km 83+098; ✓ 300 km/h dal segnale imperativo di fine sezione 6095d ubicato al km 83+098 fino al PM Cigliano ubicato al km 31 +798; <p>150 km/h dal al PM Cigliano ubicato al km 31 +798 fino al segnale di protezione di Bivio Stura (segnale di confine in uscita).</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>LINEA AV/AC TORINO - NOVARA CIRCOLAZIONE DELLE CORSE PROVA EFFETTUATE CON CONVOGLI NON EQUIPAGGIATI O EQUIPAGGIATI CON SSB/ERTMS/ ETCS/AV</p> <p>1. Provvedimenti di carattere generale</p> <p>La circolazione dei convogli in oggetto dovrà avvenire in regime di interruzione di binario. L'effettuazione delle corse prova per l'omologazione del sotto sistema di bordo e del materiale rotabile deve avvenire in regime di interruzione per necessità di movimento. Per le interruzioni devono essere osservate le norme previste dalle DET e dalla Disposizione 52/2005, fatta eccezione per l'impiego dei dispositivi di esclusione del binario; in tal caso non occorre prescrivere alcuna riduzione di velocità sul binario attiguo. I tratti di linea su cui possono essere effettuate le corse prova con le relative velocità da non superare sono indicati nel successivo punto 7.</p> <p>Le interruzioni devono essere delimitate da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bivio Stura (e); • Novara Boschetto (e). <p>Sui tratti della linea tradizionale, afferenti alla linea AV/AC, sia in ingresso che in uscita, la circolazione dei convogli dovrà avvenire con le norme comuni.</p> <p>Le circolazioni in oggetto possono aver luogo, sul binario interrotto, sia nel senso di sinistra che nel senso di destra.</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>Non sono ammessi passaggi dal binario di sinistra al binario di destra e viceversa per gli scenari che prevedono velocità superiore a 160 km/h. Il personale di condotta e i Capi Deposito di scorta dei convogli devono essere preventivamente autorizzati da RFI.</p> <p>Ferma restando l'estensione delle interruzioni suddette, le stesse potranno essere utilizzate per corse prova che impegnino solo parzialmente i tratti di linea interessati. Le corse prova non potranno comunque superare le velocità indicate nel successivo punto 7 per i singoli tratti di linea. Per la circolazione di corse prova a velocità superiore a 150 km/h non dovranno essere eseguite, su entrambi i binari, lavorazioni che comportino la presenza di personale. Nel caso di interruzioni del binario attiguo, il DCO deve praticare, d'iniziativa, al treno la riduzione a 150 km/h sul tratto interessato.</p> <p>2. Caratteristiche del materiale rotabile</p> <p>La composizione dovrà assicurare una percentuale di peso frenato non inferiore al 135%. I convogli dovranno essere equipaggiati con le apparecchiature telefoniche GSM-R descritte nella Disposizione 36/04 (cab radio oppure in alternativa con idoneo telefono palmare) efficienti, in grado di lanciare e ricevere la chiamata d'emergenza (segnale di prudenza generalizzata).</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>3. Dispositivi di Emergenza Durante la marcia dovrà essere prevista l'attivazione di un canale, funzionante su apparecchiature telefoniche distinte da quelle di cui sopra, che trasmetta con continuità., tipo "tono continuo" ovvero "nota faro", un segnale GSM-R tra treno e Posto C centrale che sia interrompibile dal Posto Centrale stesso. I dispositivi RTB compresi nei tratti interessati devono essere mantenuti attivi. In caso di allarme RTB rilevato al Posto Centrale, il DCO dovrà intervenire sulla marcia del convoglio e prendere i provvedimenti previsti dalla Disposizione 69/2005.</p> <p>4. Regimi di esercizio dei Posti di servizio I PdS posti all'interno del tratto interrotto devono essere presenziati ad eccezione di quelli ove tutti i deviatori siano immobilizzati con i dispositivi di cui all' Art. 8 ISD.</p> <p>4.1 PdS In regime E/DCO I D.M. che presenziano i PdS, prima di concedere il benessere al DCO, dovranno:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>posizionare e confermare con comando singolo da tastiera i deviatori di percorso per la posizione richiesta;</i> • <i>disalimentare con comando da tastiera i deviatori di percorso;</i> • <i>verificare sul QL le seguenti condizioni di normalità del deviatore:</i> <ul style="list-style-type: none"> ✓ il controllo di posizione, ✓ lo stato di normalità dei teleruttori di manovra, 					

"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>✓ il controllo di normalità e bloccamento della chiave per la manovra a mano,</p> <p>✓ la conferma del comando di posizione in atto,</p> <p>✓ la disalimentazione, lo stato incluso del deviativo,</p> <p>✓ lo stato di normalità di livello dell'olio;</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>comandare la formazione dell'itinerario e accertarsi dell'attivazione a via libera dei segnali virtuali di protezione e partenza.</i> <p>Nelle suddette circostanze gli itinerari nell' ambito del PdS interessato possono essere impegnati alla massima velocità ammessa dal tracciato.</p> <p>4. Regimi di esercizio dei Posti di servizio</p> <p>I PdS posti all'interno del tratto interrotto devono essere presenziati ad eccezione di quelli ove tutti i deviativi siano immobilizzati con i dispositivi di cui all' Art. 8 ISD.</p> <p>4.1 PdS In regime E/DCO</p> <p>I D.M. che presenziano i PdS, prima di concedere il benestare al DCO, dovranno:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>posizionare e confermare con comando singolo da tastiera i deviativi di percorso per la posizione richiesta;</i> • <i>disalimentare con comando da tastiera i deviativi di percorso;</i> • <i>verificare sul QL le seguenti condizioni di normalità del</i> 					

"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><i>deviatoio:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ il controllo di posizione, ✓ lo stato di normalità dei teleruttori di manovra, ✓ il controllo di normalità e bloccamento della chiave per la manovra a mano, ✓ la conferma del comando di posizione in atto, ✓ la disalimentazione, <p>lo stato incluso del deviatoio,</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ lo stato di normalità di livello dell'olio; <ul style="list-style-type: none"> • <i>comandare la formazione dell'itinerario e accertarsi dell'attivazione a via libera dei segnali virtuali di protezione e partenza.</i> <p>Nelle suddette circostanze gli itinerari nell'ambito del PdS interessato possono essere impegnati alla massima velocità ammessa dal tracciato.</p> <p>4.2 Presenziamento Posto Centrale</p> <p>Durante l'esecuzione delle prove di cui al successivo punto 8 e, all'occorrenza, anche durante le corse prova di un solo treno indipendentemente dal fatto che sia equipaggiato con SSB/ERTMS/ETCS, il Posto Centrale dovrà essere presenziato anche da personale tecnico dell'Impresa costruttrice del Sistema ERTMS/ETCS L2, autorizzato dalla Direzione Tecnica di RFI. Tale personale tecnico deve supportare il DCO e l'Operatore RBC per l'esecuzione dei programmati scenari</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>delle prove.</p> <p>5. Scorta dei convogli e prescrizioni al PdC</p> <p>Ciascun convoglio deve essere scortato da un Capo Deposito, preventivamente autorizzato da RFI, che svolge la funzione di Agente Treno e da un Responsabile Tecnico di RFI il quale definisce e cura lo svolgimento degli scenari di prova. In caso di effettuazione delle corse prova in regime di interruzione per necessità di movimento (omologazione del sottosistema di bordo e del materiale rotabile):</p> <ul style="list-style-type: none"> • durante le corse prova non è necessaria a bordo del convoglio la presenza di agenti della manutenzione; • i rapporti necessari per la circolazione delle corse prova devono essere tenuti dal DCO con il Capo Deposito di Scorta presente a bordo del convoglio; • l'effettuazione delle corse prova deve essere preventivamente comunicata al Coordinatore Infrastrutture. <p>Il Capo Deposito di scorta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • cura i rapporti con il Responsabile Tecnico di RFI (se ne è prevista la presenza); • cura i rapporti sia con il DCO che con i DM dei PdS (PJ2) sulla linea tradizionale per le eventuali prescrizioni. <p>Il Capo Deposito di scorta prescriverà al PdC:</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
<ul style="list-style-type: none"> d'iniziativa. le prescrizioni relative alle limitazioni di velocità che interessano le corse prova di cui al successivo punto 7; dietro ordine del DCO, le altre eventuali prescrizioni inerenti alla circolazione. <p>Nel caso di corse con due treni sullo stesso binario all'interno della tratta di prova e treno "lepre" dotato di apparati SSB/ERTMS/ETCS/AV/AV per i quali non è stato emesso il "Nulla Osta" all' esercizio e collegato al sistema frenante di tale sottosistema di bordo. dovrà essere prevista la presenza a bordo di personale della società fornitrice pronto ad intervenire su indicazione del Capo Deposito di scorta.</p> <p>6. Modalità di circolazione all'interno del singolo tratto interrotto</p> <p>Qualora le corse prova non siano effettuate in regime di interruzione per necessità di movimento, il Capo Deposito di scorta deve tempestivamente richiedere verbalmente al Titolare dell'interruzione, la comunicazione scritta che l'interruzione stessa è stata concessa dal DCO e le delimitazioni del tratto interrotto.</p> <p>Il DCO per ogni corsa prova deve aver:</p> <ul style="list-style-type: none"> interrotto il binario interessato, eseguendo quanto previsto dalle DET, fatta eccezione per l'impiego dei dispositivi di esclusione del binario; in tal caso non occorre prescrivere alcuna riduzione di 					

