

TABELLA DI RAFFRONTO
Prescrizioni RFI Anno 2007 - RCF

Nella 1ª colonna è riportato il testo delle Prescrizioni RFI anno 2007 suddiviso in commi, punti o articoli.

Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna:

nella 2ª colonna è riportata la norma del nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF) che recepisce il principio contenuto nel provvedimento normativo delle Prescrizioni RFI anno 2007 ;

nella 3ª colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle Prescrizioni anno 2007 è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;

nella 4ª colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo delle Prescrizioni anno 2007 è procedura di interfaccia tra il personale del Gestore Infrastruttura e quello delle Imprese Ferroviarie;

nella 5ª colonna è indicato l'operatore ferroviario tra le cui attribuzioni ricade il provvedimento normativo delle Prescrizioni anno 2007 RFI, attraverso la sigla GI per indicare il Gestore Infrastruttura e la sigla IF per indicare le Imprese Ferroviarie;

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

Il nuovo RCF non 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 24 del 10/01/07 Integrazione alla nota RFI \DTC\A0011\P\2004\0001015 DEL 27-10- 2004. Registrazione degli eventi SCMT su supporto cartaceo \ zona tachigrafica. L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni 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 de11'infrastruttura. In conformità a quanto sopra, in seguito a modifiche apportate alla registrazione degli eventi su supporto</p>	<p>3.4 Lo stato di funzionamento e le funzioni di sicurezza realizzate dei sottosistemi e dispositivi di bordo devono essere registrati da un sistema di registrazione.</p>			<p>IF</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>cartaceo sui rotabili attrezzati con apparecchiatura SCMT a cui è stato autorizzato il NOME (Nulla Osta per la Messa in Esercizio), si trasmettono in allegato alla presente le schede 6 e 7 (schede integrative alla nota in oggetto) che illustrano le modalità per la lettura delle informazioni SCMT riportate sulla zona tachigrafica. Per permettere l'individuazione dei rotabili che hanno recepito dette modifiche, si stabilisce che, in seguito alla dichiarazione di conformità dell'installatore, sia riportata sui libri di bordo la dicitura: "Rotabile attrezzato con apparecchiatura SCMT con registratore di eventi su supporto cartaceo di cui alla nota .. ,<i>(riportare il protocollo della presente)</i>. In merito a quanto indicato, dovrà essere costantemente aggiornato presso le Imprese Ferroviarie ed RFI - Direzione Tecnica, l'elenco dei rotabili attrezzati e riportato, per ogni rotabile, la data ed il riferimento alla procedura da utilizzare per la lettura delle zone tachigrafiche. Nella fase iniziale la funzione "Vigilante dissociato" non è acquisita dalle punte tachigrafiche pertanto fino, ad un successivo aggiornamento del software, tale funzione non viene registrata. L'attivazione e la modalità di registrazione della funzione "Vigilante dissociato" sarà comunicata successivamente con opportuna prescrizione. Si precisa inoltre che su alcuni rotabili attrezzati con SSB di Ansaldo ASF le informazioni fomite dalla traccia della modalità operativa risultano invertite; cioè con l'apparecchiatura inserita, la punta è posizionata in alto e le greche relative alle modalità operative sono tracciate verso il basso. 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. Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>presente restituendo l'allegato modello prestampato. Schede illustrative per lettura eventi SCMT.</p>					
<p>Prescrizione 172 del 05/02/07 Linea AC/AV Torino - Novara attrezzata con ERTMS/ETCS Livello 2. Circolazione convogli diagnostici non muniti di apparecchiature ERTMS/ETCS di bordo. L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e al te 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 AC/AV Torino - Novara attrezzata con sistema ERTMS/ETCS Livello 2, per la circolazione dei convogli diagnostici non equipaggiati con apparecchiature ERTMS/ETCS di bordo, in attesa del loro attrezzaggio, dovranno essere adottati i provvedimenti tecnico-normativi di seguito specificati: -la circolazione dei convogli in oggetto sulla linea AC/AV dovrà avvenire in regime di interruzione di binario; l'interruzione sarà delimitata da: • senso di circolazione Torino - Novara: da Bivio Stura (e) al segnale di protezione di Novara Boschetto (segnale di confine in uscita); • senso di circolazione Novara - Torino: da Novara Boschetto (e) al segnale di protezione di Bivio Stura (segnale di confine in uscita); - ciascun convoglio dovrà essere scortato da</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>un Agente della manutenzione, in possesso dell'abilitazione Modulo D "Accompagnamento treni della manutenzione", che svolge anche le funzioni di titolare dell'interruzione; tale agente dovrà curare i rapporti con il DCO e con il DM del Bivio Stura e di Novara Boschetto;</p> <p>-sui tratti afferenti al tratto interrotto la circolazione dei convogli dovrà avvenire con le norme previste per i treni ordinari;</p> <p>il mezzo di trazione dovrà essere di tipo politensione, in grado di poter circolare con alimentazione a 25 k V c.a.;</p> <p>-i convogli dovranno essere equipaggiati con le apparecchiature telefoniche previste dalla Disposizione 27/2006 (cab radio oppure in alternativa con idoneo telefono palmare) inserite ed efficienti, in grado di inviare e ricevere la "chiamata di emergenza";</p> <p>- 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 Centrale che sia interrompibile dal DCO al Posto Centrale. Il PdC dovrà interpretare la suddetta interruzione come ordine di arresto immediato del treno;</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>-l'Agente di scorta della manutenzione resta incaricato di praticare al PdC, utilizzando il modulo M40:</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'iniziativa: <ul style="list-style-type: none"> ✓ le prescrizioni relative alla circolazione sul binario interrotto; ✓ le limitazioni di velocità relative alla 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir /2012) </p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>circolazione del convoglio;</p> <ul style="list-style-type: none"> • dietro comunicazione del DCO: <ul style="list-style-type: none"> ✓ i PCF eventualmente attivi da rispettare; ✓ l'ordine di ripresa della corsa, qualora sia previsto dal programma di circolazione o in caso di anormalità; ✓ le eventuali ulteriori restrizioni; • dietro ordine del DM del Bivio Stura: <ul style="list-style-type: none"> ✓ l'ordine di superamento del segnale di protezione di Bivio Stura, se disposto a via impedita; • dietro ordine del DM di Novara Boschetto: <ul style="list-style-type: none"> ✓ l'ordine di superamento del segnale di protezione di Novara Boschetto, se disposto a via impedita; <p>-i PdS posti all'interno del tratto interrotto, da impegnare a velocità superiore a 60 km/h, devono essere sempre presenziati ad eccezione di quelli ove tutti i deviatori siano immobilizzati con dispositivi di cui all' Art. 8 ISD;</p> <p>-i DM che presenziano i PdS, prima di concedere il benestare al DCO, dovranno:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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; ✓ comandare la formazione dell'itinerario e verificare la disposizione a via libera dei segnali virtuali; <p>-i PdS posti all'interno del tratto interrotto, da impegnare a velocità fino a 60 km/h, possono essere gestiti anche in telecomando; in tali PdS, per la formazione di itinerari, il DCO deve:</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"> • per il corretto tracciato: <ul style="list-style-type: none"> ✓ istituire in ogni impianto il regime <i>TP/J</i>; ✓ 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 di cui all'art. 8 ISD. • per la deviata: <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>-l'Agente di scorta della manutenzione deve tempestivamente richiedere al DCO la conferma dell'interruzione occorrente in base al programma di circolazione del convoglio;</p> <p>il DCO concederà l'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; • eseguito quanto previsto per i PdS eventualmente gestiti in telecomando; • ricevuto il benestare scritto dai D.M. che presenziano i PdS; <p>- nella conferma di interruzione dovranno essere specificate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le velocità da non superare per ciascun tratto di linea, in relazione al programma di circolazione previsto ed alle condizioni di presenziamento dei PdS; 					

"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"> • le eventuali ulteriori restrizioni di velocità relative a rallentamenti e/o riduzioni di velocità, • le modalità per il ricovero nella stazione dove termina la corsa del convoglio; <p>-una volta confermata l'interruzione al titolare, il DCO trasmetterà, con comunicazione registrata, al DM di Bivio Stura o di Novara Boschetto il nulla osta per l'ingresso dei convogli in oggetto sul binario interrotto. -in caso di anomalità sopravvenuta durante la circolazione del convoglio, il DM che presenza 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". Il convoglio dovrà proseguire con le norme comuni fino al superamento del PdS interessato; a tale scopo, "Agente di scorta dovrà ricevere dal DCO le occorrenti istruzioni non superando comunque la velocità di 60 km/h in linea. Il convoglio potrà riprendere la marcia alla velocità massima per il tratto interessato solo dopo ordine scritto del DCO;</p> <p>il superamento del segnale di protezione di Bivio Stura e di protezione e partenza di Novara Boschetto dovrà avvenire:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in ingresso sul tratto interrotto, possibilmente con i segnali disposti a via libera; • in uscita dal tratto interrotto, tenendo conto dell'aspetto del segnale; <p>il PdC dovrà rispettare d'iniziativa tutti i POC; i PCF, salvo diversa prescrizione, dovranno essere considerati tutti alimentati.</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 convogli in oggetto, sul tratto interrotto, non dovranno superare le velocità di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 150 km/h da Bivio Stura a Novara Boschetto per il senso di circolazione Torino Novara e da Novara Boschetto a Bivio Stura per il senso di circolazione Novara Torino; tale limitazione di velocità deve essere osservata anche nell'ambito dei PdS presenziati. Per i PdS telecomandati, qualora sia previsto il passaggio sui binari di corretto tracciato senza l'arresto del convoglio, non dovrà essere superata la velocità di 60 km/h dal secondo segnale imperativo di fine sezione precedente a quello imperativo di protezione del P.M. interessato fino al primo segnale imperativo di fine sezione incontrato in linea dopo il P.M. stesso (nella prescrizione relativa dovranno essere specificati il numero dei segnali interessati e le rispettive progressive chilometriche); nei rimanenti casi devono essere adottate le procedure di cui ai due successivi alinea; • eventuali ulteriori restrizioni previste da rallentamenti e/o riduzioni di velocità, relative ad esigenze tecniche della manutenzione; <p>-qualora il programma di circolazione del convoglio diagnostico preveda l'arresto in un P.M. con rilevazioni sia su binari di corretto tracciato che non di corretto tracciato, ferma restando la delimitazione dell'interruzione da Torino Stura (e) a Novara Boschetto (e):</p> <ul style="list-style-type: none"> • non dovrà essere superata la velocità di 60 km/h dal secondo segnale imperativo di fine 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012) </p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sezione precedente a quello imperativo di protezione del P.M. interessato fino al P.M. stesso (nella prescrizione relativa dovranno essere specificati il numero del segnale interessato e la sua progressiva chilometrica);</p> <ul style="list-style-type: none"> • il convoglio dovrà arrestarsi nel P.M. interessato; <p>per la ripresa della corsa da un P.M. intermedio, se prevista dal programma di circolazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • occorre il nulla osta da parte del DCO; in caso di P.M. presenziato, il DCO concederà tale nulla osta solo dopo aver ricevuto dal D.M. che presenzia il posto il benestare relativo all' itinerario interessato; • non dovrà essere superata la velocità 60 km/h dal P.M. interessato fino al primo segnale imperativo di fine sezione incontrato in linea; <p>-qualora il programma di circolazione del convoglio diagnostico preveda il transito in un PdS con impegno delle comunicazioni pari/dispari in posizione rovescia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dovranno essere interrotti entrambi i binari da Torino Stura (e) a Novara Boschetto (e); • i PdS in cui sono ubicate le comunicazioni pari/dispari interessate dovranno essere presenziati; • nell'ambito di tali PdS non dovrà essere superata la velocità di 150 km/h. <p>La Direzione Compartmentale Movimento resta incaricata 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</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>tradizionale. Le strutture interessate dovranno garantire che la presente prescrizione sia in possesso del PdC in servizio ai convogli in oggetto.</p>					
<p>Prescrizione 174 del 05/02/07 "Norme particolari per la gestione delle prescrizioni di movimento a carattere permanente". L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. In conformità a quanto sopra, in via sperimentale, si prescrive quanto di seguito specificato: l) agli effetti della notifica delle prescrizioni di movimento, le funzioni delle stazioni capotronco, delle stazioni origine di treni ordinari o che effettuano con frequenza treni straordinari, delle stazioni dove è programmato il cambio del riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento, possono essere assunte, nell'ambito di una Direzione Compartimentale Movimento (DCM), da una postazione centrale denominata "Presidio Compartimentale</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>GI</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Prescrizioni";</p> <p>2) ad integrazione di quanto previsto dall'art. 6/23 RCT, i Capi Reparto Territoriali Movimento devono inviare i moduli M50, in luogo degli impianti previsti dalla normativa vigente, alle sole stazioni attigue al rallentamento ed al "Presidio Compartmentale Prescrizioni"; ad integrazione di quanto previsto dall'art. 3/16 RCT, le stazioni interessate al conferimento di incarichi di prescrizioni di movimento a carattere permanente devono dare gli incarichi, in luogo degli impianti previsti dalla normativa vigente, al "Presidio Compartmentale Prescrizioni"; in entrambi i casi il "Presidio" confermerà ricevimento e ottemperanza per conto di tutte le stazioni (espressamente specificate nelle modalità di conferma) di cui ha assunto le funzioni;</p> <p>3) il "Presidio", per tutte le relazioni gestite dalle stazioni stabilite dalla DCM:</p> <ul style="list-style-type: none"> -mantiene aggiornato il "copione delle prescrizioni a carattere permanente", sia informatico che cartaceo. -predispone, controlla e firma le relative prescrizioni, corredate di riepilogo, -invia, alle stazioni interessate, le prescrizioni suddette, raccolte in opportuno "corredo" dedicato per singola stazione; <p>4) le stazioni - di cui il "Presidio" ha assunto le funzioni - emettono le prescrizioni di movimento a carattere permanente solo su incarico specifico del "Presidio";</p> <p>5) per le prescrizioni di movimento a carattere improvviso, il DM o il DCO delle</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stazioni - di cui il "Presidio" ha assunto le funzioni - dovranno provvedere direttamente alla consegna delle prescrizioni necessarie, nel rispetto delle norme comuni, ferma restando la possibilità di incaricare il "Presidio", ricevendone opportuna conferma;</p> <p>6) per le prescrizioni riguardanti treni straordinari, effettuati in gestione operativa successivamente alla predisposizione del "corredo" di prescrizioni, il "Presidio" dovrà possibilmente farle pervenire in tempo utile alle stazioni interessate o prendere i provvedimenti di cui al punto successivo;</p> <p>7) ogni qualvolta fosse impossibile, per cause contingenti o eccezionali, recapitare tempestivamente le prescrizioni di movimento, il "Presidio", in alternativa, potrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> -provvedere ad inviare sulla rete dedicata, con le modalità previste dall'apposito manuale che si allega alla presente, una "e-mail" con allegato un file di tipo non modificabile contenente il fac-simile dei moduli di prescrizione; sarà cura del DM della stazione ricevente riprodurre opportunamente i moduli ricevuti in facsimile, apporvi la firma e provvedere per la consegna al treno unitamente al riepilogo; il Presidio e le stazioni interessate devono conservare agli atti una copia cartacea degli incarichi impartiti e confermati; fino nuovo avviso ogni invio della prescrizione tramite e-mail è ammessa per uno solo treno con validità di una sola giornata solare; 					