"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>velocità sul binario attiguo;</p> <ul style="list-style-type: none"> ricevuto il benessere dai D.M. che presenziano i PdS; predisposto gli occorrenti itinerari nei PdS in regime J (in cui i deviatori sono assicurati con i dispositivi di cui all'art. 8 ISO) e nei PdS in regime TP/J. <p>Il DCO dovrà notificare:</p> <ul style="list-style-type: none"> la prescrizione di circolare su binario interrotto e le delimitazioni della corsa prova; le prescrizioni relative ai PCF da considerare disalimentati; le eventuali ulteriori restrizioni di velocità relative a rallentamenti e/o riduzioni di velocità esistenti; le modalità per il ricovero nel PdS dove termina la corsa del convoglio; le altre eventuali prescrizioni inerenti alla circolazione. <p>Tali prescrizioni dovranno essere notificate:</p> <ul style="list-style-type: none"> all'Agente della manutenzione titolare dell'interruzione. Di tali restrizioni e modalità il Titolare dell'interruzione dovrà dare comunicazione scritta al Capo Deposito di scorta; direttamente al Capo Deposito di scorta in caso di interruzione per necessità di movimento. <p>Una volta confermata l'interruzione al Titolare della stessa (se ne è prevista la presenza), il DCO trasmetterà al D.M. di Bivio Stura (per il senso di circolazione Torino - Novara) o Novara Boschetto (per il senso di circolazione Novara - Torino) il nulla</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>osta per l'ingresso dei convogli in oggetto sul binario interrotto. Il Capo Deposito di scorta riceverà dal Titolare dell'interruzione (se ne è prevista la presenza) la comunicazione scritta della concessione dell'interruzione occorrente alla circolazione del convoglio e le delimitazioni del tratto interrotto. In ingresso sul tratto interrotto, il superamento dei segnali luminosi dei PdS (PJ2) ubicati sulla linea tradizionale, nonché di quelli di confine, dovrà avvenire possibilmente con i segnali disposti a via libera. Non sussistendo tali condizioni i treni dovranno essere esonerati dal rispetto dei suddetti segnali con apposita prescrizione. Per l'ingresso sulla linea AV/AC, il personale di condotta deve sempre rispettare i segnali luminosi dei PdS (pJ2) ubicati sulla linea tradizionale, nonché quelli di confine.</p> <p>Per l'uscita dalla linea AV/AC. il personale di condotta deve sempre rispettare i segnali di confine.</p> <p>Il PdC dovrà rispettare d'iniziativa tutti i POC; i PCF, salvo diversa prescrizione, dovranno essere considerati alimentati.</p> <p>In caso di anormalità sopravvenuta durante la circolazione del convoglio, il D.M. che presenza il PdS interessato, dovrà immediatamente avvisare il DCO. In tale situazione e, in ogni caso, qualora si renda necessario, durante la circolazione delle corse prova, arrestare il</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>convoglio per situazioni d'emergenza. Il DCO dovrà immediatamente interrompere 1a nota faro di cui al precedente punto 3; inoltre dovrà richiedere al DOTE la disalimentazione della linea aerea.</p> <p>Il macchinista, rilevando l'interruzione della nota faro e/o la mancanza di tensione al di fuori dei POC e dei PCF, dovrà interpretarla come ordine di arresto immediato del treno. Il Capo Deposito di scorta, che espleta le funzioni di agente treno, per la ripresa della corsa dovrà ricevere dal DCO le occorrenti prescrizioni. Il termine di ogni corsa deve essere comunicato dal Capo Deposito di scorta al Titolare dell'interruzione, il quale darà il nulla osta alla ripresa della circolazione al DCO.</p> <p>Il termine di ogni corsa deve essere comunicato dal Capo Deposito di scorta al Titolare dell'interruzione, il quale darà il nulla osta alla ripresa della circolazione al DCO.</p> <p>7. Tratti di linea su cui possono essere effettuate le corse prova e relative velocità da non superare</p> <p>I convogli in oggetto privi di apparati di segnalamento SSB/ERTMS/ETCS/AV o con apparati di bordo non omologati, sul tratto interrotto, non dovranno superare le velocità di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>senso di circolazione Torino - Novara - binario di sinistra:</i> <p>150 km/h dal segnale di protezione di Bivio Stura fino a l segnale di confine in ingresso ubicato al km 1 +710;</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>300 km/h dal segnale di confine in ingresso ubicato al km 1 +710 fino al PC Recetto ubicato al km 68+206; 150 km/h dal PC Recetto ubicato al km 68+206 fino al segnale imperativo 6091 (ubicato al km 79+616) 60 km/h dal segnale imperativo 6091 (ubicato al km 79+616) fino al segnale di protezione di Novara Boschetto;</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>senso di circolazione Torino - Novara - binario di destra:</i> <p>150 km/h dal segnale di protezione di Bivio Stura fino al segnale di confine in ingresso ubicato al km 1 +71 O; 300 km/h dal segnale di confine in ingresso ubicato al km 1 + 71 O fino al PC Recetto ubicato al km 68+206; 150 km/h dal PC Recetto ubicato al km 68+206 fino al segnale imperativo 6092d (ubicato al km 79+616) 60 km/h dal segnale imperativo 6092d (ubicato al km 79+616) [mo al segnale di protezione di Novara Boschetto;</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>senso di circolazione Novara - Torino - binario di sinistra:</i> <p>60 km/h dal segnale di partenza di Novara Boschetto fino al segnale imperativo di fine sezione 6096 ubicato al km 83+098; 300 km/h dal segnale imperativo di fine sezione 6096 ubicato al km 83+098 fino al PM Cigliano ubicato al km 31+798; 150 km/h dal al PM Cigliano ubicato al km 31+798 fino al segnale di</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>protezione di Bivio Stura (segnale di confine in uscita);</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>sensò di circolazione Novara - Torino - binario di destra:</i> <p>60 km/h dal segnale di partenza di Novara Boschetto fino al segnale imperativo di fine sezione 6095d ubicato al km 83+098;</p> <p>300 km/h dal segnale imperativo di [me sezione 6095d ubicato al km 83+098 fino al PM Cigliano ubicato al km 31 +798;</p> <p>150 km/h dal al PM Cigliano ubicato al km 31 +798 fino al segnale di protezione di Bivio Stura (segnale di confine in uscita);</p> <ul style="list-style-type: none"> • eventuali ulteriori restrizioni previste da rallentamenti e/o riduzioni di velocità o relative ad esigenze tecniche della manutenzione. <p>8. Modalità di circolazione con due treni sullo stesso binario all'interno della singola tratta di prova</p> <p>Nel caso di circolazione di due treni sullo stesso binario all'interno della singola tratta di prova, saranno adottate le prescrizioni aggiuntive di seguito indicate. Il treno "lepre" (che dovrà circolare in precedenza al secondo treno, denominato treno "inseguitore") potrà assumere una delle seguenti configurazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • non essere equipaggiato con SSB/ERTMS/ETCS/A V; • essere equipaggiato con SSBIERTMSIETCS/AV per il quale non è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio, con piastra pneumatica scollegata; 					

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

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> • essere equipaggiato con SSB/ERTMS/ETCS/AV per il quale non è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio, con piastra pneumatica collegata; • essere equipaggiato con SSB/ERTMS/ETCSI A V per il quale è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio, con piastra pneumatica collegata; <p>Per il treno "inseguitore" equipaggiato con SSB/ERTMS/ETCS AV per il quale è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio, deve essere prevista:</p> <p>l'utilizzazione del sistema di segnalamento ERTMS/ETCS;</p> <p>l'utilizzazione della nota faro, funzionante su apparecchiature telefoniche GSM-R separate da quelle GSM-R in normale dotazione;</p> <p>la presenza a bordo di un Capo Deposito di scorta, le cui ulteriori funzioni sono specificate in seguito.</p> <p>Per il treno "lepre" dotato di SSB/ERTMS/ETCS/AV deve essere prevista la presenza a bordo di un Capo Deposito di scorta, le cui ulteriori funzioni sono specificate in seguito. Inoltre, nel caso di piastra pneumatica collegata, dovrà essere prevista la presenza a bordo di personale specializzato della ditta fornitrice delle apparecchiature SSB/ERTMS/ETCS/AV.</p> <p>I due treni devono essere posizionati alle progressive chilometriche definite nelle specifiche di prova. Tali specifiche dovranno prevedere anche le progressive chilometriche dei punti finali di arresto dei due treni.</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>Tra i punti di arresto dei due treni dovranno essere sempre presenti almeno due cdb liberi (pari ad almeno 1500 metri). La crescita di velocità delle prove di inseguimento deve essere stabilita di volta in volta in base all'esito delle prove. Prima della partenza dei due treni: il treno "inseguitore" instaura una chiamata in conferenza verso il Posto Centrale e verso il treno "lepre"; ricevuta la chiamata del treno "inseguitore", il DCO invia la nota faro al terminale GSM-R dedicato in dotazione al Capo Deposito di scorta del treno "inseguitore". Ricevuta conferma della ricezione della nota faro dal treno "inseguitore" e la conferma che il treno "lepre" è in ascolto nella chiamata in conferenza, il DCO autorizza la partenza in contemporanea dei due treni; il treno "lepre" si muoverà coerentemente agli scenari di prova (o alle indicazioni del sistema di segnalamento ERTMS/ETCS di bordo se presente) e il treno "inseguitore" si muoverà coerentemente con le indicazioni ricevute dal sistema di segnalamento di bordo. Durante la corsa prova il treno "lepre" si mantiene in costante comunicazione (in conferenza) con il treno "inseguitore" e con il DCO comunicando la velocità corrente del treno e la sua posizione (progressiva chilometrica) nonché eventuali anomalie durante l'effettuazione delle corse prova. Nel</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>caso di frenatura di emergenza comandata dal sistema, indebita o effettuata dal macchinista del treno "lepre" dovrà essere immediatamente annunciato l'evento con la frase: <i>"per frenatura di emergenza in atto treno inseguitore applichi la massima frenatura d'urgenza"</i> da parte del personale del treno "lepre", Il treno "inseguitore" verifica costantemente che le velocità dei due treni siano coerenti con gli scenari di prova e in caso di ricezione dell'ordine di frenatura d'emergenza, aziona la massima frenatura d'urgenza. Il DCO, tramite l'interfaccia operatore RBC, deve verificare che tra i due treni venga mantenuta la distanza minima definita al punto successivo, in funzione della velocità delle corse prova e deve essere pronto a intervenire revocando la nota faro al treno "inseguitore" nel caso in cui detta distanza risulti inferiore a quella minima specificata. Il medesimo provvedimento dovrà essere adottato d'iniziativa dal DCO (revoca della nota faro) nel caso in cui abbia ascoltato in conferenza l'ordine di frenatura d'urgenza comunicato dal treno "lepre" (l'ordine di arresto deve essere sempre impartito prioritariamente al treno "inseguitore" e, dopo averne ricevuto conferma, potrà essere esteso al treno "lepre"). Quando la frenatura d'urgenza del treno "lepre" è dovuta a mal funzionamento del sistema ETCS, il</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>PdC dovrà provvedere tempestivamente anche alla disinserzione del SSB per evitare il completo arresto del treno quando ciò non sia richiesto da esigenze di circolazione urgenti.</p> <p>Giunto in prossimità del punto di fine corsa, il Capo Deposito di scorta del treno "lepre" comunica al treno "inseguitore" la imminente attivazione della frenatura per l'arresto del proprio treno nel punto previsto. Il treno "inseguitore", a seguito di tale comunicazione, procederà all'attivazione della frenatura per arresto del treno, nel punto previsto. In tutti i casi di necessità il DCO ordinerà l'arresto del treno "inseguitore" revocando la nota faro, e ricevutane immediata conferma verbale, estenderà l'ordine anche al treno non equipaggiato.</p> <p>Per determinati scenari di prova individuati, è ammesso inviare al treno "lepre" l'ordine di arresto in specifico punto predefinito in ciascun scenario, purché al treno "inseguitore" sia stato prescritto l'arresto al segnale di fine sezione del circuito precedente occupato dal treno oppure l'ordine di azionare la frenatura di emergenza in corrispondenza di una progressiva chilometrica individuata nello scenario di prova e comunicata con prescrizione. Le distanze minime e le velocità da rispettare nel caso di circolazione di due treni sullo stesso binario all'interno della singola tratta</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
di prova per le corse di inseguimento sono: segue tabella					
<p>Prescrizione 1836 del 11/07/06 Attivazione pannello topografico contenente le chiavi di zone escludibili dalla circolazione treni ad uso del personale tecnico. 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 infrastruttura. In conformità a quanto sopra, tenuto conto che sulle linee ove è prevista la realizzazione del SCC spesso, prima dell'attivazione del telecomando, viene realizzato il pannello topografico ad uso del personale tecnico, contenente le chiavi per l'esclusione delle zone dalla circolazione treni, la relativa chiave di sbloccamento ed i dispositivi di stabilizzazione e liberazione del fuori servizio di linea, si prescrive che tali dispositivi possono essere utilizzati prima dell'attivazione del telecomando a condizione che, a cura delle Direzioni Compartimentali</p>	<p>2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo. Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati 			GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Movimento interessate, siano emanate specifiche norme di dettaglio basate sui criteri di cui al Capitolo II art. 2 (commi 1, 2, 3, 4 e 6); art. 3 (commi 1,2,3,4,5,6,7,8,9 e 10) della Disposizione n° 27 del 12 luglio 2004 "Interruzioni sulle linee telecomandate ed a Dirigenza locale".</p> <p>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 annulla e sostituisce la nota RFI-DTC/A0011/P/2003/0001455 del 07/11/2003</p>	<p>dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le 				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.				
<p>Prescrizione 2071 del 04/08/06 Prescrizione. Disconnessione ACC 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.</p> <p>In conformità a quanto sopra, si prescrive che negli impianti muniti di ACC, in caso di disconnessione dell'interfaccia operatore, il DM, prima dell'intervento dell' agente della manutenzione, deve considerare i deviatori disalimentati a condizione che non vengano eseguite manipolazioni delle tastiere di comando. Il DM, se valutato utile ai fini della circolazione, può attivare il regime TP/EDCO o AutA/EDCO negli impianti in cui è previsto come uno dei regimi di esercizio, impartendo il relativo comando dalla tastiera funzionale, al fine di consentire l'autocomando degli itinerari con disposizione a via libera dei segnali. Il presente provvedimento costituisce</p>	<p>2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati 			GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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>dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; <p>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</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.				
<p>Prescrizione 2239 del 08/09/06 Trasmissione delle variazioni in corso d'orario su linee esercitate con DC Visti l'esito positivo delle procedure per la diramazione delle variazioni in corso d'orario (VCO), si dispone che, a far data dalla presente, entrano in vigore le norme particolari per la trasmissione e conferma delle VCO contenute al punto 4 della nota di questa Direzione Tecnica RFI-DTC\A001\N\2003\0000963 del 10/06/2003 "Variazioni in corso d'orario. Procedure Schede Treno Aster/VCO". Le Unità periferiche interessate restano incaricate di individuare le linee sulle quali, in base alle suddette norme, l'effettuazione e la conferma delle VCO possono essere diramate utilizzando le sole procedure informatiche, in luogo dei dispacci di cui all'art.12/1 delle Disposizioni per il Servizio con Dirigente Centrale.</p> <p>Prescrizione 2243 del 08/09/06 Prescrizione. "Variazione in corso d'orario alle tracce orario dei treni". 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</p>					<p>Aspetto non di sicurezza non regolamentato dal RCF.</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>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, si prescrive quanto di seguito specificato.</p> <p>In relazione a quanto previsto dall'art.2 comma 14 del RCT, sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, l'orario dei treni ordinari può essere modificato, in corso di validità dell'orario, mantenendo il numero già assegnato nei seguenti casi:</p> <p>a) variazione dell' orario di partenza e/o di arrivo;</p> <p>b) prolungamento o limitazione del percorso originariamente programmato;</p> <p>c) limitazione del percorso originariamente programmato e proseguimento su altra linea purché affiancata (art. 14/7 RCT);</p> <p>d) soppressione del percorso originariamente programmato ed impostazione su altra linea, purché affiancata (art. 14/7 RCT).</p> <p>Nel casi c) e d), qualora la nuova linea di impostazione non sia affiancata, l'Unità centrale interessata (Direzione Commerciale) deve provvedere alla soppressione (definitivamente o fino nuovo avviso) del treno di cui deve essere modificato l'orario e provvedere all'effettuazione di un treno ordinario con orario e periodicità diramati a parte. Nel caso di variazioni</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>interessanti solo una parte intermedia del percorso, potrà essere utilizzato un nuovo numero solo per la parte variata mentre per il rimanente percorso non modificato potrà continuare ad essere utilizzato il numero originariamente programmato.</p> <p>Resta inteso che non è ammessa l'utilizzazione parziale delle tracce ove è previsto lo stesso numero.</p> <p>Nei casi di allungamento e limitazioni di percorso, nei tratti di linea interessati dal provvedimento si dovrà procedere rispettivamente all'effettuazione e alla soppressione del treno.</p> <p>Quando si verifichi la necessità di modifica dell'orario che può essere effettuata mantenendo il numero già assegnato al treno, deve essere emessa dalla Direzione Commerciale apposita VCO, specificando sempre la tratta interessata ed il motivo. Per l'invio delle VCO da parte della Direzione Commerciale e per la conferma del loro ricevimento da parte dei Reparti Gestione Circolazione, dei Dirigenti Coordinatori Movimento e delle stazioni, mediante il sistema informatico, devono essere osservate le norme di cui ai punti 1 e 2 della nota A0011/P/2003/0000963 del 10/6/2003.</p> <p>Le VCO relative alle variazioni delle tracce orario devono essere inviate dalla Direzione Commerciale, oltre che al CRM, alle</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>sole stazioni effettivamente interessate nel caso di variazioni dell'orario: nei rimanenti casi, a tutte le stazioni da origine a destino, indipendentemente se interessate o meno dalla variazione.</p> <p>Per l'annuncio e la conferma della VCO agli impianti devono essere osservate le norme previste dall'art. 11 RCT e, sulle linee esercitate con Dirigente Centrale, dalle Disposizioni per il Servizio con Dirigente Centrale utilizzando le seguenti formule:</p> <p>per l'annuncio: "Da oggi (domani o' o" _... oppure notte dal alo) treno assume nuovo orario diramato con disposizione VCO n° del";</p> <p>per la conferma: "Inteso che da oggi _ (domani _ oppure notte dal ... al) treno assume nuovo orario diramato con disposizione VCO n°..... del.....</p> <p>Sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci in caso di variazione alle tracce orario si deve sempre provvedere alla soppressione (definitivamente o fino nuovo avviso) del treno di cui deve essere modificato l'orario e provvedere all'effettuazione di un treno ordinario con orario e periodicità diramati a parte.</p> <p>Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.</p> <p>Il presente provvedimento entra in</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
vigore alle ore 00:01 del 24/092006 ed annulla dalla stessa ora e data la prescrizione A0011\P\2004\0001192 del 3/12/2004 ed il punto 3.3 della prescrizione 00111/P/2003/0000963 del 10/6/2003.					
<p>Prescrizione 2283 del 13/09/06 1° fase di esercizio commerciale monitorato delle automotrici Aln 663 e Aln 668 attrezzate con Sotto sistema di bordo SSC</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 si prescrive quanto segue. Tutti i rotabili attrezzati con Sotto Sistema di Bordo SSC (sia dotati che non dotati di dispositivi indipendenti di esclusione VACMA e/o SSC), devono essere impiegati per l'esercizio in oggetto. Il PdC in servizio ai predetti rotabili con SSB SSC efficiente, deve mantenere inserito lo stesso sulle linee attrezzate con SSC indicate sull'orario di servizio. Per lo svolgimento di detto servizio deve essere mantenuto il modulo di</p>					<p>Vedi tabella di raffronto Sezione IV PARTE PRIMA NEAT-RCF</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>condotta prescritto per i rotabili sprovvisti di SSB SSC. (prescrizione di RFI-DTC\AOOJO\P\2006\OOO0636 del 03/0312006).</p> <p>Durante / 'esercizio in oggetto il dispositivo VACMA può essere mantenuto escluso.</p> <p>Resta inteso che il PdC deve rispettare quanto sopra e la normativa in vigore (disposizione 11/2006 Allegato XIV quinquies del IPCL "Nonne particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di tra7jone attrezzati con il Sistema di Supporto alla Condotta (SSC)", integrata e/o modificata come di seguito riportato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Generalità/Prestazioni" [punto I all. XIV quinquies] - Determinati rotabili permettono l'esclusione indipendente di SSC e VACMA • "Generalità/Prestazioni" (prima alinea punto I all. XIV quinquies] - Il riconoscimento dell'aspetto restrittivo del segnale è confermato, oltre che da una breve segnalazione acustica, anche da segnalazione luminosa (accensione a luce gialla del tasto CSR) • "Inserzione/Attivazione del SSB - controlli ad inizio servizio" [punto 3.1 alt XIV quinquies] - Su determinati rotabili il SSB si inserisce anche in caso di "Commutatore di Esclusione Vigilante" (CEV) in posizione di escluso, portando il rubinetto della valvola pneumatica del dispositivo Vigilante in posizione 					