"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>-trasmettere con telefax alle stazioni i moduli contenenti le prescrizioni di movimento, con le modalità previste dalle Disposizioni 25/2004 e 45/2004;</p> <p>-trasmettere con dispaccio alle stazioni stesse le occorrenti prescrizioni;</p> <p>8) per i messaggi di incarico e conferma di prescrizione via "e-mail" devono essere osservate le procedure previste dal manuale operatore dedicato;</p> <p>9) le DCM devono diramare particolari disposizioni in merito all'organizzazione, l'ubicazione e l'operatività del "Presidio"; in particolare dovranno essere precisati:</p> <p>-le stazioni le cui funzioni sono assunte dal "Presidio";</p> <p>-l'anticipo con cui sono previste la predisposizione delle prescrizioni e la partecipazione del "corredo" delle prescrizioni alle stazioni rispetto al giorno di consegna ai treni;</p> <p>-le modalità di consegna del "corredo" delle prescrizioni alle stazioni, impianto per impianto, anche in funzione dei diversi rapporti con le IF;</p> <p>-le modalità relative alle procedure previste al punto 7);</p> <p>-le apparecchiature di cui dovranno essere dotati il "Presidio" e le stazioni interessate (postazioni M3/M40 mec., unità periferica CCL abilitata alla messaggistica, terminale "Aster" collegato alla rete "intranet" aziendale, ecc.).</p> <p>Le norme in oggetto sono applicabili, fino nuovo avviso, sulle sole linee del1a Direzione</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
Compartimentale Movimento di Bologna. In relazione agli esiti della sperimentazione, il provvedimento potrà essere esteso successivamente sull'intera rete.					
<p>Prescrizione 358 del 21/02/07 Chiamata di emergenza sulle linee gestite dal Sistema 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 ad integrazione e modifica della normativa prevista dalla Disposizione 27 del 07/06/2006 si prescrive che il DCO/DC che assume la gestione della chiamata di emergenza deve comunicare al/ai DOTE coinvolti nella chiamata di escludersi dalla stessa con l'utilizzo del pulsante di fine chiamata, immediatamente, se per la gestione dell'anormalità non è necessario il suo/loro intervento oppure al termine della stessa. Inoltre, a seguito della notifica di cessazione della chiamata di emergenza da parte del DCO/DC che ne ha effettuato la gestione, anche altri eventuali <i>DCO/DC</i> che abbiano</p>	<p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le attività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli. 1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>			GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
ricevuto la chiamata di emergenza, pur non essendo direttamente interessati all'adozione di provvedimenti cautelativi rispetto alla circolazione, devono chiudere la comunicazione con la digitazione della sequenza *** seguita dalla pressione del tasto di fine chiamata.					
Nel caso imprevisto in cui anche dopo l'esecuzione dell'operazione di chiusura della chiamata di emergenza da parte del <i>DC/DCO</i> che ne ha effettuato la gestione (digitazione della sequenza *** con impiego di terminale palmare o pressione del tasto dedicato di chiusura chiamata con impiego di console telefonica fissa) la chiamata di emergenza continuasse a mantenersi attiva, il <i>DCO/DC</i> dovrà comunicare agli impianti <i>e/o</i> treni interessati la cessazione della stessa per iscritto o, sulle linee ove è previsto, con comunicazione verbale registrata; dopo tale comunicazione il <i>DCO/DC</i> deve premere il tasto di fine chiamata. Al ricevimento della comunicazione di cessazione dell'emergenza da parte del <i>DC/DCO</i> , gli impianti <i>e/o</i> i treni interessati non dovranno tener conto della chiamata di emergenza che continuasse a mantenersi attiva. Resta inteso che eventuali successive chiamate di emergenza ricevute dopo che sulle apparecchiature si siano ripristinate le normali condizioni di assenza di emergenza dovranno essere nuovamente rispettate. Nel caso sopra descritto, il <i>DCO/DC</i> dovrà richiedere l'intervento dell' A.M, che coinvolgerà l'opportuno Centro di Servizio	<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>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
della rete GSM"- R per la risoluzione dell'eventuale situazione anomala.	genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.				
<p>Prescrizione 384 del 27/02/07 Provvedimenti tecnico normativi per la circolazione di corse prova sulla linea AV/ AC Roma - Napoli effettuate con convogli equipaggiati con SSB/ERTMS/ETCSI AV per i quali non è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio, con piastra pneumatica collegata. 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 che, per la circolazione delle corse prova sulla linea A V / AC Roma - Napoli effettuate con convogli equipaggiati con SSB/ERTMS/ETCSI/AV per i quali non è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio, con piastra pneumatica collegata, devono essere adottati i provvedimenti tecnico normativi riportati in Allegato 1. 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. La presente prescrizione entra in vigore alle ore 00.01 del 18 marzo 2007; dalla stessa data e ora le prescrizioni RFI-DTC\A0011\P\2006\0001722 del 22 giugno</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>2006 ed RFI-DTC\AOO 10\P\2006\0001780 del 6 luglio 2006 sono abrogate. Le Strutture interessate dovranno garantire che la presente prescrizione sia in possesso del PdC e dei Capi Deposito di scorta in servizio ai convogli in oggetto.</p>					
<p>Prescrizione 386 del 27/02/07 Monitoraggio straordinario sull'impiego del dispositivo Vigilante. 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 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, ed alla Prescrizione A001\P\2006\0002792 del 03\11\2006, si prescrive che le Imprese Ferroviarie diano evidenza al Gestore Infrastruttura dei provvedimenti adottati a seguito degli obblighi derivanti dalla suddetta Direttiva ed in particolare dovranno: a) attivare un monitoraggio straordinario dei dati relativi agli eventi di condotta relativamente ai treni circolanti nelle ore notturne e per i quali vige l'obbligo di mantenere inserito del dispositivo vigilante; mensilmente dovrà essere fornito un report</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir /2012)</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>dei treni interessati e dei dati rilevati;</p> <p>b) inviare al Gestore Infrastruttura la documentazione relativa alle modifiche apportate ai manuali di condotta cioè alle norme d'uso come richiesto dalla prescrizione A0011 \P\2006\0002 792 del 03\11\2006;</p> <p>c) assicurare l'impiego di tutti i dispositivi in opera sui mezzi di trazione per i quali è stata rilasciata l'autorizzazione a circolare e che realizzano la funzione di Vigilanza e Presenza, rispondenti alla Fiche 641-0 o comunque già omologati da altro organismo Ministeriale italiano (USTIF) o da altra Amministrazione Ferroviaria Europea;</p> <p>d) richiamare il personale di condotta., al rigoroso rispetto di tutte le procedure concernenti il corretto uso del dispositivo, in occasione dei corsi di aggiornamento e del seguito individuale delle competenze;</p> <p>e) sensibilizzare il personale addetto alla gestione e/o manutenzione affinché l'impiego dei rotabili attrezzati con dispositivo vigilante avvenga coerentemente alle disposizioni e prescrizioni in vigore per quanto attiene agli obblighi della Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria 0044725 del 20.10.2006 del Ministero dei Trasporti. Resta inteso, che in attesa degli adeguamenti ai testi normativi di competenza, che questo Gestore sta predisponendo come detto nella prescrizione A0011 \P\2006\0002792 del 03\11\2006, ogni eventuale riferimento circa il divieto d'impiego del citato dispositivo in precedenti prescrizioni o disposizioni deve essere ritenuto superato ai fini del rispetto della Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria 0044725 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
20.10.2006 del Ministero dei Trasporti.					
<p>Prescrizione 387 del 27/02/07 Materiale rotabile circolante sull'IFN non inserito nei piani di attrezzaggio di cui alla Direttiva Ministeriale 13/2006 del 9 marzo 2006 trasmessa con prescrizione n°938 del 3 1.03.06.</p> <p>In ottemperanza alla Direttiva di cui all'oggetto nonché a quella sulla sicurezza della circolazione ferroviaria 0044725 del 20.10.06 emessa dal Ministero dei Trasporti Dipartimento per i Trasporti Terrestri Direzione Generale del Trasporto Ferroviario l'attuale quadro normativo che disciplina la circolazione dei rotabili ammette la circolazione di rotabili sprovvisti dei relativi sistemi tecnologici di bordo SCMT/SSC Vigilante per effetto del transitorio che inevitabilmente nasce dall'esigenza di attrezzare un parco consistente di rotabili e di non diminuire i livelli di servizio attesi.</p> <p>E' tuttavia opportuno che codeste Imprese Ferroviarie, periodicamente, effettuino un aggiornamento del programma di utilizzazione dei rotabili, in relazione all'incremento dei chilometri di linea attrezzati ed al maggior numero di rotabili con tecnologia di bordo disponibile, con l'intento di ottenere la massima coerenza possibile tra tecnologia di terra e quella di bordo (vedasi prescrizione n°1670 de) 19.06.06). In tale contesto dovrà anche dichiararsi l'eventuale programma di dismissione della circolazione dei rotabili dotati di cabina di guida che ad oggi codesto Imprese non hanno inserito nei piani attrezzaggio (sostituendoli con materiale inserito nei programmi anzidetti o di nuova omologazione), al fine di evitare che alla data del 30 giugno 2008 vengano meno gli obiettivi prefissati dalle richiamate Direttive.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF.

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Al fine di consentire gli adempimenti di competenza di questo Gestore, codeste Imprese dovranno far pervenire a questa Sede adeguati programmi di dismissione/sostituzione dei rotabili oggi ammessi a circolare e non inseriti nei piani di attrezzaggio entro 30 giorni dal ricevimento della presente.</p>					
<p>Prescrizione 430 del 06/03/07 Inserimento dati treno nell' apparecchiatura SCMT. Guasto dispositivo Vigilante su treni non protetti da tecnologia ETCS/SCMT/SSC. Guasto apparecchiature ETCS, SCMT o SSC e Vigilante nei treni viaggiatori scortati dal solo capotreno. L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni. ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura in materia. In conformità a quanto sopra, in attesa delle modifiche ai testi regolamentari, si prescrive quanto di seguito riportato. 1. Inserimento dati treno nell'apparecchiatura SCMT 1.1 Procedura inserimento dati treno Ad integrazione di quanto previsto al paragrafo 11.1 dell' All. XIV ter dell' IPCL, 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>alcuni rotabili, al fine di rendere più agevole l'operazione di modifica di uno o più dati sul menù del MMI, è consentita la possibilità di scelta selettiva del dato da modificare senza la necessità di visualizzare e confermare in successione tutti i dati.</p> <p>1.2 Dati treno da inserire</p> <p>Ad integrazione di quanto previsto alla tabella del paragrafo 11.2 dell' All. XIV ter dell'IPCL, nel caso in cui sul menu del MMI sia visualizzato il messaggio "Lunghezza reale del treno" anziché "Lunghezza del treno", si dovrà inserire nell'apposito campo il dato relativo alla lunghezza reale del convoglio anziché quello "convenzionale" di 650 m o di 1 000 m; in tal caso si inserirà il multiplo di 25 uguale o immediatamente superiore alla lunghezza reale. Qualora quest'ultimo dato non risultasse disponibile (es: mezzi leggeri) si considererà una lunghezza convenzionale di 25 metri per ciascun rotabile a carrelli e di 15 metri per ciascun rotabile a due assi.</p>					
<p>2. Guasto del Vigilante su treni non protetti da tecnologia ETCS/SCMT/SSC</p> <p>A integrazione della prescrizione "Impiego del dispositivo Vigilante" (prot. RFI-DTC\A0011 \P\2006\0002792) del 03/11/2006, con i treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza circolanti nel periodo notturno in caso di guasto del Vigilante nel periodo da considerarsi notturno stabilito nella prescrizione stessa, è ammesso proseguire fino alla prima località di servizio ove possa essere sostituito il mezzo di trazione, e comunque non oltre il termine di corsa del treno. In tale evenienza non dovrà essere comunque superata la velocità di 100 Km/h. Quanto sopra dovrà essere rispettato sia nel</p>	<p>16.6 Qualora durante il percorso una delle apparecchiature di cui al punto 3.2 si guasti e non sia possibile ripristinare il funzionamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se non è possibile comandare il sistema frenante del treno dalla cabina di guida di testa il treno non potrà più proseguire; - se non è possibile visualizzare correttamente in cabina, ove previsto, le autorizzazioni al movimento, per la prosecuzione del treno dovranno essere applicate le norme di cui al punto 10.9; - se non è possibile ripristinare la 	M		IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>caso di mezzo di trazione affidato a due agenti di condotta sia nel caso in cui con i treni serviti da mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta, il capotreno (o altro agente almeno abilitato ai segnali) prenda posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente. Resta invece valido l'obbligo, con tutti i treni ed indipendentemente dal periodo della giornata, di proseguire non superando comunque la velocità di 50 km/h, solo fino alla successiva località di servizio (al fine di liberare la linea) dove dovrà essere richiesta locomotiva di riserva, qualora, con i treni serviti da mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta, quest'ultimo non possa essere affiancato dal capotreno (o altro agente almeno abilitato ai segnali).</p>	<p>funzione di protezione della marcia dei treni è ammesso che il treno possa proseguire nel rispetto di quanto indicato al punto 12;</p> <ul style="list-style-type: none"> - se non è possibile ripristinare il funzionamento del dispositivo di visualizzazione della velocità istantanea il treno potrà proseguire fino alla località di termine corsa solo se è presente in cabina di guida un dispositivo ausiliario di visualizzazione della velocità e la protezione della marcia del treno sia attiva. In tutti gli altri casi il treno potrà proseguire, al solo scopo di liberare la linea, fino alla prima stazione incontrata, adottando i criteri prudenziali e le cautele che il caso richiede e purché il percorso non sia soggetto a restrizioni incompatibili con le modalità di marcia richieste; - se non è possibile registrare la velocità istantanea o gli eventi di condotta, neanche da altro dispositivo di bordo, il treno potrà proseguire fino alla località di termine corsa; - se non viene controllata la vigilanza dell'agente di condotta il treno potrà proseguire fino alla località di termine corsa, purché la sua circolazione sia protetta da un sistema di protezione. In mancanza anche della protezione la località di termine corsa potrà essere raggiunta non superando la velocità di 50 km/h, purché sia presente in cabina di guida un altro agente con l'obbligo 				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>di sorvegliare sulla vigilanza dell'agente di condotta ed intervenire, arrestando ed immobilizzando il treno, nel caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta;</p> <ul style="list-style-type: none"> - se non è possibile comunicare tramite il sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno, l'agente di condotta per comunicare con il regolatore della circolazione potrà avvalersi del più conveniente altro mezzo di comunicazione, fermo restando quanto disciplinato al punto 11.6; - se non è possibile emettere segnalazioni acustiche, il treno potrà proseguire fino alla prima stazione incontrata, al solo scopo di liberare la linea, purché lungo il percorso non siano in atto o possano attuarsi o situazioni che richiedano l'emissione di segnalazioni acustiche ai fini della sicurezza; - se non è possibile regolarizzare la segnalazione di testa del treno si dovranno applicare le norme del punto 16.7. 				
<p>3. Guasto ETCS, SCMT o SSC e Vigilante nei treni viaggiatori serviti da rotabili affidati ad un agente di condotta scortati dal solo capotreno. Qualora durante il servizio si verifichi un guasto all'apparecchiatura di bordo che comporti la mancata protezione della tecnologia ETCS/SCMT/SSC ed il contemporaneo guasto del Vigilante (o la specifica funzione) il capotreno, anche se:</p>	<p>12.3 Per la circolazione di un treno in assenza della protezione del sistema, devono sussistere tutte le seguenti condizioni:</p> <p>a) risulti attivo il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta oppure, in caso di guasto di tale dispositivo, siano adottate le misure</p>	M		IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- unico agente di accompagnamento presente sul convoglio; il mezzo di trazione non è intercomunicante con il resto del convoglio potrà prendere posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente di condotta, fino alla stazione ove sia possibile la sostituzione del mezzo di trazione o la salita a bordo del secondo agente di condotta (o altro agente almeno abilitato ai segnali) e comunque non oltre il termine di corsa del treno. Di ciò il capotreno dovrà dare avviso ai viaggiatori. 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>previste al punto 16.6, sesto alinea.</p> <p>b) non siano in atto movimenti contemporanei non indipendenti per disposizione di impianto;</p> <p>c) siano adottate, da parte del regolatore della circolazione e dell'agente di condotta, le necessarie ulteriori mitigazioni, atte ad assicurare la circolazione del treno in sicurezza, da definire tenendo conto almeno dei seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; - caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere. <p>Non deve essere comunque superata la velocità di 50 km/h, che deve essere imposta dal sistema di protezione in modo automatico in relazione all'anormalità in atto, salvo il caso in cui il SSB debba essere escluso.</p>				
<p>Prescrizione 678 del 29/03/07 Impiego ALn668/ ALn663 dotate di SSB/SSC interfacciato con il dispositivo di comando frenatura (piastra pneumatica) del Vigilante, funzionante anche con il dispositivo Vigilante escluso e, in tal caso, senza la funzionalità di controllo convoglio fermo" 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</p>					<p>Vedi tabella di raffronto Sezione IV PARTE PRIMA NEAT – RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	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 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 riportato. In attesa delle modifiche ai testi regolamentari, per l'utilizzo dei rotabili di cui all'oggetto l'Allegato XIV quinquies dell'IPCL è così integrato e modificato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Generalità/Prestazioni" [punto 1 all. XN quinquies] Determinati rotabili permettono l'esclusione indipendente di SSC e del dispositivo Vigilante. • "Dispositivo Interfaccia Uomo-Macchina (cruscotto)" [punto 2.2.1 all. XIV quinquies] Su determinati rotabili il cruscotto (vedi fig. 1) prevede: o un pulsante CSR di colore giallo, per il riconoscimento dell'aspetto restrittivo dei segnali; <ul style="list-style-type: none"> • un pulsante, luminoso, SSC di colore blu per ottenere l'esclusione/reinclusione della funzione SSC • un pulsante RF di colore bianco, per segnalare l'attivazione della frenatura di emergenza e per il riarmo della stessa e per la prova di efficienza del dispositivo di frenatura; • un commutatore a due posizioni "MAN/SR - TRENO" e due led (bianco e rosso), per attivare la modalità operativa manovra (led rosso acceso lampeggiante) o la funzione supero rosso (led rosso acceso fisso) oppure la modalità operativa treno (led bianco acceso fisso). L'accensione del led bianco o rosso segnala la corretta inserzione/attivazione del SSB mentre ne segnala il guasto il loro spegnimento durante il servizio; • un led di colore bianco "GUASTO A TERRA", che si accende a luce 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir. /2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>lampeggiante in caso di guasto a terra oppure a luce fissa in caso di esclusione della funzione SSC per guasto a terra o un avvisatore acustico integrato nel cruscotto.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inserzione/Attivazione del SSB - Controlli ad inizio servizio" [punto 3.1 all. XIV quinquies] - Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) il SSB si inserisce anche in caso di "Commutatore di Esclusione Vigilante" (CEV) in posizione di escluso ruotando il rubinetto del dispositivo di frenatura (ubicato sulla piastra pneumatica del dispositivo Vigilante) nella posizione "inserito". Con la rotazione del rubinetto in posizione " inserito" viene attivato l'autotest delle apparecchiature. Al termine dell'autotest con esito positivo e con l'abilitazione del banco di guida si ha l'attivazione delle antenne di captazione SSC e l'accensione del led bianco o rosso (la mancata accensione del led, con o meno associato l' intervento della frenatura di emergenza, indica che l'apparecchiatura non è efficiente). Dopo l'inserzione dell'apparecchiatura deve essere, in ogni caso, controllata l' efficienza del dispositivo di comando della frenatura verificando la scarica della condotta generale attraverso l'azionamento del pulsante RF. Sui rotabili in composizione attivi e non presenziati il commutatore CESC dovrà essere mantenuto in posizione " inserito" e il rubinetto del dispositivo di frenatura in posizione "disinserito". • Disattivazione/Disinserzione del SSB (termine servizio)" [punto 3.2 all. XIV quinquies] - Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) in caso di "Commutatore di Esclusione Vigilante" (CEV) in posizione di escluso la disinserzione del SSB avviene 					