"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>Inserito</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Disattivazione/Disinserzione del SSB (termine servizio)" [punto 3.2 all. XIV quinquies] - In caso di Commutatore di Esclusione Vigilante" (CEV) in posizione di escluso la disinserzione del SSB avviene automaticamente alla disabilitazione del banco di guida e portando il rubinetto della valvola pneumatica in posizione Disinserito, e comunque alla apertura del sezionatore delle batterie • "Esclusione del dispositivo Vigilante" (punto I L6 all. XIV quinquies) - Su determinati rotabili l'esclusione del dispositivo Vigilante non determina la disinserzione del SSB SSC. • "Rotabili affidati ad un agente di condotta" [punto 12 all. XIV quinquies] - Non applicabile in questa fase. • Attrezzaggio dei mezzi di trazione con il SSC [punto 13 all. XIV quinquies] - Sul libro di bordo di tali rotabili deve anche essere annotato che lo stesso è "idoneo all'esercizio commerciale monitorato". <p>Il PdC deve anche essere istruito sull'utilizzo dei dispositivi di esclusione indipendenti del VACMA e/o SSC</p> <p>Il PdC deve compilare, per ogni corsa, un prospetto, consegnatogli all'inizio del servizio, che dovrà riconsegnare al suo responsabile alla fine del servizio stesso.</p> <p>A bordo dei rotabili interessati al servizio in oggetto potrà essere</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>presente personale della società fornitrice e/o Capi Deposito di RFI o autorizzati da RFI, i quali dovranno garantire la scorta di almeno due materiali al giorno, di cui uno in Sardegna ed uno in Sicilia, in modo da verificare a rotazione tutti i rotabili impiegati. Con apposita prescrizione si comunicherà il termine della fase di esercizio commerciale monitorato di cui all'oggetto e l'avvio del normale esercizio e delle sue modalità operative. 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>Prescrizione 2419 del 26/09/06 Immissione dati treno "Data Entry" apparecchiature ERTMS/ETCS installate sui complessi ETR destinati al servizio sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.</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 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.</p> <p>In conformità a quanto sopra ed in</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>IF</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>attuazione delle responsabilità, in materia di sicurezza attribuite a questa Direzione, vista la prescrizione pari oggetto emanata con nota RFI-DTC\A0010\P\2005\0001471 del 10/10/2005, si prescrive:</p> <p>Le procedure interne di cui alla prescrizione sopra richiamata, messe in atto dalle Imprese Ferroviarie utilizzatrici del materiale rotabile in oggetto, relativamente all'esecuzione delle operazioni manutentive alle apparecchiature di bordo ERTMS/ETCS, alla verifica della corretta applicazione delle modalità di verifica e immissione dei dati nelle apparecchiature previste dalle norme in vigore, dovranno prevedere:</p> <p>- in applicazione della disposizione 23/04, la formazione, certificazione individuale (esame) e mantenimento delle competenze del personale che provvede all'esecuzione delle operazioni previste dai relativi piani di manutenzione, alla acquisizione delle condizioni tecniche, all'immissione dei dati treno nelle apparecchiature, alla verifica dei dati immessi nelle apparecchiature ed al loro eventuale adeguamento sui treni destinati alla circolazione sulle linee della IFN AV/AC. Alla certificazione delle competenze dovrà provvedere l'impianto di manutenzione responsabile dell'esecuzione delle operazioni in questione. La formazione, certificazione e mantenimento delle competenze del</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>personale interessato, dovrà essere sottoscritta dal responsabile e risultare tracciabile nell'impianto stesso;</p> <p>- la predisposizione di adeguati programmi formativi atti a garantire, per il suddetto personale, l'acquisizione delle competenze richieste all'esecuzione delle operazioni manutentive, alla consultazione dei documenti di bordo e di gestione dei treni (Libro di Bordo/Schede DCT, ecc), alla messa in servizio e prova delle apparecchiature di bordo e all'inserimento/adequamento dei dati treno (Manuali d'uso del treno e specifici dell'apparecchiatura).</p> <p>- l'albo di cui all'art. 7 della disposizione 23/2004 dovrà contenere una apposita sotto sezione contenente l'elenco del personale della manutenzione in possesso dei suddetti requisiti. Si dovrà provvedere al rilascio di un documento personale che certifichi l'appartenenza a tale albo menzionando espressamente l'abilitazione all'esecuzione delle operazioni di Data Entry. Il personale di condotta in possesso di una delle abilitazioni previste dalle disposizioni vigenti e della abilitazione supplementare corrispondente al mezzo di trazione utilizzato, garantisce secondo le procedure in uso, attraverso le proprie competenze di base, il soddisfacimento dei requisiti indicati nella presente prescrizione limitatamente alla messa in servizio,</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>prova e utilizzo delle apparecchiature di bordo ERTMS/ETCS. Tale personale è esonerato dall'esecuzione di tali controlli nei soli casi in cui concorrano le condizioni per le consegne dirette tra personale in possesso delle abilitazioni previste dalla Disposizione 3112000 e successivi adeguamenti.</p> <p>Le procedure e i programmi di formazione oggetto della presente prescrizione dovranno essere sottoposti alla validazione del Gestore Infrastruttura nei modi d'uso.</p> <p>Questa Direzione, nell'ambito delle responsabilità attribuite dalle disposizioni vigenti provvederà attraverso audit o monitoraggio specifici alla verifica del soddisfacimento dei requisiti richiesti nella presente prescrizione.</p> <p>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>Prescrizione 2420 del 28/09/06 Deroga all'art. 8 punto 1 dell'allegato VI della P. G. O. S. per rotabili con uno dei due pantografi attrezzato con strisciante in carbone.</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</p>					<p>Vedi tabella di raffronto NORME PER L'ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI DI TRAZIONE ELETTRICA RELATIVE AI RAPPORTI TRA IL PERSONALE DEL MOVIMENTO, DEGLI IMPIANTI ELETTRICI E DEI TRENI - RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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.</p> <p>In conformità a quanto sopra e al fine di consentire il completamento da parte delle Imprese Ferroviarie del processo di attrezzaggio dei rotabili di pantografi muniti di striscianti in carbone, si prescrive quanto segue. Nelle fasi transitorie di tale processo, che vedranno la circolazione di rotabili muniti di un pantografo a 3 kV con strisciante in carbone e di uno con strisciante in rame, e limitatamente al periodo che va dall'entrata in vigore della presente prescrizione al giorno 31/12/2008, i suddetti rotabili potranno viaggiare, in deroga all'art. 8 punto 1 dell'allegato VI della P.G.O.S., con il solo pantografo anteriore senso marcia in presa, qualora sia una necessità dettata dalla compatibilità tra linea di contatto e tipologia di strisciante.</p> <p>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>Si invitano le strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente, restituendo l'allegato modello prestampato. La presente entra in vigore alle ore 00,01 del 28 settembre 2006.</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>Prescrizione 2370 del 25/09/06 Messa in esercizio della nuova procedura per la produzione informatizzata dei moduli M3/M40 disciplinata dalle disposizioni n° 47 del 22/09/06 e n°48 del 22/09/06. (sperimentazione da adottare solo sulle linee del compartimento di Palermo)</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.</p> <p>In conformità a quanto sopra si prescrive che, per la messa in esercizio sulle linee della Direzione Compartimentale di Palermo della nuova procedura per la produzione informatizzata dei moduli M3/M40 disciplinata dalle Disposizioni n° 47 del 22/09/2006 e n° 48 del 22/09/2006, dovranno essere adottati i provvedimenti di seguito riportati.</p> <p>La messa in esercizio del nuovo Sistema informatico prevede quattro FASI di attuazione:</p> <p>- 1^ FASE: utilizzo in "parallelo" della nuova procedura informatizzata e di</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>4.13 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 		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>quella attuale. I moduli, prodotti con la procedura attuale, sono controllati e firmati dal D.M.;</p> <p>- 2^ FASE: utilizzo in "esercizio controllato" della nuova procedura informatizzata in sostituzione di quella attualmente in uso, con nuovo copione informatico in sovrapposizione a quello tradizionale. I moduli, prodotti con la nuova procedura, sono controllati con il copione tradizionale e firmati dal D.M.;</p> <p>- 3^ FASE: utilizzo in "esercizio" della nuova procedura informatizzata, in sostituzione di quella attualmente in uso, con l'utilizzazione del solo copione informatico. I moduli sono controllati e firmati dal D.M.;</p> <p>- 4^ FASE: utilizzo "a regime" della nuova procedura informatizzata, secondo nuove disposizioni regolamentari, che prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - o Utilizzazione del solo copione informatico; - o Moduli di prescrizione non controllati e firmati dal D.M . <p>PRIMA FASE (parallelo): Nella fase in oggetto è necessario che venga attuata dalla DCM di Palermo un periodo di "parallelo" di almeno 30 giorni con le attuali procedure, verificando la concordanza del nuovo con l'attuale sistema.</p> <p>In particolare in detta fase: a) deve essere utilizzata la procedura informatizzata per inserire i dati di competenza, confermare e</p>	<p>all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta;</p> <ul style="list-style-type: none"> - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. 				

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

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stampare giornalmente i Copioni informatici nonché i moduli di prescrizione, in parallelo alla procedura tradizionale;</p> <p>b) devono essere verificati i diversi casi e scenari di utilizzo (casi di guasti, anomalità prescrizioni accidentali con stampa locale ecc.);</p> <p>c) devono essere immediatamente segnalate le eventuali difformità riscontrate, secondo le istruzioni operative di validazione, rese disponibili a parte;</p> <p>d) deve essere completato sul campo l'addestramento degli operatori;</p> <p>e) per la gestione del modulo M50 e la notifica degli incarichi valgono le norme vigenti;</p> <p>f) in particolare i controlli devono riguardare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - correttezza inserimenti M50 e M3/M40, - stazioni riceventi, - attivazioni e conferme, - liste dei treni in partenza nei Copioni informatici, - lista treni non confermati; <p>g) devono essere consegnati ai treni esclusivamente moduli prodotti con le sole attuali procedure;</p> <p>h) deve essere verificata la completa corrispondenza fra i prodotti compilati cd emessi con entrambe le procedure (copione tradizionale c nuovo) nonché fra i moduli M3 e M40 tradizionali e quelli nuovi, segnalando</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>le eventuali difformità riscontrate con le modalità previste nelle disposizioni di utilizzo (manuale operativo).</p> <p>Al termine di delta fase, la DCM di Palermo (entro 5 giorni dal termine della stessa) dovrà relazionare a Direzione Movimento. Direzione Tecnica (Norme e Standard di Circolazione) e SQS (Sistemi Informativi Circolazione) e, allorché non si siano verificati apparenti discordanze, anomalie o impedimenti, la DCM di Palermo, d'intesa con le suddette S.O. centrali, potrà attivare la 2" Fase di sperimentazione in esercizio controllato, SECONDA FASE (esercizio controllato)</p> <p>In questa Fase è richiesta la consegna ai treni dei moduli prodotti con la nuova procedura informatizzata, secondo le correnti norme regolamentari, con tutte le verifiche e i controlli necessari degli operatori interessati, nonché la firma del DM.</p> <p>In detta Fase (della durata prevista di almeno 60 giorni). valgono le stesse norme operative di cui i punti a), b), c), d), e), 1) di cui in I" Fase come sopra detto. Inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il DM deve continuare ad effettuare i controlli sul perfetto allineamento tra gli M50 e prescrizioni di M40 (copione cartaceo) e il copione acquisito tramite nuova procedura dal sistema; - deve essere controllata la perfetta congruenza tra i moduli M3 e M40 					

"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>prodotti dalla nuova procedura con il copione tradizionale;</p> <ul style="list-style-type: none"> - i singoli moduli dovranno essere controllati e firmati singolarmente; - si dovrà procedere alla consegna ai treni delle prescrizioni con i moduli prodotti con la nuova procedura, regolarmente firmati, secondo le stesse norme correnti. <p>Al termine di detta fase, la DCM di Palermo (entro 5 giorni dal termine della stessa) dovrà relazionare a Direzione Movimento, Direzione Tecnica (Norme e Standard di Circolazione) e SQS (Sistemi Informativi Circolazione) e, allorché non si siano verificati apparenti discordanze, anomalie o impedimenti, la DCM di Palermo d'intesa con le suddette S.Q. centrali, potrà attivare la 3° Fase di utilizzazione in esercizio.</p> <p>TERZA FASE (esercizio)</p> <p>In detta Fase (della durata prevista di almeno 90 giorni), valgono le stesse norme operative di cui i punti a), b), c), d), e), t) di cui in prima fase come sopra detto. Inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - potrà essere utilizzato il solo nuovo copione informatico prodotto con la nuova procedura. Gli RTM o altre preposte Unità di presidio continueranno ad operare i controlli di 1° Fase, così come sopra indicato; - deve essere controllata la perfetta congruenza tra i moduli M3 e M40 prodotti dalla nuova procedura con il 					