"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>automaticamente alla disabilitazione del banco di guida e portando il rubinetto del dispositivo di frenatura (ubicata sulla piastra pneumatica del dispositivo Vigilante) in posizione "disinserito".</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Esclusione/Isolamento SSB" [punto 4 all. XIV quinquies] - Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) l'isolamento del SSB si ottiene portando il commutatore CESC in posizione "escluso". Su tali rotabili l'azionamento del commutatore CESC impone anche la disinserzione del dispositivo di frenatura (ISOLAMENTO) qualora l'apparecchiatura Vigilante sia esclusa. Qualora il CESC venga trovato in posizione "escluso" e l'anormalità non sia registrata sui libri di bordo, lo stesso deve essere commutato nella posizione "inserito" per verificare la corretta inserzione dell'apparecchiatura. • "Attivazione automatica funzione SSC" [aggiungere dopo punto 4 ali. XIV quinquies] - Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) l'attivazione automatica della funzione SSC viene segnalata al PdC dall'accensione del pulsante SSC a luce blu che si verifica impegnando il PI posto in corrispondenza del segnale fisso coincidente con quello di inizio tratta attrezzata oppure con quello incontrato per primo dopo una reinserzione del SSB all'interno di una tratta attrezzata. • "Disattivazione automatica funzione SSC" [aggiungere dopo punto 4 aH. XIV quinquies] - Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) la disattivazione automatica della funzione SSC viene segnalata al PdC dallo spegnimento della luce blu del pulsante 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>SSC che si verifica impegnando il PI posto in corrispondenza del segnale fisso coincidente con il termine della tratta attrezzata ..</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Esclusione funzione SSC" [aggiungere dopo punto 4 all. XIV quinquies] - Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) l'esclusione della funzione SSC in caso di guasto a terra avviene manualmente premendo a treno fermo il pulsante "SSC" acceso a luce blu (o spento in caso di funzione SSC non ancora attiva) fino all'attivazione a luce fissa della gemma GUASTO a TERRA. 11 pulsante "SSC", al rilascio, deve spegnersi se acceso. • "Reinclusione funzione SSC" [aggiungere dopo punto 4 all. XIV quinquies] - Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) la reinclusione della funzione SSC a seguito di precedente esclusione per guasto a terra avviene manualmente premendo, a treno fermo o a treno in movimento, il pulsante "SSC" fino allo spegnimento della gemma GUASTO A TERRA. Al rilascio del pulsante "SSC" l'apparecchiatura rimane disposta al ricevimento delle informazioni della SST ai fini dell'attivazione automatica della funzione SSC. • "Presenza in consegna del rotabile (inizio servizio)" [punto 9 all. XIV quinquies] - Alla presa in consegna di determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) il PdC deve verificare il regolare funzionamento del SSB (punto 3 all. XIV quinquies). Qualora all'atto dell'inserzione del SSB l'autotest dia esito negativo (comando della frenatura di emergenza non dannabile e/o spegnimento del led associato al commutatore "Man/SR - Treno") oppure dia esito negativo la prova 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>efficienza del dispositivo di comando della frenatura, dovrà essere provveduto all'isolamento del SSB (punto 4 - ali. XIV quinquies). In tal caso il rotabile dovrà essere considerato sprovvisto di SSB SSC.</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Riconoscimento delle segnalazioni restrittive mostrate dai segnali fissi luminosi e di protezione propria dei PL con barriere" [punto 10.2 all. XIV quinquies] - Il PdC deve riconoscere le segnalazioni di "avviso di via impedita", "avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta", "avviso anticipato di via impedita" e "avviso di via libera a velocità ridotta (30 60 100 km/h)", mostrate dai segnali fissi luminosi di Avviso e di Prima Categoria Accoppiati, Semplici e Multipli (art. 40 del RS) e della segnalazione di "avviso di via impedita" mostrata dai segnali di Protezione Propria dei PL con barriere (art. 53 del RS) con le modalità previste al punto 1. Il suddetto riconoscimento deve essere eseguito anche nel caso in cui il pulsante SSC, se presente, non sia ancora acceso. • "Esclusione/Isolamento del SSB per guasti alle apparecchiature del SST" [punto 11.3 ali. XIV quinquies] - Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC). 					
<p>Prescrizione 726 del 03/04/07 Comunicazione dei flussi annuali delle merci pericolose. 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 Spa, l'osservanza delle</p>					<p>Aspetti non riguardanti la circolazione, quindi non regolamentati dal RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura in materia.</p> <p>In conformità a quanto sopra si prescrive quanto di seguito specificato:</p> <p>Le imprese ferroviarie in possesso del certificato di Sicurezza per il trasporto di merci pericolose devono comunicare al Gestore dell'Infrastruttura i flussi annuali (a partire dal 20(2) delle merci pericolose trasportate, fornendo, come da fac-simile allegato, almeno le seguenti informazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tonnellate complessive trasportate nell'arco dell'intero orario ferroviario preso a riferimento; • valore percentuale dei trasporti di merci pericolose rispetto al resto dei trasporti effettuati nell'arco dell'intero orario ferroviario preso a riferimento. • tonnellate complessive per ogni tipologia di merce pericolosa trasportata individuata con la classe del pericolo di appartenenza, numero ONU e codice di pericolo (RID); • quantità di carri/cisterne utilizzati per il trasporto di ogni tipologia di merce pericolosa; • stazione origine e stazione destinataria del trasporto, con indicazione anche degli itinerari percorsi (es. via Bologna-Firenze; via Roma-Napoli) dettagliati in modo tale da poter individuare con precisione il percorso effettuato dal treno. Inoltre ogni impresa ferroviaria deve fornire al Gestore dell'infrastruttura: <ul style="list-style-type: none"> - le previsioni di andamento dei trasporti in oggetto; - l'elenco ufficiale degli scali terminali di merci pericolose, ovvero eventuali modi fiche allo stesso qualora già notificato. <p>La documentazione dovrà pervenire alla Direzione Tecnica e alla Direzione Movimento della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. entro il 31 marzo di ogni anno, anche su supporto informatico</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>modificabile (Microsoft EXCEL); per l'anno 2006 i dati devono pervenire entro e non oltre il 31 maggio c.a.</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 728 del 03/04/07 Comunicazione della natura delle merci trasportate. 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 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 di seguito specificato. In caso di incidenti o inconvenienti interessanti treni merci. le Imprese ferroviarie devono fornire, nel più breve tempo possibile e tramite il proprio Referente, le informazioni sulla natura delle merci presenti sul treno, al fine di supportare l'intervento sia degli organi istituzionali preposti (Vigili del Fuoco, Protezione Civile, Gestore Infrastruttura, ecc.) che di tutto il personale, ferroviario e non, interviene per lo sgombero la riattivazione della linea. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188. Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/di/2012)</p>				
<p>Prescrizione 761 del 05/04/07 Indicatori di velocità massima (art 33 RS)</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione,</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull' infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura in materia. In conformità a quanto sopra si prescrive che ad integrazione e modifica di quanto previsto in materia, tutti i punti di variazione di velocità massima delle linee, sia quelli ubicati in linea sia quelli ubicati all' interno delle località di servizio, riportati nell'Orario di Servizio (OS), devono essere puntualmente segnalati sul terreno, attraverso gli indicatori di velocità massima di cui all'art.33 del Regolamento sui Segnali. I punti di variazione di velocità all'interno delle località di servizio saranno segnalati sul terreno solo sui binari di corsa. I punti di variazione di velocità all'interno delle località di servizio saranno segnalati sul terreno solo sui binari di corsa. Qualora l'installazione degli indicatori di velocità massima risulti difficoltosa per la particolare ristrettezza della sede ferroviaria (come in talune gallerie, trincee, in corrispondenza di qualche altra opera d'arte o per altro motivo) oppure per insufficiente interbinario (es: presenza di altri binari sulla stessa sede</p>	<p>sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ferroviaria) è ammesso installare indicatori di velocità massima di formato ridotto e, all'occorrenza, anche in posizione alta, purché ne sia comunque garantita la visibilità. In tali casi devono essere previsti indicatori ad alto potere rifrangente. Quando la variazione di velocità in diminuzione richiede anche l'installazione degli indicatori di velocità sussidiari, tutti gli indicatori devono essere installati nella medesima posizione (o tutti in basso o tutti in alto). Nei casi in cui sulla stessa sede ferroviaria vi siano più linee, di cui almeno una banalizzata, con punti di variazione di velocità non coincidenti, al di sotto degli indicatori di velocità massima e degli eventuali indicatori sussidiari deve essere applicata una tabella riportante una freccia orizzontale, dello stesso colore e con le medesime caratteristiche di visibilità, che indica il binario a cui si riferiscono. Resta inteso che gli indicatori di velocità massima devono essere sempre ubicati ad una distanza dai segnali fissi non inferiore a 100 metri ed i punti di variazione delle velocità massime delle linee non devono mai coincidere con i segnali fissi. L'installazione degli indicatori di velocità massima dovrà avvenire a seguito di specifico sopralluogo del personale competente delle Direzioni Compartimentali Movimento, Infrastruttura e dei Nuclei Territoriali della Direzione Tecnica. Di tale attività sarà dato riscontro oggettivo in specifico verbale. Il contenuto della presente prescrizione deve essere applicato</p>	<p>preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p> <p>5.8 Qualora le caratteristiche di stabilità sul terreno o di controllo tecnologico di un segnale di terra non garantiscano la sua presenza e le corrette indicazioni da esso fornite al passaggio dei treni, esso può essere utilizzato solo per indicare sul terreno vincoli di marcia già notificati ai treni tramite le DEL o le prescrizioni di movimento.</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>per l'istituzione delle nuove variazioni di velocità massima delle linee; quelle in essere devono essere adeguate ai nuovi criteri entro un anno dall' emanazione della presente Prescrizione.</p>					
<p>Prescrizione 820 del 13/04/07 Movimenti di retrocessione su linea AV con mezzi di trazione con SSB ERTMS/ETCS - Ansaldo (ASF) 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 merce 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 conformità a quanto sopra, in seguito all'entrata in esercizio di mezzi di trazione di cui all'oggetto si prescrive quanto di seguito riportato. In riferimento al punto 10.8 (movimenti di retrocessione) dell'Allegato XIV quater della Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL), con i mezzi di trazione attrezzati con SSB ERTMS/ETCS - Ansaldo (ASF) , sino a nuovo avviso, anche l'effettuazione dei brevi movimenti di retrocessione di estesa non superiore a 200 m nello stato di Post Trip, in presenza di situazioni di imminente pericolo, devono essere eseguiti con il SSB in Isolation. Per permettere l'individuazione dei rotabili di cui all'oggetto deve essere riportata sui relativi libri di bordo la dicitura: "Rotabile attrezzato con SSB ERTMS/ETCS con tecnologia Ansaldo ASF di cui alla</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Vedi tabella di raffronto Sezione VI PARTE PRIMA NEAT - RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
prescrizione (riportare il protocollo della presente).					
<p>Prescrizione 827 del 16/04/07 Incombenze richieste con nota del Ministero dei trasporti D.G.I. / Div.5 0032945 del 04/04/2007 concernente la verifica dello stato di attuazione di quanto disposto dalle direttive ministeriali 13/2006/Div 5 del 9 marzo 2006 e n. 44725 del 20 ottobre 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 e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. In conformità a quanto sopra al fine di ottemperare con la massima urgenza a quanto in essa richiesto, si trasmette in <i>Allegato 1</i> la nota in oggetto. La Direzione Manutenzione di RFI dovrà quindi comunicare entro la fine di aprile 2007 i dati di monitoraggio della funzionalità dei sistemi di controllo automatico della marcia del treno attualmente in esercizio (ERTMS - SCMT e SSC) in termini di affidabilità, disponibilità e sicurezza (RAMS) segnalando le eventuali criticità emerse. Ciascuna Impresa Ferroviaria in indirizzo dovrà comunicare a questa Sede: 1. al più presto e comunque entro il corrente mese di Aprile 2007: 1.1. la pianificazione dell'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo già richiesto da questa sede con nota RFI-DTC\A0011\P\2005\OOOO834 del</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Aspetti non riguardanti la circolazione, quindi non regolamentati dal RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>10/06/2005, che tenga conto delle eventuali osservazioni formulate con nota del 3 agosto 2006 o nel corso dei successivi incontri sul tema e che sia comunque conforme a quanto prescritto dalle Direttive Ministeriali in oggetto,</p> <p>1.2. la pianificazione dei treni x km che si prevede saranno effettuati la prima settimana di ogni mese da ora fino a giugno 2008 su linee già attrezzate SCMT" o SSC con cabine di guida già attrezzate con i sistemi di bordo coerenti con l'attrezzaggio di terra;</p> <p>2. entro il giorno 15 di ogni mese:</p> <p>2.1. l'elenco dei rotabili dotati di cabina di guida che al primo mercoledì del mese stesso risultano attrezzati con SCMT o SSC già richiesto da questa sede con nota RFI-DTC\A0011\P\2005\0000834 del 10/06/2005 indicando eventuali ritardi rispetto al programma di cui al precedente punto 1.1, le cause di tali ritardi e le azioni messe in atto per rimuoverle.</p> <p>2.2. i dati relativi ai treni x km effettuati già richiesti da questa sede con nota RFI-DTC\A0011\P\2005\0000834 del 10/06/2005 e suddivisi come già richiesto in dettaglio con le lettere del 3 agosto 2006 indicando eventuali ritardi rispetto al programma di cui al precedente punto 1.2, le cause di tali ritardi e le azioni messe in atto per rimuoverle. Si trasmette inoltre in <i>Allegato 2.</i>, il prospetto delle linee che saranno attrezzate con SCMT invece che con SSC, a modifica di quanto già comunicato con la prescrizione RFI-DTC\A0010\P\2006\0000938 del 31/03/2006.</p> <p>Tale variazione è stata ritenuta opportuna per minimizzare l'attrezzaggio delle cabine di guida con entrambi i sottosistemi di bordo SCMT ed SSC. 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>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir /2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Prescrizione 938 del 02/05/07 Utilizzazione degli agenti in possesso dell'abilitazione di tipo "B/C/D" (disposizione 31/2000) nelle mansioni di secondo agente di condotta - Integrazione alla formazione. 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 della stessa Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del Gestore dell'Infrastruttura in materia. Vista la disposizione n.31/2000 del 8/11/2000 che riporta le modalità di rilascio delle abilitazioni di Tipo B/C/D (le cui mansioni autorizzate sono descritte nei rispettivi sub allegati alla suddetta disposizione); Vista la prescrizione RFL\TC\ A0011 \P\2004\0000220 del 11/03/2004 che autorizza l'utilizzo in mansioni di secondo agente di condotta degli agenti in possesso dell'abilitazione alla condotta di tipo D coerentemente alla tratta oggetto dell' abilitazione. E' ammesso integrare le abilitazioni alla condotta di tipo "B/C/D" rilasciate in precedenza alla presente con le competenze richieste per lo svolgimento delle mansioni di secondo agente di condotta ai treni su tutte le linee dell'infrastruttura ferroviaria nazionale indipendentemente dai vincoli propri</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. 4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>	<p>M</p>		<p>IF</p>	<p>Il secondo agente di condotta non è più regolamentato dal RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'abilitazione di origine (vincoli chilometrici, di pendenza, di omogeneità delle tratte di linea interessate, ecc). Lo svolgimento delle mansioni da primo agente di condotta alle manovre, tradotte e ai servizio particolari resta limitato alle tratte/località previste dalle abilitazioni di origine (Tipo B/C/D) rilasciate nel rispetto delle disposizioni vigenti (mansioni autorizzate dai sub-allegato 2, 3, 4 alla disposizione n. 31 del 8/11 /2000). Le Imprese Ferroviarie, nel conferire le integrazioni di cui sopra e nell'utilizzazione del personale, dovranno garantire nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia: la definizione dei contenuti della formazione integrativa sulle competenze teoriche richieste per lo svolgimento delle mansioni da secondo agente di condotta su tutta l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Il contenuto della formazione integrativa sarà determinato sulla base delle competenze teoriche già acquisite con l'abilitazione di origine la certificazione delle competenze oggetto della formazione aggiuntiva; la caratterizzazione del documento di identificazione alla condotta (patente) in modo da garantire il controllo dei requisiti richiesti dal nuovo profilo di utilizzazione con modalità concordate con il GI; In caso di utilizzazione del personale suddetto in mansioni di secondo agente di condotta, i requisiti di conoscenza della linea e dei mezzi di trazione dovranno essere soddisfatti dal primo agente di condotta; Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai</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>sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188. Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.</p>					
<p>Prescrizione 942 del 02/05/07 Prescrizione concernente le attività di accettazione dei trasporti merci in partenza nelle località di origine. 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 e in considerazione che la disposizione di RFI n. 63 del 19/12/2006 ha annullato le "Norme complementari FS" alle "Direttive per il Carico-Tomo 1 e 2" dell' allegato II al RIV inserendo le stesse nel punto 12 della Parte II delle Norme per la verifica tecnica dei veicoli si prescrive che nelle località di origine per quanto riguarda l'esecuzione e l'assicurazione del carico sui carri e la verifica delle loro dimensioni, oltre a quanto previsto dalle norme in vigore, sia garantito anche il rispetto del punto 12 della predetta normativa. Il presente provvedimento</p>	<p>1.1 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia. 4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione. 7.1 La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi. 7.3 La partenza di ciascun treno è subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza</p>			<p>IF</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10- 11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.	del treno.				
<p>Prescrizione 1096 del 03/05/07 Attivazione modifiche orario in vigore dal 10 Giugno 2007. In relazione alle consistenti variazioni dell'offerta commerciale si prescrive che per l'adattamento dell'orario previsto dalle ore 00,00 del 10 Giugno 2007 devono essere adottate le stesse procedure previste per il cambio orario programmato . Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti i cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p>					Aspetti non riguardanti la circolazione, quindi non regolamentati dal RCF.
<p>Prescrizione 1213 del 10/05/07 Partenza treni su linee banalizzate: Chiarimento. E' stato chiesto di conoscere se nei casi di inoltro sul binario di destra da una stazione dotata di segnale imperativo di blocco (art. 1/5a DELB ed art. 1/5 a IELB), con segnale di partenza a via impedita (o partenza da binario eccezionalmente sprovvisto di segnale) e con segnale imperativo di blocco a via libera, sia necessario praticare ai treni l'esistenza della via libera di blocco elettrico. Al riguardo, si precisa che in tale evenienza la prescrizione relativa alla esistenza della via libera di blocco elettrico non deve essere praticata. Resta inteso che tale prescrizione, quando esistente la via libera di blocco elettrico, deve essere notificata nei casi di inoltro sul binario di destra con il segnale imperativo di blocco a via impedita.</p>					Vedi tabella di raffronto DELB – RCF.