"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>copione informatico suddetto;</p> <p>- si dovrà procedere alla consegna ai treni delle prescrizioni con i moduli prodotti con la nuova procedura, regolarmente controllati come suddetto e firmati, secondo le stesse norme correnti.</p> <p>In caso di irregolarità dei moduli, il DM deve:</p> <p>a) ricorrere alla produzione dei moduli con l'apposita funzione locale prevista da Sistema;</p> <p>b) in caso di manifesta inaffidabilità del sistema, continuare la produzione dei moduli di prescrizione con l'apposita funzione locale prevista da Sistema, utilizzando i dati del Copione cartaceo;</p> <p>c) informare immediatamente i competenti Uffici.</p> <p>Per la gestione dei moduli M50 e la notifica degli incarichi valgono le norme vigenti.</p> <p>Al termine di detta fase, la DCM di Palermo (entro 5 giorni dal termine della stessa) dovrà relazionare in modo completo a Direzione Movimento, Direzione Tecnica (Norme e Standard di Circolazione) e SQS (Sistemi Informativi Circolazione) sull'esito della nuova procedura.</p> <p>In relazione agli esiti della sperimentazione, potrà essere dato avvio alla 4^a Fase nella Direzione Compartimentale di Palermo.</p> <p>QUARTA FASE (a regime)</p> <p>Detta fase riguarda la possibilità di stampare in sicurezza i moduli M3 ed M40 ed il Riepilogo delle prescrizioni</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>senza la necessità di effettuare controlli e senza la firma del Dirigente ed eventuali nuovi modi di distribuzione dei moduli.</p> <p>Norme di dettaglio</p> <p>La DCM di Palermo resta incaricata di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stabilire, di concerto con la Direzione Movimento, Tecnica ed SOS la linea o i tratti di linea su cui attivare, anche per fasi successive, la sperimentazione; - emanare le necessarie norme di dettaglio, con particolare riguardo al presidio, all'organizzazione e alle procedure per la gestione di guasti o anomalie riscontrate; - provvedere all'addestramento degli operatori, con corso di lezioni teorico-pratiche e prove sul campo in parallelo, come sopra specificato, in intervalli di tempo opportuni e in modo comunque da non sovrapporsi alle normali attività di esercizio; - relazionarsi in modo operativo con Direzione SOS per tutti i casi di necessità. <p>Per quanto riguarda] "Istruzione" per la produzione dei moduli M3/M40 (Disp. 48/06), nel corso della sperimentazione varianti saranno previste per quanto riguarda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i giorni di anticipo di predisposizione e di stampa dei moduli; - formato e utilizzo dei copioni informatici salvati sulle postazioni locali; - le modalità di "conferma" delle prescrizioni; 					

"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>- nuove modalità di gestione delle note sul modulo M3.</p> <p>La Direzione Strategia Qualità e Sistemi provvederà a distribuire a tutte le strutture e impianti interessati il Manuale Utente "Aster M3/M40", concordato con la scrivente Direzione, nel quale vi sono descritte le procedure di dettaglio che devono essere osservate per l'inserimento dei dati e per la gestione delle postazioni di lavoro informatiche.</p> <p>La Direzione Tecnica, in relazione agli esiti della sperimentazione, provvederà ad attivare le successive fasi del progetto sull'intera rete, con apposita Disposizione.</p> <p>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>Prescrizione 2783 del 02/11/06</p> <p>Prova del collegamento radio nelle stazioni di Roma Termini e procedure particolari da adottare nella stazione di Roma Prenestina.</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 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</p>					<p>Vedi tabella raffronto NEAT Parte Prima Sezione VI -RCF</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>strutture di Rete ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>In conformità a quanto sopra e ad integrazione delle norme in vigore si prescrive quanto di seguito specificato.</p> <p>a) Procedura di verifica della connessione radio nella stazione di Roma Termini.</p> <p>Nella stazione di Roma Termini, al fine di verificare, già al momento della partenza del treno da tale stazione, se l'apparecchiatura di bordo è in grado di connettersi via radio con l'RBC, data la disponibilità della copertura del G-SM-R AV nella stazione stessa, il PdC deve eseguire le ulteriori seguenti procedure:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dopo l'abilitazione del banco di guida della cabina di testa procedere alla normale inserzione del SSB ERTMS; 2. Al termine dei test iniziali, con SSB ERTMS in Stand By, inserire l'identificativo PdC; 3. Confermare il Livello 0, selezionare il Modo Non Leading e confermare tale scelta. Si accende l'icona Livello 0 e l'icona Modo Non Leading; 4. Selezionare Modo e uscire dal Modo Non Leading; 5. Confermare nuovamente l'identificativo PdC; 6. Alla visualizzazione della richiesta di conferma Livello 0 digitare No, selezionare livello 2 e confermare tale scelta; 					

"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>7. Inserire i dati del RBC, qualora i dati relativi al RBC non siano presenti o, se proposti, siano diversi da quelli del RBC verso il quale ci si sta dirigendo, (si rammenta che altrimenti il sistema chiama automaticamente l'ultimo RBC con cui il SSB è stato connesso). SSB-AV esegue la chiamata verso il numero del RBC inserito e confermato dal PdC;</p> <p>8. Verificare la corretta stabilizzazione della connessione (icona della connessione radio accesa fissa);</p> <p>9. Selezionare Modo Non Leading e confermare tale scelta;</p> <p>10. Si accende l'icona Modo Non Leading;</p> <p>11. Ritornare al menù dati ed effettuare il cambio dal livello 2 al livello O;</p> <p>12. Si accende l'icona livello O</p> <p>13. Selezionare Modo ed uscite dal Modo Non Leading;</p> <p>14. Il SSB ERTMS passa nuovamente in Stand By e chiude la connessione radio.</p> <p>Con l'icona Stand By accesa il SSB ERTMS/ETCS è nuovamente disposto per l'inizio missione in area di livello O come da normale procedura in vigore.</p> <p>Nel caso la verifica della connessione radio non sia andata a buon fine il PdC deve darne immediata comunicazione al DCO/AV.</p> <p>b) Procedura particolare da adottate, se richiesta, nella stazione di Roma Prenestina</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>In caso di arresto del treno nella stazione di Roma Prenestina il DM può richiedere l'effettuazione della procedura di «fine missione», con comunicazione verbale registrata, al PdC che, eseguita tale operazione, deve dare conferma al DM stesso.</p> <p>Il PdC dopo aver eseguito la predetta operazione, deve abilitare il banco di guida senza effettuare la procedura di "inserimento dati inizio missione"; tale procedura dovrà essere effettuata solo dopo avere ricevuto dal DM, con comunicazione verbale registrata, avviso del successivo inoltro sulla linea AC/AV.</p> <p>Il presente provvedimento riveste carattere prescrittivo ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 4, 10, 11 e 36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188.</p> <p>Il presente provvedimento annulla e sostituisce la "Prescrizione "Attivazione dell'innesto della linea AC/AV Roma - Napoli nella stazione di Roma Prenestina e prova di collegamento radio nella stazione di Roma Termini" protocollo RFI-DTC\A0011\P\2006\0002598 del 13/10/2006.</p>					
<p>Prescrizione 2792 del 03/11/06 Impiego del dispositivo vigilante.</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</p>	-				Vedi tabella raffronto NEAT Parte Prima Sezione II -RCF