"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 1215 del 10/05/07 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. In occasione dell'entrata in vigore del nuovo orario previsto alle ore 00.00 del 10 giugno 2007, ai treni in circolazione nella notte dal 09 al 10 giugno 2007 dovrà essere consegnata, fino alla stazione termine di corsa, la Scheda Treno/Scheda Orario prodotta fino al 09 giugno 2007 e in aggiunta la nuova Scheda Treno/Scheda Orario con data di validità del giorno 10 giugno 2007. 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 : "Utilizzate la Scheda Treno/Scheda Orario con data di validità del 09/06/2007 fino alla prima località di servizio indicata su tale Scheda Treno/Scheda Orario dopo le ore 00.00 del 10/06/2007. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui artt. 4-10- 11-36 del</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir /2012)</p>				<p>Aspetti non riguardanti la circolazione, quindi non regolamentati dal RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n° 188. Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.					
<p>Prescrizione 1305 del 23/05/07 Prescrizione. Dotazione di staffe per i treni merci non composti da almeno il 50% di carri carichi e con massa superiore a quella prevista dall'Art. 73 della P.G.O.S. 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 della stessa Rete Ferroviaria Italiana S.p.A - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del Gestore dell'Infrastruttura in materia. In conformità a quanto sopra e a seguito delle nuove norme in materia di immobilizzazione dei treni si prescrive quanto a seguito riportato. L'art.74 comma 6 e l'Allegato VII della P.G.O.S. disciplinano la dotazione delle locomotive con i dispositivi di ausilio all'immobilizzazione dei treni (staffe), rimandando ad ulteriori specifiche prescrizioni del Gestore Infrastruttura la dotazione delle locomotive in servizio ai treni merci non composti da almeno il 50% di carri carichi ed ai treni merci la cui massa superi quella prevista dall'Art. 73. La presente fornisce appunto le seguenti particolari prescrizioni: 1 Treni merci non aventi in composizione almeno il 150% di carri carichi. L'impiego delle staffe in sostituzione del prescritto rispetto, con i freni di stazionamento, dei valori indicati nella</p>	<p>3.1 Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati; - 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. 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>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>			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Tabella 36 della P.G.O.S., di cui all'Art. 74 comma 6 della P.G.O.S., è consentito anche per tali treni, purché la loro massa rimorchiata non superi quella riportata nelle tabelle allegate alla presente, raggiungibile con la dotazione di un eventuale numero di staffe aggiuntivo (senza comunque superare il valore di massa rimorchiata raggiungibile con la dotazione di 24 staffe).</p> <p>2. Treni merci serviti da freno continuo la cui massa supera quella prevista dall'Art. 73 della P.G.O.S.</p> <p>L'impiego delle staffe in sostituzione del prescritto rispetto, con i freni di stazionamento, dei valori indicati nella Tabella 36 della P.G.O.S., di cui all'Art. 74 comma 6 della P.G.O.S., è consentito anche per tali treni purché siano composti da almeno il 50 % di carri carichi e, qualora circolino su linee con pendenza massima superiore al 25 ‰/00 siano serviti da locomotiva avente in dotazione il seguente numero di staffe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 12 (in caso di dotazione di staffe in lega d'alluminio); - 15 (in caso di dotazione di staffe in legno). <p>Non rientrano nel computo del numero di staffe indicato nella presente prescrizione e nei relativi Allegati le eventuali ulteriori staffe prescritte dalle norme particolari di circolazione del mezzo di trazione come dotazione aggiuntiva. Qualora, per i treni di cui alla presente prescrizione, sia necessario procedere all'immobilizzazione del convoglio ricorrendo alla messa in opera delle staffe (art. 78 comma 7 della P.G.O.S.), le stesse devono essere impiegate tutte e con le modalità previste nell'Allegato VII della P.G.O.S.</p> <p>La presente prescrizione, emessa ai sensi e per gli effetti di cui agli art. 4 - 10 - 11 - 36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003 n. 188, sostituisce la prescrizione RFI-DTC\</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>A0011\PA\2003\OO01157 del 24/07/2003 avente come oggetto "Prescrizione - Treni merci composti di carri vuoti" . Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.</p>					
<p>Prescrizione 1333 del 23/05/07 Avviso circolazione treni merci con un solo agente addetto alla condotta e senza agente di accompagnamento 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 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 conformità a quanto sopra, ad integrazione del punto 2.3 della Prescrizione RFI-DTC\A0010\PA\2006\0003227 del 06/12/2006 concernente "Norme e condizioni specifiche per la circolazione dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta senza agente di accompagnamento dei treni" si prescrive quanto di seguito specificato. La circolazione dei treni merci con un solo agente di condotta e senza agente di accompagnamento dei treni deve essere notificata, con comunicazione registrata, da ciascun Referente accreditato dell'Impresa Ferroviaria territorialmente competente al corrispondente Referente accreditato del Gestore Infrastruttura con i dati previsti nel punto 2.3 della suindicata Prescrizione, utilizzando la seguente formula: '(Treno del con locomotiva (gruppo e serie) e con un agente di</p>	<p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli. 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. 4.10 Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione. 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</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>condotta da a ".....".</p> <p>Ciascun Referente accreditato del Gestore Infrastruttura interessato dal percorso del treno, deve avvisare, con comunicazione registrata, i DC/DCO e, sulle linee esercitate a Dirigenza Locale senza il DC, il DM della stazione di origine. Ciascun DC deve trasmettere, con comunicazione registrata, l'annuncio a tutte le stazioni del percorso rientranti nella sua giurisdizione. Sulle linee esercitate a Dirigenza Locale senza il DC, spetta al DM della stazione di origine del treno diramare per iscritto il predetto annuncio alle stazioni del percorso. con le stesse modalità di trasmissione previste dall'art. 11 RCT per i treni straordinari ad orario prestabilito. Il DM della stazione di origine, prima di disporre per la partenza del treno deve verificare la congruenza tra i dati contenuti nella comunicazione registrata ricevuta dal DC o dal Referente accreditato del Gestore Infrastruttura e quelli contenuti nella comunicazione della composizione del treno ricevuta dall'agente addetto alla formazione dei treni dell'Impresa Ferroviaria. In caso di mancanza di una delle due comunicazioni o di discordanza fra le stesse, deve avvisare l'agente o gli agenti responsabili dell'informazione mancante o errata ed attendere da loro la relativa notifica o rettifica della comunicazione. 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>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>				

"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 1441 del 31/05/07</p> <p>1) Prescrizione. Attrezzaggio con terminali GSM-R delle cabine di guida dei mezzi di trazione affidati ad un agente addetto alla condotta.</p> <p>2) Configurazione del "Sistema di protezione e controllo della marcia" idonee al servizio con mezzi di trazione affidati ad agente di condotta con o senza agente di accompagnamento.</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 sotto 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>Visto quanto disposto dalla Disposizione n° 27 del 07/06/2006 (Allegato 1 - Parte II - Punto 4) e dalla successiva prescrizione RFI-DTC\A0010\P\2006\0003445 del 18/12/2006 circa l'attrezzaggio dei rotabili dotati di cabina di guida con terminale GSMR di tipo veicolare (Cab radio). Si prescrive che, nel caso di condotta ad agente solo, senza agente di accompagnamento la presenza in cabina di guida del Cab-Radio o palmare con collegamento ad antenna esterna venga assicurata a partire dalla data di attivazione del prossimo orario estivo.</p> <p>Resta inteso che tale obiettivo è comunque da perseguire anche per l'attrezzaggio delle cabine di guida dei mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta con agente di accompagnamento presente sul treno. A tal fine si sollecitano codeste Imprese Ferroviarie in indirizzo a provvedere a sottoporre</p>	<p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo di comando del sistema frenante; - dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. <p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p>			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>progressivamente, entro i termini della Direttiva Ministeriale sulla sicurezza della circolazione ferroviaria prot. 13/2006/DIV-S del 09/03/2006, alla certificazione dei CAB-RADIO e dei CAR-KIT installati sui rotabili come da nota RFI-DTC\A0011\P\2004\0001326 del 22/12/2004 (per pronto riferimento allegato 2 alla presente).</p> <p>In riferimento alla nota RFI-DTC\A0011\P\2005\0000707 si fa presente che visto il buon esito dell'esercizio sia sui rotabili minuetto sia sui rotabili E464 (stessa versione S'W) è possibile rimuovere il vincolo "considerato che non è mutato il contesto operativo di esercizio".</p> <p>Nella tabella in allegato 1 sono portate le configurazioni del "Sistema di protezione e controllo della marcia" idonee al servizio con mezzi di trazione affidati ad agente di condotta con o senza agente di accompagnamento.</p> <p>Il presente provvedimento sostituisce la prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli art. 4 - 10 - 36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003 n. 188.</p> <p>Segue Allegato 1.....</p>					
<p>Prescrizione 1763 del 20/06/07 Prescrizione concernente la disposizione 39 del 15 settembre 2004: proroga del periodo transitorio per l'applicazione delle norme relative alle Mansioni esecutive connesse con la protezione dei cantieri di lavoro e la guida dei mezzi d'opera di proprietà delle imprese appaltatrici.</p> <p>A seguito delle osservazioni pervenute si prescrive che il termine de] periodo transitorio per l'applicazione delle norme previste nel sub-allegato 7 della disposizione 39/2004 in merito al conferimento delle</p>					<p>Prescrizione non di carattere normativo (Proroga Disp 39/2004)</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>abilitazioni alle "Mansioni esecutive connesse con la protezione dei cantieri di lavoro" e della "Guida dei mezzi d'opera di proprietà delle Imprese Appaltatrici", fissato, con la prescrizione DTC\A0011 \P\2006\0003461 del 19 dicembre 2006, al 30 giugno 2007, è prorogato al 31 dicembre 2007.</p> <p>Si precisa, infine, che al termine del periodo indicato non saranno concesse ulteriori proroghe.</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 1819 del 26/06/07</p> <p>Prescrizione concernente il sistema di trasporto ""Strada viaggiante" (caricamento di veicoli stradali autocarri con o senza rimorchio nonché di semirimorchi con motrice su carri preposti), in relazione al trasporto di merci pericolose.</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 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 per i treni impiegati del sistema di trasporto strada viaggiante (composti ad esempio da carri Modalohr o Ultrabassi) in servizio interno,</p>					<p>Vedi tabella di raffronto TCUS – RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>nonché per quelli in servizio internazionale aventi origine in località della Rete Ferroviaria Italiana e diretti all'estero si prescrive che:</p> <p>a) il distanziamento fra i carri ed i grandi contenitori previsto dall'istruzione per il servizio dei manovratori (art. 3 allegato 3) e dalle Norme per la verifica tecnica dei veicoli (Parte II punto 15.8), deve essere applicato anche ai veicoli stradali caricati sui carri tenendo presente che, per i carri Modalhor per carro carico si deve intendere un piano distinto di carico (metà carro) carico con un semirimorchio;</p> <p>b) sul carro agganciato alla carrozza viaggiatori per gli autisti degli automezzi nello spazio predisposto per l'alloggiamento del veicolo adiacente alla carrozza viaggiatori non deve esser presente un veicolo stradale recante etichette di pericolo conformi ai modelli dal 1 al 9 del RID. 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 1934 del 04/07/07 Chiarimenti in ordine all'applicazione della disposizione n.55/2006 del 28/11/2006. Alcune Imprese Ferroviarie hanno avanzato chiarimenti in ordine all'applicazione della disposizione 55 del 28/11/2006 inerente <i>"Norme relative alle visite mediche per l'assunzione e la revisione del personale utilizzato in attività connesse con la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario"</i>, in particolare sono stati posti i seguenti quesiti: 1. Se il personale addetto all'attività di sicurezza "Manutenzione rotabili", finora escluso dalle visite sanitarie di assunzione e di revisione, ha l'obbligo</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>di effettuare tali visite:</p> <p>2. Se un agente che è in possesso delle abilitazioni al modulo A (propedeutico) e D acquisiti ai sensi della disposizione 1712006, l'eventuale esito negativo degli accertamenti sanitari previsti per il modulo A, inibisce lo svolgimento di tutte le funzioni caratteristiche delle manovre (dirigenza, sorveglianza, autorizzazione, comando, esecuzione) o solamente alcune di esse, in considerazione del fatto che, sulle linee in telecomando, le relative istruzioni (IET) delegano già alcune di dette operazioni al CT. In risposta al quesito si chiarisce quanto segue:</p> <p>Nelle more dell'emanazione da parte del Gestore Infrastruttura di norme che definiscano il sistema di qualificazione professionale del personale addetto alla Manutenzione dei rotabili, le cui attività siano o meno riconducibili alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, si chiarisce che il personale impiegato in tale attività dalle IF, non deve attualmente essere sottoposto ad alcun accertamento sanitario sia per l'assunzione, sia per la revisione. Invece, per il solo personale del gruppo FS resta vigente quanto disposto dall'art. 5 della disposizione 55/2006, in particolare per quanto attiene la visita di assunzione che deve continuare ad essere effettuata. In risposta al secondo quesito, occorre premettere che il comma 2 dell' articolo 1 dell'Istruzione per il Servizio dei Manovratori (ISM) individua come operazioni connesse con l'attività di manovra, quelle relative "all'unione e al distacco dei rotabili e all'esecuzione dei movimenti di manovra necessari per comporre e scomporre un treno ovvero per spostare i rotabili da un posto all'altro della stazione ". L'art. 2 della stessa istruzione prevede, inoltre, che l'esecuzione dei</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir /2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>movimenti di manovra possa essere ulteriormente distinta in cinque operazioni :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dirigenza della manovra; 2. sorveglianza della manovra; 3. autorizzazione della manovra; 4. comando della manovra; 5. esecuzione della manovra. <p>Com'è noto, il personale che svolge l'attività di manovra deve essere in possesso dell'abilitazione al modulo A, secondo quanto previsto dalla disposizione 17/2006. Il possesso di detta abilitazione consente al personale di eseguire tutte le operazioni costituenti l'attività stessa. È fatta eccezione per l'attività svolta in impianti posti su linee in telecomando, dove l'istruzione per l'Esercizio in Telecomando (IET) prevede che alle operazioni di manovra dei treni deve provvedere il capotreno od altro agente comunque in possesso dell'abilitazione all'accompagnamento treni (modulo D) coadiuvato, sotto la sua direzione e sorveglianza, da altro personale della stessa IF che, ovviamente, deve essere in possesso del modulo A. Ciò premesso, si chiarisce che, se negli impianti posti su linee in telecomando, le</p> <p>IF intendono affidare lo svolgimento di tutte le operazioni di manovra al solo agente in possesso del modulo D, questi deve avere i requisiti fisici richiesti dalla disposizione 55/2006 in riferimento all'attività di manovra. Nel caso in cui tali requisiti non sono soddisfatti, il personale in questione potrà svolgere, nell'ambito delle operazioni connesse con l'attività di manovra descritte in precedenza, solo quelle indicate nei punti 1,2 e 3. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir. /2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
2003, n. 188. Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.					
<p>Prescrizione 04702/07 del 05/07/2007 Applicazione della disposizione n°20 del 09/05/2007. Allo scopo di favorire l'applicazione delle norme relative alla disposizione in oggetto, si forniscono le seguenti informazioni e/o chiarimenti, richiesti da alcune Imprese Ferroviarie, circa le motivazioni per le quali sono state introdotte le nuove modalità nella composizione dei treni aventi massa rimorchiata superiore a 1200 t. Come si evince dal testo del nuovo articolo 75 comma 2 PGOS. per migliorare la dinamica di marcia, non sono ammessi, sui treni merci con freno tipo viaggiatori averti massa rimorchiata superiore a 1200 t, ulteriori rotabili muniti di freno continuo tipo merci attivo oltre ai cinque previsti. Relativamente a tali rotabili, di cui possono far parte eventuali locomotive in composizione, la loro massa fumata (tipo merci) può superare il 20% della massa frenata complessiva del treno, senza dar luogo alla frenatura mista, che in ogni caso è limitata ai treni merci con massa rimorchiata inferiore a 1200 t. In tal modo è possibile mantenere l'impiego della tabella B art.81 PGOS utilizzata dai treni merci serviti dal freno continuo tipo viaggiatori, così da evitare le riduzioni di velocità che si determinerebbero utilizzando la frenatura tipo merci su tutti i treni aventi massa superiore a 1200t. Il suddetto comma 2 prevede inoltre una riduzione del 25% da applicare alla massa frenata realizzata dai veicoli con frenatura tipo merci attiva. La suddetta riduzione del</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> " SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				Vedi tabella di raffronto PGOS – RCF.

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>25% della massa frenata si applica solo ai veicoli rimorchiati e non alle locomotive la cui massa frenata va contabilizzata al 100%. Sempre, in riferimento al testo del comma 2 dell'articolo 75 (modificato con l'articolo 4 della disposizione 20/2007) si chiarisce che la frase, più volte ripetuta, <i>"muniti di freno continuo tipo merci"</i> non può che essere intesa come <i>« muniti di freno continuo tipo merci in azione »</i> in quanto se lo stesso tipo di freno non fosse in <i>azione</i> il relativo veicolo non avrebbe <i>"massa frenata"</i> computabile ai fini dello stesso comma 3; pertanto nelle località di origine e formazione dei treni dovranno essere inseriti in testa al convoglio cinque rotabili dopo le locomotive attive con freno tipo merci in <i>azione ed efficiente</i>. Resta ammesso, per un eventuale guasto durante la corsa, provvedere all'isolamento dall'azione frenante di uno dei cinque rotabili nel rispetto della normativa vigente che al riguardo resta invariata. Infine resta inteso che" ai treni AFA. composti di carri - MODALHOR.- ed ai treni formati da carri ultrabassi - Rola - circolanti con norme Specifiche di composizione, disciplinate a parte e comuni ad altre Reti, non si applicano le condizioni di frenatura stabilite per i treni aventi massa superiore ad 800t e/o 1200t dal già citato comma 2 dell'art. 75 PGOS.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Prescrizione 2052 del 11/07/07 Precisazione sull'applicazione della prescrizione 1763 del 20/06/2007 "Proroga periodo per l'applicazione delle norme</p>					<p>Aspetto organizzativo non regolamentata dal RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>relative alle "Mansioni esecutive connesse con la protezione dei cantieri di lavoro " e alla "Guida dei mezzi d'opera di proprietà delle imprese appaltatrici".</p> <p>In applicazione della prescrizione in oggetto, si precisa che la proroga concessa sul termine del periodo transitorio per l'applicazione delle norme previste nel sub-allegato 7 della disposizione 39/2004, si attua per la sola abilitazione alla "Guida dei mezzi d'opera di proprietà delle Imprese Appaltatrici" e non per quella relativa alle "Mansioni esecutive connesse con la protezione dei cantieri di lavoro" .Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt.4-10 -36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188. Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendol'allegato modello prestampato.</p>					
<p>Prescrizione 2218 del 19/07/07 Procedure operative per la gestione di determinate ripetizioni in sicurezza, tramite l'interfaccia operatore RBC, presso il Posto Centrale della linea AC/AV Roma – Napoli</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 della stessa Rete Ferroviaria Italiana S.p.A -</p>	<p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. 			GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del Gestore dell'Infrastruttura. In conformità a quanto sopra, in applicazione delle norme contenute nell'art. 24 comma 3 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando si prescrive quanto di seguito riportato:</p> <p>Ripetizioni in sicurezza</p> <p>Le ripetizioni in sicurezza, rilevabili presso il Posto Centrale della linea AC/AV Roma-Napoli sul QL vitale dell'Interfaccia operatore RBC sono:</p> <p>a) stato dei Posti di Cambio Fase (attivo, non attivo);</p> <p>b) stato di libero - occupato dei circuiti di binario.</p> <p>L'operatore deve ritenere libero il tratto di linea compreso fra due PdS quando esistano le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sia possibile accertare sul QL del Sistema Comando e Controllo, che il senso di orientamento del blocco, nel PdS che delimita l'inizio della tratta interessata sia orientato per le partenze; • sia possibile accertare sul QL vitale dell'interfaccia operatore RBC, che i circuiti di binario dell'itinerario di partenza dei PdS e di linea siano liberi fino al segnale di protezione del successivo PdS. <p>Nel caso che uno o più circuiti di binario di linea risultino occupati, il tratto deve essere considerato libero a condizione che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dopo il passaggio dell'ultimo treno, 	<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>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>nessun movimento di manovra o di circolazione carrelli sia stato autorizzato nel tratto di linea soggetto all'accertamento;</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'icona azzurra dell'ultimo treno che ha circolato, contenente la modalità di marcia, la velocità ed il numero del treno si trovi oltre lo scudetto del punto finale dell'itinerario di partenza del PdS successivo e la sezione ove si trova l'icona del treno risulti occupata; • qualora l'ultimo treno che vi ha circolato sia effettuato con materiale ETR 500, il DCO abbia richiesto e ricevuto dal personale di condotta, con comunicazione verbale registrata, conferma che esiste la completezza del treno, limitatamente alla presenza di tutti i veicoli previsti. Il macchinista confermerà la completezza del convoglio solo nel caso di piena efficienza del comando e controllo della locomotiva di coda ed in assenza di altre anomalie al convoglio stesso rilevabili dalle segnalazioni dal banco di manovra. Nel caso in cui non sussistano le suddette condizioni il personale di condotta potrà avvalersi del personale di bordo per tale accertamento; <p>qualora l'ultimo treno che vi ha circolato sia invece effettuato con materiale diverso da quello ETR 500, il DCO deve richiedere ed</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
ottenere la conferma della completezza del treno, con comunicazione verbale registrata dal capotreno.					
Prescrizione 2237 del 24/07/07 Chiarimento: utilizzazione capi treno in qualità di secondo agente in macchina. Requisiti psicofisici. Riferimento disposizione 55/06. Segue testo....	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.			IF	
Prescrizione 2344 del 02/08/07 Prescrizione concernente modifiche alla Tabella 1 della "Procedura per la classificazione e distribuzione al personale delle imprese ferroviarie dei testi normativi emessi dalla Divisione Infrastruttura" allegata alla disposizione n° 7 del 28/01/2000. Segue testo....	1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. 1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli. 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			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>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>Prescrizione 2791 del 19/09/2007 Esclusione funzione SCMT ambito stazione di Modane. 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 che nell'ambito della località di Modane (Modane Gare e Modane Fourneaux) deve essere resa non attiva la funzione SCMT. Pertanto deve essere notificato, a tutti i treni, in partenza dalle suddette stazioni la seguente prescrizione: <i>"Qualora vostro treno servito da rotabile attrezzato con apparecchiatura SCMT escludete la funzione SCMT in partenza dalla stazione di Modane Fx (o Modane) e reincludete la dopo il superamento del segnale di partenza (italiano) delle predette stazioni.</i> 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. Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il</p>	<p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>12.1 Il SSB del sistema di protezione della marcia o una o più funzioni di sicurezza da esso fornite possono essere esclusi soltanto qualora strettamente necessario al proseguimento del treno (autorizzazione al movimento concessa tramite prescrizione, guasto del sistema di protezione).</p> <p>12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi in suo possesso.</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.					
<p>Prescrizione 2792 del 19/09/2007 "Utilizzo dei rotabili muniti di apparecchiatura SCMT circolanti su linee con BAcc". 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 che il Personale di Condotta, sulle linee con BAcc e con i treni effettuati con materiale ETR muniti di apparecchiatura SCMT, contrariamente a quanto previsto dalla prescrizione RFI-DTC\A0011\P\2004\0001187 del 01.12.2004, deve applicare quanto previsto nel punto 3.2 dell'allegato XIV IPCL. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-1 0-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188. Si invitano le Strutture in indirizzo a voler informare il dipendente personale interessato e confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato dello prestampato.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				Vedi Tabella di raffronto Sezione II Parte Prima NEAT – RCF.
Prescrizione 2798 del 19-09-2007	1.1. Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Prescrizione concernente la composizione dei treni merci in visita tecnica di scambio o con caratteristiche particolari.</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 in riferimento alle Norme per la verifica tecnica dei veicoli - Parte I, punto 3.3.1.1 - si fa presente che i carri cisterna o ferro-cisterne sono da considerare, ai fini della visita tecnica a cui devono essere sottoposti, equiparati ai contenitori cisterna e pertanto assimilabili ai carri di cui al comma a) di detto punto. 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>competenza dell' Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</p> <p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p>7.1 La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> <p>7.2 La verifica tecnica deve essere inoltre estesa anche al controllo delle caratteristiche della composizione e della frenatura del treno, delle segnalazioni di testa e di coda del treno e della effettuazione della prova del freno.</p> <p>7.3 La partenza di ciascun treno è subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza del treno.</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Prescrizione 2875 del 25-09-2007 Registrazioni delle modifiche introdotte sui Fascicoli Linea, 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 della stessa Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del Gestore dell'infrastruttura in materia. In conformità a quanto sopra e al fine di omogeneizzare i Fascicoli Linea sull'intero territorio nazionale si prescrive che le pagine recanti la "registrazione delle modifiche al fascicolo linea introdotte a mezzo di Circolare Compartmentale debbano sempre riportare l'elenco completo di tutti gli aggiornamenti introdotti in ogni fascicolo. Pertanto, contestualmente ad ogni modifica introdotta sui Fascicoli, le Direzioni Compartmentali, dovranno provvedere ad inviare al personale interessato, anche le pagine con la "registrazione delle modifiche" aggiornate con l'elenco di tutte le Circolari Compartmentali che vi hanno apportato modifiche fino a quella data.</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			GI	
<p>Prescrizione 2982 del 02-10-2007 Attivazione SCC in base allo schema di principio "V 407 2ª generazione" sul tratto di linea a semplice binario Patti-Lascari Gratteri</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati</p>			GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della linea Messina-Palermo (interessa solo le DCM e le DCI di Palermo) Segue testo.....</p>	<p>segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>2.11. Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuata 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 dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>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>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>8.4 Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il sistema di segnalamento che concede l'autorizzazione al movimento ad un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:</p> <p>a) per far concedere l'autorizzazione al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta;</p> <p>b) per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.</p> <p>8.16 Ciascun binario di linea atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco". La prima sezione di blocco a valle di una località di servizio può includere l'ultimo itinerario della località stessa</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 				
<p>Prescrizione 3359 del 29/10/07 Prescrizione concernente la circolazione sui binari dell'IFN del mezzo d'opera strada/rotaia in dotazione ai vigili del fuoco per il soccorso in galleria. 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</p>	<p>22.1 I mezzi d'opera per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni, possono circolare secondo le norme dei treni soltanto se soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni.</p> <p>22.2 I mezzi d'opera che non rientrano tra</p>			GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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, la presente prescrizione disciplina l'utilizzo, sui binari dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN), dei mezzi d'opera strada/rotaia in dotazione ai Vigili del Fuoco (VVFF) per il soccorso nelle gallerie ferroviarie.</p> <p>1. Autorizzazione alla circolazione. I mezzi in oggetto devono essere autorizzati alla circolazione sulla Rete Ferroviaria Italiana (RFI) dalla competente struttura della Direzione Tecnica CESIFER.</p> <p>Le Direzioni Compartimentali Movimento (DCM) ed Infrastruttura (DCI) devono prendere visione di detta autorizzazione. La loro circolazione è limitata ai soli tratti che dai punti individuati da ciascuna DCM, in accordo con i Comandi territoriali dei VVFF, per l'accesso dei mezzi sulla rete ferroviaria, consentono l'ingresso alle gallerie interessate.</p> <p>2. Norme di circolazione. La circolazione dei mezzi in questione avviene secondo le norme dettate dall'Istruzione Circolazione Carrelli (ICC) e, relativamente alla circolazione su linee in telecomando, dalle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando (DET), con le particolarità di seguito indicate. I movimenti in linea ed in stazione devono avvenire esclusivamente su binari interrotti alla circolazione e disalimentati. Al mezzo di soccorso deve essere garantita una via di fuga al di fuori della 1a galleria; pertanto la DCM, laddove sussistono particolari condizioni impiantistiche</p>	<p>quelli di cui al precedente punto 21.1 possono circolare e sostare sull'infrastruttura in coerenza con i 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>(ad esempio la vicinanza dell'imbocco della galleria alla stazione, ecc.), può prevedere che l'interruzione dei binari di stazione, da utilizzare per il ricovero del mezzo, sia concessa fino al termine dell' emergenza. In tali circostanze e qualora si renda necessario, il responsabile del mezzo può ricoverarsi in stazione omettendo il preventivo nulla osta del DM/DCO. L'interruzione del binario di ricovero ambito stazione, può terminare anche prima del termine dell'emergenza a condizione che il titolare dell'interruzione abbia avuto il relativo benestare dal responsabile del mezzo di soccorso. Nei piani d'emergenza devono essere sempre indicate le delimitazioni dei binari interrotti normalmente previsti per la circolazione dei mezzi. I mezzi, nella fase di inoltro del soccorso e nella fase di rientro nelle stazioni, devono essere scortati da personale di RFI che ha la conoscenza degli impianti e della linea interessata a cui è affidato il compito di attuare/verificare che siano stati attuati tutti gli adempimenti normativi richiesti per la circolazione del mezzo stesso. Nella fase di rientro in stazione può essere omessa detta scorta qualora sia stata concessa, contestualmente al binario di linea, l'interruzione dei binari di stazione previsti come via di fuga. Nella fase di inoltro del soccorso, il personale dei VVFF responsabile del mezzo, ricevute dall'agente di scorta di RFI le indicazioni necessarie per l'esecuzione del soccorso, individuerà il punto più idoneo per far allontanare l'agente stesso dal mezzo, al fine di garantirne l'incolumità. Nei piani</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>d'emergenza ciascuna DCM disciplinerà le modalità con cui si formalizza l'interruzione dei binari interessati nonché i rapporti tra i VVFF ed il personale delle competenti strutture di RFI.</p> <p>3. Formazione del personale dei VVFF addetto al soccorso in galleria.