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 ed in ottemperanza alla Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria 0044725 del 20.10.2006 del Ministero dei Trasporti/Dipartimento per i Trasporti Terrestri/Direzione Generale del Trasporto Ferroviario, in attesa delle modifiche ai testi regolamentari, si prescrive quanto di seguito riportato.</p> <p>Il dispositivo "Vigilante" è reso disattivabile con appositi dispositivi di esclusione sia sui rotabili dotati di sistemi di protezione della marcia treno ETCS/SCMT, sia sui rotabili attrezzati con il dispositivo VACMA. Sui rotabili dotati di sistemi di protezione della marcia treno ETCS/SCMT, con il dispositivo in posizione di vigilante escluso, resta comunque attivo il controllo di treno fermo che richiede, all'atto della partenza, opportuno intervento dell'agente di condotta. Con il dispositivo di esclusione nella posizione "Vigilante incluso" sono richiesti al personale di condotta: l'azionamento dell'organo di interfaccia atto partenza e, successivamente, quelli necessari per il controllo della vigilanza. Con i</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>rotabili muniti di dispositivo di esclusione, il "Vigilante" dovrà essere mantenuto obbligatoriamente inserito con i treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza non protetti da tecnologia ETCS/SCMT/SSC e circolanti nel periodo notturno. In assenza di protezione ETCS/SCMT/SSC a bordo o a terra, in cabina di guida dovranno essere presenti due agenti; in tal caso il secondo agente è tenuto a dichiarare, a voce alta, l'aspetto del segnale avvistato che dovrà essere ripetuto dall'agente alla guida. La descrizione del "Vigilante" e dei relativi dispositivi di esclusione, nonché le particolari modalità: per la prova di efficienza e per l'utilizzo in esercizio del dispositivo stesso, debbono essere riportati nelle specifiche nonne d'uso dell'apparecchiatura. 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>Prescrizione 3012 del 17/11/06 "Veicoli con più di dieci assi" 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</p>					<p>Vedi tabella raffronto PGOS - RCF</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>In conformità a quanto sopra, in seguito alla diffusione di carri con più di dieci assi, è ammesso avere in composizione ai treni più di dieci assi consecutivi non frenati, in deroga al comma 8 articolo 72 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio, purché i suddetti assi siano tutti appartenenti allo stesso veicolo .</p>					
<p>Prescrizione 3017 del 20/11/06 Attivazione 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.</p> <p>In occasione dell'entrata in vigore del nuovo orario previsto alle ore 00.00 del 10 dicembre 2006, ai treni in circolazione nella notte dal 09 al 10 dicembre 2006 dovrà essere consegnata, fino alla stazione termine di corsa, la Scheda Treno/Scheda Orario prodotta fino al</p>					<p>Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>09 dicembre 2006 e in aggiunta la nuova Scheda Treno/Scheda Orario con data di validità del giorno 10 dicembre 2006.</p> <p>Il DM della stazione di origine o a quella dove è programmato il cambio del Riepilogo delle prescrizioni di movimento, ai treni interessati, in aggiunta alle altre occorrenti prescrizioni, dovrà praticare la seguente:</p> <p><i>«Utilizzate la Scheda Treno/Scheda Orario con data di validità del 09/12/2006 fino alla prima località di servizio indicata su tale Scheda Treno/Scheda Orario dopo le ore 00.00 del 10/12/2006».</i></p> <p>Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui artt. 4-10-11-36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n° 188.</p> <p>Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.</p>					
<p>Prescrizione 3167 del 30/11/06</p> <p>Procedure particolari da adottare nella stazione di Roma Prenestina, di Bivio Sgurgola, stazione di Rocca d'Evandro, 2° Bivio Caserta Sud, e stazione di Gricignano.</p> <p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo n° 188 del 8 luglio 2003, impone fra gli altri obblighi, altre imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto merci e di</p>					<p>Vedi tabella raffronto NEAT Parte Prima Sezione VI -RCF</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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. -</p> <p>l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>In conformità a quanto sopra si prescrive quanto di seguito specificato.</p> <p>In caso di arresto di un treno in una delle località di servizio riportate in oggetto, il DM può richiedere l'effettuazione della procedura di "fine missione" con comunicazione verbale registrata, al PdC che, eseguita tale operazione, deve darne conferma al DM stesso.</p> <p>Il PdC dopo aver eseguito la predetta operazione, deve riabilitare il banco di guida senza effettuare la procedura di "inserimento dati/inizio missione"; tale procedura dovrà essere effettuata solo dopo avere ricevuto dal DM, con comunicazione verbale registrata, avviso del successivo inoltro sulla linea AC/A V.</p> <p>Il presente provvedimento riveste carattere prescrittivo ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 4, 10, 11 e 36 del decreto Legislativo 8 luglio 2003 numero 188. .</p> <p>Il presente provvedimento annulla e sostituisce il punto b) della prescrizione RFI-DTC\A0011\PA\2006\0002783 del 02.11.2006. Si invitano le strutture in</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
indirizzo ad informare il personale dipendente interessato e confermare il ricevimento della presente.					
<p>Prescrizione 3168 del 30/11/06 Stazione di Roma Prenestina, Bivio Sgurgola, Stazione di Rocca d'Evandro, 2° Bivio Caserta Sud, stazione di Gricignano- Liberazione artificiale degli itinerari.</p> <p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, tra 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.</p> <p>In conformità a quanto sopra si prescrive che nel caso in cui nelle stazioni di Roma Prenestina, di Rocca d'Evandro e Gricignano, nel bivio Sgurgola e nel 2° bivio Caserta Sud si debba modificare l'itinerario predisposto per un treno diretto verso la linea AV/AC il DM, prima di effettuare la liberazione artificiale dell'itinerario e di predisporre, per un treno diverso, un nuovo itinerario verso il punto di linea AV/AC precedentemente liberato, deve osservare le procedure di seguito specificate.</p>	<p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 			GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>a) Ripetizione, sul QL, ERTMS accesa e segnale di partenza o segnale di protezione del bivio a via libera con aspetto verde o rosso/verde.</i></p> <p>Il DM, per la liberazione artificiale, oltre all'adozione delle norme comuni (art 19/9 ISD), deve chiedere con comunicazione verbale registrata al PdC di effettuare la procedura di Fine Missione e riceverne conferma. Per predisporre il successivo inoltro del treno sulla linea A V /AC il DM deve avvisare il PdC con comunicazione verbale registrata.</p> <p><i>b) Ripetizione. sul QL. ERTMS spenta e segnale di partenza o di protezione del bivio con aspetto diverso dal verde o rosso/verde</i></p> <p>Il DM, per la liberazione artificiale, deve adottare le norme comuni.</p> <p>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 ed entra in vigore alle ore 00.01 del 01 dicembre 2006. Dalla stessa ora e data è abrogata la Prescrizione n° RFI-DTC/A0011/P/2006/0002596 del 13/10/2006.</p>					
<p>Prescrizione 3170 del 30/11/06 Linea AC\AV tratta Padova - Mestre. Velocità di esercizio.</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</p>		M			Prescrizione non più applicabile. Tutti i rotabili devono essere muniti di sistema di protezione della marcia.

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 della stessa Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del Gestore dell'Infrastruttura.</p> <p>In conformità a quanto sopra si prescrive quanto di seguito specificato.</p> <p>Sulla linea di cui all'oggetto è ammesso il superamento del limite dei 20 km/h per i soli treni attrezzati con Sottosistema di Bordo SCMT funzionante.</p> <p>A tal fine al PdC verranno fornite le seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in corrispondenza del valore di velocità di 220 km/h, riportato nella fiancate di linea del F.L. relativo alla linea AV/AC Padova – Mestre e viceversa, è riportata la seguente nota: <p>“Per i treni sprovvisti di apparecchiatura di bordo SCMT oppure provvisti di tali apparecchiature ma con la sola funzione SCMT non attiva non deve essere superata la velocità di 200 km/h”.</p> <ul style="list-style-type: none"> - in calce ad ogni foglio della scheda treno relativa ai treni effettuati con materiale ETR, circolanti sulla linea AV/AC Padova-Mestre e viceversa, è riportata la seguente annotazione: <p>“Con la sola funzione SCMT non attiva da a Velocità massima 200 km/h”.</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>Resta inteso che, in ogni caso, la condotta del treno dovrà avvenire nel rispetto delle norme particolari previste per la condotta dei mezzi di trazione provvisti di apparecchiatura per la ripetizione continua dei segnali in macchina.</p> <p>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>Le Imprese Ferroviarie in indirizzo devono adottare opportuni provvedimenti necessari affinché tutto il personale interessato sia reso edotto sui contenuti della presente prescrizione.</p> <p>Si invitano le strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente, restituendo l'allegato modello prestampato.</p> <p>La presente entrerà in vigore contemporaneamente all'attivazione della predetta linea AV/AC Padova - Mestre.</p>					
<p>Prescrizione 3227 del 06/12/06</p> <p>Norme e condizioni specifiche per la circolazione dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta senza agente di accompagnamento dei treni.</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</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</p>	<p>M</p>		<p>IF</p>	<p>Introdotta il principio che la condotta dei treni merci può essere assegnata ad un solo agente di condotta.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture della stessa Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del Gestore dell'Infrastruttura in materia. Con prescrizione RFI-DTC\AOOII\P\2006\0000949 del 03/04/2006 il Gestore Infrastruttura ha richiamato le Imprese Ferroviarie all'adozione delle misure tecnico-organizzative di competenza, necessarie per poter utilizzare il modulo di condotta ad "agente solo". A tal fine e nel fornire indicazioni a supporto delle iniziative da intraprendersi da parte delle Imprese Ferroviarie, il Gestore Infrastruttura si rendeva disponibile ad una collaborazione che agevolasse le Imprese stesse nell'adozione di misure e modelli organizzati vi tesi a valorizzare la collaborazione e le sinergie di sistema. A fronte di ciò e del manifestato interesse delle Imprese Ferroviarie ad usufruire di tale collaborazione, si è aperto, con il benestare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un tavolo tecnico congiunto le cui risultanze sono state riportate in apposito documento condiviso da tutte le Imprese Ferroviarie presenti al tavolo. La presente prescrizione, pertanto, nell'assumere le risultanze del suddetto tavolo tecnico, recepisce le ulteriori procedure e gli ulteriori standard con riferimento all'art. 3 bis</p>	<p>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>				