</p> <p>Il personale dei VVFF che interviene nei casi oggetto della presente prescrizione, deve acquisire le conoscenze tecnico regolamentari, teoriche e pratiche, necessarie per la circolazione sui tratti dell'IFN su cui può svolgere la propria attività. Nell'allegato 1 sono riportati i contenuti a carattere generale del percorso formativo, da cui ciascuna DCM estrapola gli argomenti di interesse con le integrazioni eventualmente necessarie, in funzione delle caratteristiche dei tratti di linea su cui il personale in questione dovrà operare. Le conoscenze pratiche riguardano essenzialmente le modalità per la messa in esercizio del mezzo sui binari e la conoscenza della linea su cui il personale deve intervenire. Le conoscenze sull'operatività del <i>mezzi</i> sono acquisite attraverso lo sviluppo dello specifico modulo indicato nel percorso formativo che prevede lo svolgimento di esercitazioni per la messa in servizio del mezzo d'opera sulle rotaie. Al fine di evitare un impegno eccessivo delle strutture ferroviarie di RFI adibite alla circolazione dei treni, le DCM/DCI possono individuare opportune località (linee/scali non adibiti alla normale circolazione dei treni) o anche altre particolari modalità (ad esempio, con la creazione di binari fittizi), per consentire lo svolgimento delle esercitazioni pratiche relative alla messa in servizio del mezzo sui binari. La durata di dette esercitazioni, propedeutiche alla conoscenza della linea, è determinata</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>dall'istruttore di RFI in accordo con i referenti dei Comandi Territoriali dei VVFF, nel rispetto comunque dei tempi minimi previsti dal percorso formativo. La conoscenza pratica della linea deve avvenire con le modalità riportate nel successivo punto</p> <p>3.3. Il personale da avviare al percorso formativo di cui all' allegato 1, deve essere in possesso dei requisiti fisici, psico-attitudinali e professionali (idoneità alla guida del mezzo, ecc..) previsti dalle competenti autorità dei Vigili del Fuoco e non costituiscono oggetto di accertamento da parte di RFI.</p> <p>3.1 Docenza. La docenza dei corsi è assicurata da istruttori accreditati delle DCM e delle DCI, secondo quanto concordato tra le strutture interessate. Per le parti inerenti l'illustrazione delle caratteristiche del materiale rotabile, ci si può avvalere di personale istruttore delle IF. Le esercitazioni pratiche necessarie per la corretta messa in servizio del mezzo sui binari sono curate direttamente dal personale dei VVFF secondo quanto convenuto con le DCM/DCI interessate. La tracciabilità della formazione è assicurata secondo le norme vigenti.</p> <p>3.2 Certificazione delle competenze. Al termine del percorso formativo gli istruttori docenti del corso eseguiranno opportune verifiche di apprendimento finale che, se superate positivamente, consentiranno il rilascio, agli agenti interessati, dell' <i>"Attestato di idoneità al soccorso in galleria per il personale dei VVFF"</i>, il cui fac-simile è riportato nell'allegato 2. La verifica in questione non riguarda la conoscenza delle operazioni relative alla conduzione, messa in servizio e stazionamento del mezzo sui binari ferroviari in quanto saranno verificate nella successiva fase 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>conoscenza linea, così come descritto al punto 3.3. L'attestato è emesso in 3 copie: una da tenere agli atti della DCM che ha rilasciato l'abilitazione, una da consegnare all'agente e la terza da conservare a cura del comando dei VVFF da cui l'agente dipende. La DCM, su motivata richiesta del Comando Territoriale dei VVFF (ad esempio nei casi di smarrimento, deterioramento, ecc..) può emettere anche duplicati dell'attestato annotando sulla fotocopia emessa <i>"Copia conforme all'originale"</i> e firma del dirigente responsabile.</p> <p>3.3 Conoscenza della linea. Emissione del "Certificato di conoscenza linee per il personale dei VVFF addetto al soccorso in galleria".</p> <p>Il personale che ha conseguito l'idoneità di cui al precedente punto 3.2, deve svolgere la conoscenza pratica dei tratti di linea su cui dovrà operare. Tale formazione è tesa sostanzialmente a far conoscere gli elementi caratteristici della linea interessata (conformazione planimetrica, segnali e loro funzione, presenza di passaggi a livello, ecc.) e al contempo verificare che il personale dei VVFF abbia acquisito la manualità necessaria per compiere tutte le operazioni occorrenti per la messa in servizio sui binari, la conduzione e l'immobilizzazione del mezzo. Le operazioni anzidette sono svolte da un istruttore accreditato alla condotta della DCI. L'istruttore certifica la conoscenza della linea compilando il fac-simile riportato nel1 'allegato 3, da produrre in 3 copie e la cui conservazione avviene con le stesse</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>modalità previste per l'attestato d'idoneità</p> <p>4. Mantenimento delle competenze.</p> <p>Al fine di garantire il mantenimento nel tempo delle conoscenze acquisite, ciascun comando territoriale dei VVFF deve individuare, tra il personale già in possesso dell' Attestato di idoneità di cui all'allegato 2. dei propri istruttori il cui nominativo deve essere partecipato anche alla DCM di riferimento. Ciascuna DCM (o DCI per i casi di competenza) deve effettuare nei confronti di tali istruttori, gli opportuni richiami formativi in occasione di sopraggiunte modifiche regolamentari o di modifiche sostanziali all'infrastruttura ferroviaria dei tratti di linee d'interesse. La formazione al restante personale dei VVFF sarà assicurata da questi stessi istruttori. Inoltre, sempre nell'ambito del mantenimento delle conoscenze acquisite, devono essere previste all'interno dei piani d'emergenza., secondo gli accordi tra i comandi territoriali dei VVFF e ciascuna DCM, esercitazioni periodiche per lo svolgimento delle operazioni previste per l'intervento dei VVFF sulle linee di RFI. La Direzione Movimento provvederà ad individuare la documentazione necessaria per garantire la tracciabilità degli interventi formativi svolti dagli istruttori dei VVFF in analogia a quella prevista dal SAMAC. 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 style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir /2012)</p>				
<p>Prescrizione 3645 del 15-11-2007</p> <p>Norme particolari integrative per l'impiego del SSB ETCS/SCMT Alstom ed Ansaldo, con particolare riferimento alle operazioni di inserzione, introduzioni dati e transizioni in ingresso ed uscita dalle linee AC/AV.</p>					<p>Vedi tabella di raffronto Sezione VI PARTE PRIMA NEAT – RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo n° 188 del 8 luglio 2003, 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 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. Ad integrazione delle norme in vigore, al fine di poter gestire la fase di transizione dagli attrezzaggi di bordo con SSB ETCS e apparecchiatura RSC separati e la nuova fase di integrazione del SSB ETCS con quello di SCMT, il Personale di Condotta (pdC), in relazione alla tipologia di attrezzaggio presente a bordo, deve rispettare anche quanto di seguito indicato.</p> <p>a) ETR 500 PLT ord. 96 attrezzato con SSB-ETCS/SCMT Alstom (S.4.5.7) Sui libri di bordo dei mezzi di trazione dei complessi di cui al titolo deve essere riportata la dicitura <i>"ETR 500 PLT ord. 96 attrezzato con SSB ETCS/SCMT Alstom"</i>.</p> <p>a.1) Introduzione dati/inizio missione (Allegato XIV quater IPCL punto 6) Il Personale di Condotta deve effettuare la procedura di Introduzione dati inserendo, sul DMI di ETCS, sia i dati richiesti da ETCS sia i dati richiesti da SCMT. In caso d'introduzione dati/inizio missione sulle linee tradizionali</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>(linee non attrezzate con il livello 2) deve essere sempre inserito il livello "STM"; di conseguenza il Livello "0" non deve essere mai inserito. Con i predetti SSB l'errata selezione del Livello "0" determina l'attivazione della frenatura fino a treno fermo e la visualizzazione del messaggio "Modo UN non permesso". In tale evenienza il PdC deve riconoscere il messaggio visualizzato e successivamente inserire correttamente il livello richiesto come di seguito indicato:</p> <p>sulle linee tradizionali (non attrezzate ETCS) dal menù dati modificare il Livello H() in livello "SIM" e confermare quest'ultimo; sulle linee di livello 2 (attrezzate ETCS) effettuare preventivamente la disabilitazione/riabilitazione del banco di guida (EoM/SoM) e dal menù dati modificare il Livello "0" in livello "2" e confermare quest'ultimo.</p> <p>a.2) Transizione da un'area di Livello "2" ad un'area di Livello "STM" (Allegato XIV quater IPCL punto 9.5) con il segnale di confine a via impedita.</p> <p>Il Personale di Condotta deve operare in conformità alla normativa vigente applicando la procedura di "Override" 1 (Allegato XIV quater IPCL punto 10.9).</p> <p>a.3) Esclusione della funzione SCMT in uscita dalle linee AC/AV, per guasto alle apparecchiature di terra (Allegato XIV ter IPCL punto 18.5), in corrispondenza del segnale di confine oppure per un determinato tratto di linea a partire da tale</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnale. Il Personale di Condotta che riceve una prescrizione di esclusione SCMT, per guasto alle apparecchiature di terra, in uscita da una linea AC/ AV, deve operare come di seguito indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "esclusione SCMT in corrispondenza del segnale di confine": il PdC è esonerato dalla applicazione della procedura di esclusione SCMT. • "esclusione SCMT per un determinato tratto di linea" a partire dal segnale di confine: il PdC dopo la transizione al livello STM deve arrestare subito il treno ed eseguire l'operazione di esclusione della funzione SCMT (Allegato XIV ter IPCL punto 8.1) e reincludere tale funzione (Allegato XIV ter IPCL punto 8.2) nel rispetto della prescrizione ricevuta. Resta inteso che in entrambi i casi, qualora il segnale di confine sia disposto a via impedita, deve essere sempre applicata anche la procedura di Override di cui al precedente punto a.2. In ogni caso l'apparecchiatura, in presenza di particolari anomalie al SST, potrebbe comandare la frenatura di urgenza fino all'arresto del treno in tale evenienza per la ripresa della corsa dovranno essere applicate le procedure di cui al punto 18.7 Allegato XIV ter IPCL. <p>a.4) Transizione da un'area di Livello "2" ad un'area di Livello "STM" (Allegato XIV quater IPCL punto 9.5) in presenza di guasto al SSB-STM/SCMT</p> <p>In presenza di determinati guasti al SSB, la transizione di livello avviene a livello "0" anziché a livello "STM". Tale anomalia viene</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnalata dal messaggio di guasto "STM non disponibile" e a transizione avvenuta attraverso l'attivazione della frenatura non riarmabile nonché la visualizzazione del messaggio "Modo UN non permesso".</p> <p>Per la ripresa della corsa il PdC deve disinserire e reinserire il SSB cambiando contestualmente la piastra pneumatica ed eventualmente il monitor MMI di SCMT. Perdurando l'anormalità deve considerare guasto il SSB e procedere alla sua esclusione (punto 18.9.4 Allegato XIV ter IPCL).</p> <p>a.5) Modalità operativa "MANOVRA"</p> <p>Qualora sia necessario effettuare movimenti di manovra sulle linee tradizionali (aree non di livello 2) la modalità "MANOVRA" e la successiva uscita da tale modalità deve essere richiesta sul solo MMI di SCMT dopo aver effettuato la procedura completa di inserzione dati (dati supplementari e dati treno) sul DMI di ETCS.</p> <p>a.6) Funzionamento continuativo prolungato del SSB</p> <p>Il SSB necessita di almeno un autotest (inserzione SSB) nell'arco delle 24 ore di funzionamento continuativo. A tal fine, dopo 21 ore di funzionamento ininterrotto, viene visualizzato il messaggio relativo alle ore mancanti alla scadenza delle 24 ore: "Nr ore prima del reset EVC: 3"; tale messaggio viene reiterato successivamente quando mancano rispettivamente 2 ore ed 1 ora alla scadenza prevista. Alla visualizzazione del predetto messaggio il PdC deve riconoscere il messaggio stesso ed attivarsi in modo tale</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>che entro la scadenza delle 24 ore sia garantita una disinserzione del SSB attraverso: l'intervento di iniziativa alla prima occasione utile, ovvero avvisando il personale subentrante o il referente dell'impresa ferroviaria circa tale esigenza.</p> <p>b) ETR 485 PLT attrezzato con SSB-ETCS/SCMT Alstom di prima fase.</p> <p>Sui libri di bordo dei mezzi di trazione dei complessi di cui al titolo deve essere riportata la dicitura "ETR 485 PLT attrezzato con SSB ETCS/SCMT Alstom di prima fase".</p> <p>b.1) Inserzione SSB/SCMT (Allegato XIV ter IPCL punto 13.2) e Inserzione/Disinserzione SSB/ETCS (Allegato XIV quater IPCL punti 5 e 8)</p> <p>Il Personale di Condotta deve sempre inserire il SSB-SCMT, in conformità all' Allegato XIV ter IPCL punto 13.2; il SSB/ETCS deve essere inserito e successivamente disinserito, in conformità all'Allegato XIV quater IPCL punto 5 e 8, nelle località di servizio afferenti alla linea AC/AV, individuate come sede di fermata d'orario o prescritta, rispettivamente prima dell'ingresso o dopo l'uscita dalla predetta linea.</p> <p>b.2) Introduzione dati/inizio missione (Allegato XIV quater IPCL punto 6)</p> <p>Il Personale di Condotta deve effettuare la procedura di Introduzione dati, inserendo prima i dati richiesti da SCMT su MMI di SCMT e successivamente i dati richiesti da ETCS su DMI di ETCS; in caso d'introduzione dati/inizio missione sulle linee tradizionali (linee non di livello 2) deve essere sempre inserito il livello</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" (in analogia a quanto richiesto dal SSB/ETCS con sola RSC).</p> <p>b.3) Transizione da un'area di Livello "2" ad un'area di Livello "STM" (Allegato XIV quater IPCL punto 9.5)</p> <p>Il Personale di Condotta deve operare in conformità alla normativa vigente non superando comunque la velocità di 60 km/h dal segnale di confine fino al successivo segnale di prima categoria. Qualora la transizione avviene con il segnale di confine a via impedita il PdC deve inoltre eseguire prima la procedura di "Override" sul DMI di ETCS (Allegato XIV quater IPCL punto 10.9) e successivamente quella di "Supero Rosso" sul MMI di SCMT (Allegato XIV ter IPCL punto 18.4).</p> <p>b.4) Transizione da un'area di Livello "STM" ad un'area di Livello "2" (Allegato XIV quater IPCL punto 9.3) con il segnale di confine a via impedita.</p> <p>Il Personale di Condotta deve operare in conformità alla normativa vigente applicando prima la procedura di "Override" sul DMI di ETCS (Allegato XIV quater IPCL punto 10.9) e successivamente quella di "Supero Rosso" sul MMI di SCMT (Allegato XIV ter IPCL punto 18.4).</p> <p>b.5) Transizione da un'area di Livello "STM" ad un'area di Livello "2" (Allegato XIV quater IPCL punto 9.3) con mancata disattivazione automatica della funzione SCMT</p> <p>Qualora durante la transizione da un'area di livello "STM" ad un'area di livello "2" si verifichi la mancata disattivazione automatica della</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>funzione SCMT (l'anormalità si manifesta con l'attivazione della lampada rossa del tachimetro SCMT e l'intervento della frenatura fino a treno fermo nonché il messaggio di perdita di PI) il Personale di Condotta deve arrestare il convoglio e provvedere ad escludere e successivamente reincludere manualmente la funzione SCMT (Allegato XIV ter IPCL punti 8.1 e 8.2). Tale operazione comporta l'annullamento dei vincoli di marcia SCMT.</p> <p>b.6) Modalità operativa "MANOVRA" Qualora sia necessario effettuare movimenti di manovra sulle linee tradizionali (aree non di livello 2) deve essere disinserito il <i>SSB/ETCS</i> ed utilizzato il solo <i>SSB/SCMT</i> (Allegato XIV ter IPCL punto 15).</p> <p>c) ETR 500 PLT ord. 2002 attrezzato con SSB-ETCS/SCMT Ansaldo Sui libri di bordo dei mezzi di trazione dei complessi di cui al titolo deve essere riportata la dicitura <i>"ETR 500 PLT ord. 2002 attrezzato con SSB-ETCS/SCMT Ansaldo"</i>.</p> <p>c.1) Introduzione dati/inizio missione (Allegato XIV quater IPCL punto 6) Il Personale di Condotta deve effettuare la procedura di Introduzione dati, inserendo prima i dati richiesti da SCMT su MMI di SCMT e successivamente i dati richiesti da ETCS su DMI di ETCS; in caso d'introduzione dati/inizio missione sulle linee tradizionali (linee non di livello 2) deve inserire il livello "STM".</p> <p>c.2) Transizione da un'area di Livello "2" ad un'area di Livello "STM" (Allegato XIV quater</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>IPCL punto 9.5) con il segnale di confine a via impedita Il Personale di Condotta deve operare in conformità alla normativa vigente applicando prima la procedura di "Override" sul DMI di ETCS (Allegato XIV quater IPCL punto 10.9) e successivamente quella di "Supero Rosso" sul MMI di SCMT (Allegato XIV ter IPCL punto 18.4).</p> <p>c.3) Transizione da un'area di Livello "STM" ad un'area di Livello "2" (Allegato XIV quater IPCL punto 9.3) con il segnale di confine a via impedita Il Personale di Condotta deve operare in conformità alla normativa vigente applicando prima la procedura di "Override" sul DMI di ETCS (Allegato XIV quater IPCL punto 10.9) e successivamente quella di "Supero Rosso" sul MMI di SCMT (Allegato XIV ter IPCL punto 18.4).</p> <p>c.4) Modalità operativa "MANOVRA" Qualora sia necessario effettuare movimenti di manovra sulle linee tradizionali (aree non di livello 2) la modalità "MANOVRA" e la successiva uscita da tale modalità deve essere richiesta sia sul DMI di ETCS (Allegato XIV quater IPCL punto 4.5) sia sul MMI di SCMT (Allegato XIV ter IPCL punto 15). Le specifiche procedure operative sulle apparecchiature di bordo, in applicazione della presente prescrizione sono riportate nella manualistica di bordo. Il presente provvedimento riveste carattere prescrittivo ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 4, 10,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>11e 36 del decreto Legislativo li luglio 2003 numero 188. Il presente provvedimento annulla e sostituisce la Prescrizione: "Norme particolari integrative per l'impiego del SSB ETCS/SCMT Aistom ed Ansaldo, con particolare riferimento alle operazioni di inserzione, introduzioni dati e transizioni in ingresso ed in uscita dalle linee AC/AV" protocollo RFI-DTC-DNS\A0011\P\2006\OO(10025 del 25.10.2006 e la prescrizione: "Norme particolari inerenti l'esercizio sulle linee AC/AV e Linea Tradizionale relative ai rotabili ETR 500 PLT ord. 96 attrezzati con SSBETCS/SCMT Alstom" prot RFI-DTC\A0011\P\2007\OOO0368 del 22/02/2007. Si invitano le strutture in indirizzo ad informare il personale dipendente interessato e confermare il ricevimento della presente.</p>					
<p>Prescrizione 3807 del 27-11-2007 Attivazione SECONDA FASE della Prescrizione RFI-DTC \A0011\P\2006\0002370 del 25/09/2006 "Messa in esercizio della nuova procedura per la produzione informatizzata dei moduli M3 /M40". Nel dare seguito alla prescrizione citata in riferimento, si autorizza l'avvio della SECONDA FASE (esercizio controllato), a partire dalle ore 00.01 del 15 Dicembre 2007, limitatamente alle seguenti linee della Direzione Compartimentale di Palermo: Palermo C le-Trapani via Milo e via Castelvetro Palermo C.le-Notarbartolo-Giachery Palermo C.le - Punta Raisi.</p>					<p>Prescrizione non di carattere normativo, quindi non regolamentata dal RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>La <i>DCM</i> di Palermo resta incaricata delle attività già indicate nella Prescrizione in riferimento, e di relazionare a questa Direzione ogni 30 giorni circa l'andamento dell'esperimento.</p>					
<p>Prescrizione 3809 del 27-11-2007 Attivazione Scheda treno Segue testo....</p>					<p>Prescrizione non di carattere normativo, quindi non regolamentata dal RCF.</p>
<p>Prescrizione 08509/07 del 14-12-2007 Massima massa rimorchiata delle locomotive E 655. Sospesa temporaneamente dalla Nota RFI/DTC/CSI/00369/08. A questa Sede continuano a giungere segnalazioni di frequenti inconvenienti di esercizio dovuti a richiesta di locomotiva di rinforzo riconducibile a difficoltà di trazione della locomotiva in oggetto dovuti a continui slittamenti. I casi di continui slittamenti delle locomotive in questione sono stati causa anche di danneggiamento ai piani di rotolamento alle rotaie per notevoli estese, tali da rendere necessaria la sostituzione. Pertanto in seguito ai riscontri anzidetti, questa Sede dispone che i valori della massima massa rimorchiata da utilizzare in esercizio per le locomotive E 655, vengano diminuiti del 10% rispetto ai valori attualmente riportati nei Quadri 9 dei Fascicoli Linea. Tali nuovi valori dovranno essere adottati dal ricevimento della presente comunicazione e i ritorni di esercizio saranno monitorati da questa Sede per consentirne le valutazioni del caso. Si coglie</p>	<p>4.3 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare:</p> <ul style="list-style-type: none"> a.1. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio; a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura; a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere; a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio; a.5. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura. <p>6.2 La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno; - dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico; 			<p>IF</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'occasione per segnalare l'esigenza di assicurare la piena efficienza dei dispositivi che concorrono ad ottimizzare l'impiego dello sforzo di trazione sviluppato dalla locomotiva. L'impresa ferroviaria resta incaricata di comunicare al proprio personale il presente provvedimento.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - dalla massa e della lunghezza del treno; - dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno; - dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno, - tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza. 				
<p>Prescrizione 08510/07 del 14/12/07 Applicazione della Disposizione n°20 del 09/05/2007. Allo scopo di consentire l'applicazione delle norme relative alla disposizione in oggetto, si forniscono le seguenti informazioni e/o chiarimenti, richiesti da alcune Imprese Ferroviarie, circa le motivazioni per le quali sono state introdotte le nuove modalità nella composizione dei treni aventi massa rimorchiata superiore a 1200 t. Come si evince dal testo del nuovo art, 75 comma 2 PGOS, per migliorare la dinamica di marcia, in composizione a treni merci aventi frenatura tipo viaggiatori (P) e massa rimorchiata superiore a 1200 t non sono ammessi rotabili muniti di freno continuo tipo merci attivo oltre alle locomotive attive in testa al treno ed ai primi cinque rotabili ubicati dopo la/e stessa/e. Il primo dei suddetti cinque rotabili (dopo la/e locomotiva/e attive di testa) è ammesso che sia una locomotiva inattiva in una delle seguenti condizioni: la locomotiva non sia dotata di freno tipo viaggiatori (Tabella C - Quadro 3° art, 81</p>	<p>4.3 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare:</p> <ul style="list-style-type: none"> a.1. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio; a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura; a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere; a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio; a.5. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura. <p>6.2 La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dal numero delle unità di trazione e 			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>PGOS o Normativa Particolare di Circolazione); la locomotiva abbia il freno continuo isolato per applicazione delle Norme Particolari di Circolazione; la locomotiva abbia il freno isolato in caso di avaria dello stesso, Nel caso in cui la massa frenata di tipo merci di tali rotabili superi il 20% della massa frenata complessiva del treno, non devono applicarsi le norme della frenatura continua mista, la cui applicazione è limitata ai treni merci con massa rimorchiata fino a 1200 t. In tal modo è possibile mantenere l'impiego della Tabella B art. 81 PGOS utilizzata dai treni merci serviti da freno continuo tipo viaggiatori, evitando le riduzioni di velocità che si determinerebbero utilizzando la frenatura tipo merci, Il suddetto comma 2 prevede inoltre una riduzione del 25% da applicare alla massa frenata realizzata dai veicoli con frenatura tipo merci attiva. La suddetta riduzione del 25% della massa frenata si applica solo ai veicoli rimorchiati e non alle locomotive, la cui massa frenata deve essere computata al 100%. Per i treni merci serviti da frenatura continua tipo viaggiatori con massa rimorchiata pari o inferiore a 1200 t, nel caso di richiesta soccorso, l'eventuale superamento del limite di 1200 t di massa rimorchiata, dovuto alla locomotiva guasta, non rende necessario l'inversione dei dispositivi da viaggiatori a merci dei primi cinque rotabili. Si chiarisce che la frase "<i>muniti di freno continuo tipo merci</i>", riportata al comma 2 dell'art. 75 PGOS non può che essere intesa come "<i>muniti di freno continuo tipo merci in azione</i>", in quanto se lo stesso tipo di freno non fosse in <i>azione</i> il relativo veicolo non avrebbe "<i>massa frenata</i>" computabile ai fini dello stesso comma: pertanto nelle località di origine e nelle località dove viene modificata la composizione del treno (ad eccezione delle</p>	<p>dalla loro distribuzione nel treno;</p> <ul style="list-style-type: none"> - dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico; - dalla massa e della lunghezza del treno; - dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno; - dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno, - tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza. 				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>attività di cambio trazione) dovranno essere inseriti in testa al convoglio cinque rotabili dopo la/e locomotiva/e attive con freno tipo merci in <i>azione ed efficiente</i>. Se durante il percorso si rendesse necessario provvedere all'isolamento dall'azione frenante di uno dei cinque rotabili è ammesso proseguire nel rispetto della normativa vigente, senza la necessità di attivare il regime di frenatura merci (G) al veicolo successivo ai primi cinque. Tale condizione è valida anche per i treni provenienti dalle reti estere con uno dei cinque rotabili isolati dall'azione frenate. Nel caso in cui siano presenti in composizione a treni merci serviti da frenatura continua tipo viaggiatori con massa rimorchiata superiore a 1200 t carri multipli composti da due semicarri, ciascuno di tali carri, ai fini del computo dei primi cinque rotabili che devono essere muniti di freno continuo tipo merci, deve essere considerato pari a due rotabili. Qualora il quinto rotabile da porre in frenatura tipo merci sia il semicarro anteriore di uno di tali carri multipli si deve porre in frenatura tipo merci anche il semicarro posteriore, considerando in questo caso esteso a sei il numero dei rotabili da porre in posizione di frenatura tipo merci. Infine resta inteso che le condizioni di frenatura stabilite per i treni aventi massa superiore ad 800 t e/o 1200 t dal già citato comma 2 dell'art. 75 PGOS, non si applicano ai treni AFA, composti con carri -MODALHOR- ed ai treni formati da carri ultrabassi -Rola- circolanti con norme specifiche di composizione, disciplinate a parte e comuni ad altre reti.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Prescrizione: n°4146 del 18-12-2007 Emissione di Riepiloghi multipli di prescrizioni di movimento. Gli art.. 25 e 27, commi 3 del D.L.vo del 10 agosto 2007 n. 162 dispongono che "in attesa del riordino del quadro normativo nazionale di cui all'articolo 6, comma 2, lettera a),</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le DEL di cui al punto 2.20; - le DPC di cui al punto 3.7; - le indicazioni del sistema di 		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'attribuzione di funzioni e compiti in materia di sicurezza a soggetti diversi dall' Agenzia, prevista in particolare dal decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 nonché dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, nonché da qualsiasi altra norma legislativa e regolamentare anche di carattere tecnico, resta efficace nei limiti della compatibilità con il recepimento della direttiva 2004/49/CE operato dal presente decreto" e "al fine di garantire la continuità del presidio della sicurezza ferroviaria e nello svolgimento dei compiti in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, nelle more dell'assunzione da parte dell'Agenzia delle competenze in materia di sicurezza di cui al presente decreto, come disciplinata dall'art. 4 resta fermo il vigente quadro normativo in materia, sia per quanto concerne i compiti del Ministero dei trasporti che quelli del gestore dell'infrastruttura R.F.I. S.p.A".</p> <p>In conformità a quanto sopra, si prescrive che, ad integrazione di quanto previsto all'art.5 dell'allegato 2 ISPAT (corrispondente punto 2 dell'allegato X dell'IPCL) e previa intese con le Imprese Ferroviarie interessate, ai treni scortati da riepilogo multiplo dei moduli di prescrizioni di movimento può essere consegnato anche il riepilogo con le prescrizioni del primo treno della giornata successiva effettuato utilizzando un materiale avente le medesime caratteristiche tecniche dell'ultimo treno del giorno precedente ed avente origine da una stazione impresenziata. La consegna di tale riepilogo deve essere annotato nel riquadro "Annotazioni" del riepilogo delle prescrizioni multiple. Le Direzioni Compartimentali Movimento in indirizzo restano incaricati di informare il personale interessato. Il presente</p>	<p>segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2.</p> <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.14 Le prescrizioni di cui al punto 4.13 inerenti all'utilizzo della infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento, quelle inerenti alle caratteristiche, al carico e alla circolabilità dei veicoli e alle caratteristiche di composizione e frenatura del treno sono prescrizioni tecniche.</p> <p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; 				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>provvedimento viene emanato ai sensi e per gli effetti di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 e dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 così come modificato dal suddetto decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. <p>9.3 L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				
<p>Prescrizione: n°4147 del 18-12-2007 Lavori di manutenzione su linee telecomandate (Integrazioni temporanee alle Disp. 42/07 e 59/07 Segue testo.....</p>	<p>22.1 I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla linea e del tipo di lavorazione in atto; b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario; c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, devono essere effettuati in conformità al precedente punto 4.32, secondo modalità 			GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.</p> <p>22.2 Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al punto 22.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le procedure di cui al punto 22.1, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al punto 22.1 medesimo.</p> <p>22.3 I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1 e 22.2, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti garantendo che il sistema di segnalamento non conceda autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di protezione fornisca l'informazione coerente con l'indicazione del sistema di segnalamento. In mancanza di protezione della marcia dei treni da parte del sistema di protezione, i lavori agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32.</p> <p>22.4 I lavori di manutenzione o di</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>riparazione alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che determinino la mancata protezione, devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32. E' tuttavia ammesso, per esigenze improvvise non programmabili e sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1, e 22.2, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa.</p>				

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