"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>I.P.CL. ed al punto 21 dell'allegato XIV ter I.P.C.L. che le stesse Imprese Ferroviarie e Rete Ferroviaria Italiana devono adottare per la circolazione, sulle linee dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta in cabina di guida e per i quali non è prevista la presenza di agente in possesso dell'abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno). Contestualmente e sempre in applicazione delle risultanze del tavolo tecnico, vengono recepiti e ridefiniti come a seguito illustrati, i provvedimenti da adottare nel caso in cui venga a mancare la vigilanza dell'agente di condotta in servizio al treno. Quest'ultima circostanza rientra nella definizione di «anormalità rilevante», così come stabilita nella disposizione n° 18 del 26/07/2001 del Gestore Infrastruttura e relativa Comunicazione Operativa n° 64/RFI del 26/07/2001. In coerenza con le risultanze del tavolo tecnico vengono altresì previste integrazioni e modifiche alle disposizioni del Gestore Infrastruttura.</p>					
<p>1. Integrazioni ai requisiti tecnici richiesti per il materiale rotabile. 1.1. I mezzi di trazione devono essere dotati di dispositivi per l'immobilizzazione dei treni (Allegato VII della P.G.O.S.). 1.2. I mezzi di trazione circolanti isolati o da considerarsi tali devono essere</p>	<p>3.1 Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di: - dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di</p>			<p>IF</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dotati di freno di stazionamento ad accumulo di energia ad inserimento automatico efficiente e rubinetto di comando del freno continuo automatico di tipo autoregolatore.</p>	<p>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;</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione. <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>1.3. I treni devono essere serviti da frenatura continua su tutto il convoglio e, qualora non sia garantita la presenza di almeno 12 veicoli con freno inserito (o comunque di almeno 12 distributori inseriti), devono avere una percentuale di massa frenata minima del 70%.</p>	<p>6.6 Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta tramite un dispositivo posto in cabina di guida; b) deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei veicoli del treno; c) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno; 			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>d) deve essere regolabile con gradualità sia in fase di frenatura che di sfrenatura;</p> <p>e) deve mantenere l'efficienza e l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature.</p> <p>Un sistema frenante rispondente ai requisiti di cui sopra è detto "freno continuo automatico".</p> <p>6.7 Il sistema frenante di un treno deve assicurarne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'arresto e le riduzioni di velocità negli spazi di frenatura disponibili (distanza di frenatura); - l'arresto in sicurezza di ogni sua parte in caso di spezzamento del treno, evitando sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso, tali da compromettere la circolazione del treno in sicurezza, tenuto conto: <ul style="list-style-type: none"> a) delle caratteristiche tecniche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico; b) della massa e della lunghezza del treno; c) della velocità del treno; d) dei parametri e delle caratteristiche tecniche delle linee da percorrere; e) dei tempi di reazione dell'agente di condotta; f) delle unità di trazione attive non comandate dalla cabina di guida utilizzata per 				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>la condotta del treno;</p> <p>g) della posizione nel treno di veicoli provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli contigui.</p> <p>6.9 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 percorrere.</p>				
<p>2. Provvedimenti normativi</p> <p>2.1. La circolazione è vietata sulle linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, ivi comprese le linee a dirigenza unica.</p>				GI	
<p>2.2. Imprese Ferroviarie devono dotare i mezzi di trazione in servizio ai treni affidati ad un solo agente di condotta di apposite schede che disciplinino le operazioni per l'immobilizzazione ed il condizionamento del convoglio.</p>				IF	
<p>2.3. Le Imprese Ferroviarie, all'atto della notifica della composizione, devono comunicare al DM della stazione di origine o al DCO di giurisdizione se il treno è affidato ad un solo agente di condotta fornendo, oltre al tipo di locomotiva di testa, anche il numero di serie della stessa ed il tratto di linea interessato da tale tipologia di servizio. Ai fini della suddetta comunicazione l'eventuale variazione del modulo di condotta</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
e/o del numero di serie della locomotiva dovranno essere considerate come variazioni della composizione.					
<p>2.4. L'agente di condotta della locomotiva di testa, qualora la locomotiva sia attrezzata con terminale GSM-R di tipo veicolare (Cab radio), deve, come previsto dalla normativa vigente, associare tale terminale al numero funzionale identificativo del Personale di Condotta e, ad integrazione delle norme di esercizio per il collegamento via radio terra - treno, associare un telefono GSM-R di tipo palmare al numero funzionale identificativo del Personale di Accompagnamento.</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>			IF	
<p>In tutti i casi, ad inizio servizio e comunque prima della partenza, è tenuto a confermare verbalmente al DM della stazione di origine o al DCO di giurisdizione l'avvenuta associazione dell' apparecchiatura/ e per il collegamento via radio terra - treno. Tale conferma verbale dovrà avvenire tramite chiamata al DM/DCO con il dispositivo associato al numero funzionale identificativo del Personale di Condotta.</p>	<p>4.10 Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione.</p>		I	GI	
<p>2.5. L'agente di condotta deve provvedere personalmente a tutti gli obblighi derivanti dal servizio di condotta, nonché a quelli attribuiti al capotreno e devoluti al personale di condotta (art. 3 bis dell'I.P.CL.), ad eccezione dei seguenti:</p> <p>a. obblighi di cui all'art. 78 comma 7</p>				IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della p.g.o.s., all'art. 22 comma 5 dell' I.E.F.C.A. e all'art. 40 comma 12 dell'I.P.C.L. relativi ai casi di dimezzamento o spezzamento fatto salvo l'obbligo di immobilizzazione;</p> <p>b. obblighi di cui all'art. 22 comma 8 dell'I.E.F.C.A. relativi ai casi di avaria ai tubi flessibili;</p> <p>c. effettuazione di manovre per scarto e stazionamento dei veicoli in avaria nelle località ove non sia in servizio personale addetto alla manovra (art. 7 comma 35 dell'I.P.C.L.);</p> <p>d. obblighi di cui all'art. 22 comma 16 dell'I.E.F.C.A. relativi ai casi di ripetizione della prova del freno di tipo A a seguito di rilevata insufficienza dell'azione frenante.</p> <p>Nel caso di cui ai punti a, b, c, d, l'agente di condotta deve avvisare il proprio Referente Accreditato ed il DM/DCO di quanto riscontrato per concordare le opportune azioni da intraprendere.</p> <p>Nei casi di cui ai punti a, b, c si dovrà ricorrere alla richiesta di soccorso che, a seconda delle esigenze, può essere soddisfatta anche con l'invio di altro agente in possesso dell'abilitazione alla condotta oppure all'accompagnamento treni. Nel caso di cui al punto d, l'agente di condotta riprenderà la corsa solo quando l'efficacia del freno sia comunque tale da consentirlo, limitando adeguatamente la velocità e fino al raggiungimento di opportuna località di servizio dove</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
effettuare al prova del freno di tipo A.					
<p>2.6. Ad integrazione de1l'art. 40 comma 3 dell'I.P.C.L., l'agente di condotta deve inoltrare tempestivamente gli avvisi previsti (lenta corsa, arresto del treno, ecc.) al DM della località di servizio verso la quale il treno è diretto o al DCO di giurisdizione, utilizzando il collegamento radio terra-treno, fermi restando gli obblighi del DM/DC/DCO relativamente ai ritardi ed alle anomalie nella corsa dei treni.</p> <p>2.7. L'agente di condotta, durante le soste prolungate, dovrà sempre (indipendentemente dalla pendenza dei binari) assicurare l'immobilità del treno con le modalità di cui all'art. 21 comma 9 dell'I.E.F.C.A..</p> <p>2.8. Qualora, per eventuali emergenze o per assolvere obblighi di servizio, sia necessario l'allontanamento temporaneo dalla cabina di guida o dal mezzo di trazione, l'agente di condotta, prima di allontanarsi per operare in prossimità del mezzo di trazione, deve ottemperare agli obblighi imposti dall'art. 20 comma 3 dell'I.P.C.L., eseguendo le operazioni previste integrate e modificate come di seguito specificato:</p> <p>a. immobilizzare il treno mediante l'azionamento del freno continuo automatico tramite il rubinetto di comando, realizzando una depressione in condotta generale di</p>	<p>10.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p>			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1,5 bar (art. 21 comma 9 dell'I.E.F.C.A); il manipolatore dei rubinetti di tipo "posizionale" dovrà essere mantenuto nella posizione di frenatura graduale a fondo;</p> <p>b. inserire il freno diretto (ove esiste);</p> <p>c. azionare/inserire il freno di stazionamento;</p> <p>d. mantenere i pantografi in presa e, per le locomotive diesel, i motori accesi;</p> <p>e. assicurarsi del regolare funzionamento degli organi di produzione dell'aria compressa;</p> <p>f. porre le manovelle di comando del moto in posizione neutra ed il meccanismo d'inversione del moto al centro;</p> <p>g. dare avviso verbale al DM del posto di servizio verso il quale il treno è diretto o al DCO ed al proprio Referente Accreditato;</p> <p>h. munirsi del telefono cellulare attivo e associato (come da punto 2.4 tale telefono cellulare, qualora la locomotiva sia attrezzata con Cab radio, risulterà associato al numero funzionale del Personale di Accompagnamento).</p> <p>L'allontanamento dal mezzo di trazione dovrà in ogni evenienza essere ridotto al tempo strettamente necessario al superamento delle esigenze contingenti. Qualora l'esigenza di allontanamento si manifesti in una località di servizio o le incombenze da svolgere non consentano di rimanere in prossimità del mezzo di trazione, il treno dovrà in</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
ogni caso essere posto nelle condizioni di stazionamento richieste dalla normativa comune.					
<p>3. Provvedimenti normativi ed organizzativi nel caso in cui venga a mancare la vigilanza del Personale di Condotta.</p> <p>3.1. In caso in cui il DM o il DCO rilevi, tramite le indicazioni riportate nel Posto di Servizio o nel Posto Centrale, una lenta corsa od un presumibile atterro del treno che abbia determinato un ritardo o incremento di ritardo superiore a 10 minuti in assenza di comunicazioni con l'agente di condotta di cui al precedente punto 2.6, o in caso di segnalazione automatica di mancato riarmo freno comandata dal sistema tecnologico di bordo (quando attiva), il DM/DC/DCO dovrà attivarsi tempestivamente per mettersi in contatto con l'agente di condotta per assumere informazioni. Qualora la comunicazione non sia possibile o l'agente di condotta non sia in grado di intervenire operativamente, il DM/DC/DCO attiverà le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del convoglio e per il soccorso dell'agente.</p> <p>3.2. Le procedure di cui al precedente punto 3.1 saranno attivate e svolte adottando le modalità operative di cui alla disposizione n° 18 del 26/07 /2001 del Gestore Infrastruttura e relativa Comunicazione Operativa n° 64/RFI</p>	<p>10.7 Il regolatore della circolazione che rilevi o venga a conoscenza di una anomalia alla circolazione di un treno deve attivarsi tempestivamente per contattare l'agente di condotta. Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il regolatore della circolazione deve attivare le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno prima che l'immobilizzazione stessa non sia più garantita dal sistema frenante e per l'eventuale soccorso dell'agente di condotta.</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>del 26/07 /2001.</p> <p>In accordo con tali modalità operative il DM/DC/DCO informerà tempestivamente il Dirigente Centrale Coordinatore Movimento (DCCM) , il quale assumerà il ruolo di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse per attivare l'intervento del soccorso sanitario, raggiungere il treno fermo e garantirne l'immobilità.</p> <p>In particolare il DCCM provvederà ad avvisare il Referente Accreditato dell'Impresa Ferroviaria interessata ed il Coordinatore Esercizio Infrastruttura (CEI), i quali a loro volta si attiveranno per gli aspetti di competenza, supportando operativamente il DCCM.</p> <p>Il CEI, in relazione alla specificità della circostanza, attiverà l'intervento del personale reperibile dell'infrastruttura per fornire il necessario supporto al soccorso sanitario e, se del caso, coadiuvare nelle operazioni di immobilizzazione del treno.</p> <p>3.3. Al fine di accelerare lo svolgimento delle operazioni il DCCM può in taluni casi delegare alcune delle proprie funzioni al DM/DC/DCO.</p>					
<p>3.4. Il Referente Accreditato dell'Impresa Ferroviaria interessata è il referente per l'impresa stessa in caso di attivazione delle procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno. In particolare, all'occorrenza, fornirà le necessarie istruzioni per la messa in sicurezza e le</p>				IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
informazioni richieste per il soccorso sanitario.					
<p>3.5. Per il raggiungimento e la messa in sicurezza del treno si deve prioritariamente valutare la possibilità di utilizzo di un mezzo di ricognizione ferroviario (art. 23 comma 21 del R.C.T. e art. 40 comma 18 dell'I.P.CL.) prescrivendo allo stesso l'arresto in prossimità della testa del treno fermo non segnalato dall'esposizione del segnale di orientamento di cui all'art. 41 comma 6 dell'I.P.CL.; al personale del mezzo di ricognizione dovrà anche essere prescritto l'ordine di provvedere all'immobilizzazione. Qualora la ricognizione avvenga con i mezzi d'opera, non circolanti come treno, e con personale della manutenzione infrastruttura, il DM/DCO dovrà fornire le necessarie istruzioni per raggiungere il convoglio fermo in linea e per provvedere all'immobilizzazione dello stesso, anche sulla base delle informazioni fornite dal Referente Accreditato dell'Impresa Ferroviaria. Il mezzo di ricognizione potrà anche essere il primo treno utile sul binario attiguo. Qualora la ricognizione debba essere effettuata sul binario occupato dal treno da immobilizzare (linee a semplice binario, linee a doppio binario con binari non sulla stessa sede), la stessa può essere effettuata solo se non vi sono, nel tratto di linea e nel verso di marcia interessato dalla ricognizione (tratto compreso tra i due posti di servizio ove il treno è</p>			I	GI	

"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>fermo), pendenze in salita maggiori del 10 ‰. Il personale che interviene per l'immobilizzazione del treno utilizzerà, se necessario, le apposite schede di cui al punto 2.1, presenti nel mezzo di trazione del convoglio da immobilizzare.</p> <p>3.6. il personale che provvederà all'immobilizzazione del treno dovrà dare conferma verbale dell'avvenuta immobilizzazione al Referente Accreditato dell'Impresa Ferroviaria che a sua volta avviserà il DCCM.</p> <p>3.7. Ai provvedimenti organizzativi di cui sopra viene fatto riferimento nelle procedure per il soccorso ai treni fermi in linea per anomalie di RFI e nei Manuali operativi per la gestione delle anomalie rilevanti e degli incidenti di esercizio emessi dalle singole Direzioni Compartimentali Movimento. Le Imprese Ferroviarie che svolgono servizi di trasporto di merci con un solo agente addetto alla condotta senza agente di accompagnamento dei treni devono adottare opportuni provvedimenti affinché tutto il personale interessato sia reso edotto sui contenuti della presente prescrizione, nonché delle eventuali norme di dettaglio emanate dalle stesse IF in adempimento degli obblighi di cui alla presente prescrizione.</p> <p>Le stesse Imprese, fino a nuovo avviso e almeno 45 giorni prima dell'attivazione del servizio, dovranno comunicare al Gestore Infrastruttura le linee e i mezzi di trazione che</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>saranno interessati dal servizio.</p> <p>La presente prescrizione, emessa ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4 - 10 - 11-36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, sostituisce la prescrizione RFI\DTC\A0011\P\2006\0000949 del 03/04/2006.</p>					
<p>Prescrizione 3354 del 13/12/06</p> <p>Superamento a via impedita di segnali di protezione di località di servizio o dei segnali con funzione di protezione zona caduta massi.</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.pA - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. In conformità a quanto sopra, in attesa dell'aggiornamento dei testi regolamentari ed ad integrazione e modifica della normativa vigente, con la presente si prescrivono le modalità che devono essere osservate, in via sperimentale, per il superamento a via impedita dei segnali di protezione di località di servizio muniti o meno delle lettere luminose P - D od A e dei</p>	<p>11.1 In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista,</p>	<p>M</p>	<p>I</p>	<p>GI</p>	<p>Introdotta la prescrizione che l'agente di condotta non riprende mai la marcia di propria iniziativa anche se il segnale a via impedita è un segnale permissivo.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnali con funzione di protezione di zona soggetta a caduta massi.</p> <p>1) Superamento a via impedita dei segnali di protezione di località di servizio su linee a dirigenza locale.</p> <p>Per il superamento a via impedita del segnale di protezione di una località di servizio il capotreno trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno deve accertare il Presenziamento dell'impianto mettendosi in comunicazione telefonica con la località medesima, oppure, in assenza di risposta, con la località di servizio successiva, oppure all'occorrenza con il Dirigente Centrale. In caso di impossibilità, da parte del capotreno, di mettersi in comunicazione, si dovranno utilizzare altri posti. Telefonici anche pubblici, ubicati nelle vicinanze.</p> <p>La predetta procedura deve essere osservata anche nei casi di segnale di protezione munito di lettera luminosa P - D od A disposto a via impedita e con tale lettera luminosa spenta.</p> <p>2) Superamento a via impedita dei segnali di protezione di zone soggette a caduta massi.</p> <p>A) SEGNALI MUNITI DI LETTERA LUMINOSA «p» AVENTI ANCHE LA FUNZIONE DI PROTEZIONE DI ZONA SOGGETTA A CADUTA MASSI.</p> <p>Il capotreno (o l'agente treno sulle linee telecomandate), trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno o subito qualora la circolazione fosse regolata col regime del blocco</p>	<p>solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatoti;</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 singoli della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>11.2 Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite la concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p>11.3 Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>telefonico dovrà mettersi in comunicazione, sulle linee a Dirigenza Locale, con il DM della stazione successiva o, all'occorrenza, con il DC oppure sulle linee telecomandate con il DCO.</p> <p>In caso di impossibilità, da parte del predetto agente, di mettersi in comunicazione, si dovranno utilizzare altri posti telefonici, anche pubblici, ubicati nelle vicinanze.</p> <p>Il DM (o il DCO) espletati gli accertamenti di cui all'art. 48/3a RS e non avendo ricevuto notizie circa l'eventuale ingombro del binario nel tratto soggetto a caduta massi, dovrà trasmettere al treno la seguente prescrizione: "Proseguite dal PBA n° ... con segnale disposto a via impedita da considerarsi permissivo".</p> <p>Qualora la circolazione fosse regolata col regime del blocco telefonico (o giunto telefonico in caso di linee in telecomando) il DM (o il DCO) deve praticare la seguente prescrizione: "Superate il segnale di PBA n° ... disposto a via impedita. Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nel tratto soggetto a caduta massi.</p> <p>Resta inteso che i treni non dovranno mai essere preventivamente esonerati dal rispetto dei segnali che hanno anche la funzione di protezione della zona soggetta a caduta massi.</p> <p>B) SEGNALI MUNITI DI LETTERA LUMINOSA (A) AVENTI ANCHE LA FUNZIONE DI PROTEZIONE DI ZONA</p>	<p>regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente punto 11.1.</p> <p>11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatori, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatori.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare: devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; deve farsi ricorso all'uso delle</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>SOGGETTA A CADUTA MASSI.</p> <p>Il capotreno (o l'agente treno sulle linee telecomandate), trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno o subito qualora la circolazione fosse regolata col regime del blocco telefonico, dovrà mettersi in comunicazione, sulle linee a Dirigenza Locale, con il DM della stazione successiva o, all'occorrenza, con il DC, oppure sulle linee telecomandate con il DCO).</p> <p>In caso di impossibilità, da parte del predetto agente, di mettersi in comunicazione, si dovranno utilizzare altri posti telefonici anche pubblici ubicati nelle vicinanze.</p> <p>Il DM (o il DCO) espletati i necessari accertamenti circa la libertà della tratta da rotabili e non avendo ricevuto notizie circa l'eventuale ingombro del binario nel tratto soggetto a caduta massi provvederà a notificare al treno, oltre alle altre prescrizioni occorrenti per il superamento del segnale, anche la seguente prescrizione: "Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nel tratto soggetto a caduta massi.</p> <p>Qualora la circolazione fosse regolata col regime del blocco telefonico (o giunto telefonico in caso di linee in telecomando), il DM (o il DCO) deve praticare la seguente prescrizione: "Superate il segnale di P.B.I. n° " o.. disposto a via impedita. Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nel tratto soggetto a caduta massi".</p> <p>Resta inteso che i treni non dovranno</p>	<p>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>11.6 Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>mai essere preventivamente esonerati dal rispetto dei segnali che hanno anche la funzione di protezione della zona soggetta a caduta massi.</p> <p>C) SEGNALI NON MUNITI DI LETTERA LUMINOSA AVENTI LA SOLA FUNZIONE DI PROTEZIONE DI ZONA SOGGETTA A CADUTA MASSI.</p> <p>Il capotreno (o l'agente treno sulle linee telecomandate) dovrà mettersi subito in comunicazione, sulle linee a Dirigenza locale, con il DM della stazione successiva o, all'occorrenza, con il DC, oppure sulle linee telecomandate con il DCO.</p> <p>In caso di impossibilità, da parte del predetto agente, di mettersi in comunicazione, si dovranno utilizzare altri posti telefonici, anche pubblici ubicati nelle vicinanze.</p> <p>Il DM (o il DCO), non avendo ricevuto notizie circa l'eventuale ingombro del binario nel tratto soggetto a caduta massi praticherà la seguente prescrizione:</p> <p>"Superate il segnale di protezione zona caduta massi ubicato al km o .. disposto a via impedita. Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nel tratto soggetto a caduta massi".</p> <p>D) INDICAZIONI NEI FASCICOLI LINEA</p> <p>Nelle fiancate principali dell'Orario di servizio deve essere sempre riportata l'indicazione che i citati segnali svolgono la funzione di protezione della zona soggetta a caduta massi con annotazione che rimanda alle</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>"Disposizioni varie per tratti di linea" . In tali Disposizioni deve essere riportata, con il titolo: "Zona caduta massi Fermata treni ai segnali ubicati al Km (senso treni pari) e al Km (senso treni dispari)", e, a seconda dei casi la presente normativa. La presente prescrizione entra in vigore dalle ore 00.01 del 01/02/2007 e dalla stessa ora e data è abrogata la circolare M11/3/48/105 - IE.51.3.52946 TV 41.1/400.21400.39 del 27/01/1983 "Segnali di BA con associata funzione di protezione zona caduta massi"</p>					
<p>Prescrizione 3413 del 14/12/06 Provvedimenti tecnico normativi per la circolazione di corse prova effettuate con treni equipaggiati e non equipaggiati con SBB/ERTMS/ETCS/AV sulla linea AV/AC Roma-Napoli. Integrazione alla prescrizione RFI\DTC\A0010\P\2006\0000373 DEL 17\02\2006 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</p>	<p>23.1 La circolazione dei convogli per prove o verifiche al materiale rotabile può avvenire secondo le norme dei treni soltanto se tali convogli soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni. 23.2 I convogli che non soddisfano le condizioni di cui al precedente punto 23.1 possono circolare nel rispetto dei criteri di cui al precedente punto 4.32.</p>		I	Gi	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>In conformità a quanto sopra, a seguito dell'apertura all'esercizio del nuovo tratto di linea AC/AV compreso fra la stazione di Roma Prenestina ed i1 PC Salone (Circolare Compartimentale n° 15/2006 - Roma), alla prescrizione RFI-DTC\A0010\PA\2006\0000373 del 17/0212006 dovranno essere apportate le seguenti varianti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Punto 2.1: la dizione "Salone" è sostituita dalla dizione "Roma Prenestina"; - Punto 2.5 - "Velocità di marcia": la dizione "Salone" è sostituita dalla dizione "Roma Prenestina"; - Punto 2.6 - "Scorta dei convogli e prescrizioni al PdC": la dizione "Salone" è sostituita dalla dizione "Roma Prenestina"; - Punto 2.7 - "Modalità di circolazione all'interno del singolo tratto interrotto", <ul style="list-style-type: none"> • 3° cpv: la dizione "Salone" è sostituita dalla dizione "Roma Prenestina"; • 7° cpv: la dizione "segnale di protezione esterna di Salone" è sostituita dalla dizione "segnale di partenza di Roma Prenestina"; • 8° cpv: la dizione "Salone" è sostituita dalla dizione "Roma Prenestina". <p>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>Si invitano le Strutture in indirizzo a</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>voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.</p>					
<p>Prescrizione 3445 del 18/12/06 Attrezzaggio cabine di guida con terminali GSM-R. 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, con riferimento alla Disposizione n° 27 del 07/06/2006 – Allegato I - Parte I Punto 4, ed a parziale modifica di quanto previsto con lettera RFI-DTC\A0011\P\2006\0001536 di Trasmissione della Disposizione suddetta, si prescrive che la soluzione transitoria prevista per l'attrezzaggio delle cabine di guida con telefoni GSM-R di tipo palmare al posto di terminali GSM-R di tipo veicolare (Cab radio) è consentita fino alla data stabilita dalla Direttiva Ministeriale Prot. 13/2006/Div.5 del 9/3/2006. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di</p>					<p>Prescrizione non più applicabile.</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
cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.					

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