

TABELLA DI RAFFRONTO

Prescrizioni di RFI anno 2008 -RCF.

Nella 1ª colonna è riportato il testo delle Prescrizioni 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;
- nella 3ª colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle Prescrizioni è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;
- nella 4ª colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo delle Prescrizioni è procedura di interfaccia tra il personale del Gestore Infrastruttura e quello delle Imprese Ferroviarie;
- nella 5ª colonna è indicato l'operatore ferroviario tra le cui attribuzioni ricade il provvedimento normativo delle Prescrizioni, attraverso la sigla GI per indicare il Gestore Infrastruttura e la sigla IF per indicare le Imprese Ferroviarie;
- nella 6ª colonna sono riportati le eventuali osservazioni e commenti.

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

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Prescrizione: 16-01-2008 n°087 Sospensione temporanea della riduzione della prestazione massima della locomotiva E 655, di cui alla nota RFI--\DTC\CSI\08509\07\ del 14\12\07</p> <p>A seguito delle iniziative programmate dalla Società Trenitalia SpA, comunicate con la nota TRNIT.CORP.14\01 \2008\0001086, finalizzate al miglioramento delle condizioni di utilizzo della locomotiva in oggetto, tenuto conto di quanto dichiarato nell'ultimo capoverso del punto 2 della citata nota, si dispone, fino al 31 maggio 2008. la sospensione temporanea della riduzione del 10% dei valori della massima massa rimorchiata della locomotiva E655 riportati sui Quadri n° 9 dei Fascicoli Linea. Fino a tale data dovrà comunque essere attivato un monitoraggio straordinario atto a rilevare le</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			<p align="center">IF</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>eventuali anomalità (richiesta di soccorso, richiesta di rinforzo, lenta corsa), dovute ad insufficiente sforzo di trazione della locomotiva in parola. Tali anomalità dovranno essere segnalate, a cura della S.O. Esercizio - Cargo a mezzo e-mail entro le successive 48 ore, dall'evento.</p> <p>Le Direzioni Compartimentali Movimento, sono pregate disporre affinché siano possibilmente segnalate agli stessi indirizzi tutte le eventuali anomalità riscontrate e riconducibili alla suddetta locomotiva E655. Il provvedimento dovrà essere reso noto a tutto il personale interessato, dell'applicazione, con riguardo allo stato effettivo o revisionale della parte procedurale concernente la trasmissione informatica degli incarichi di prescrizione con il sistema di posta elettronica.</p> <p>Il presente 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>	<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> <p>a.1. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio;</p> <p>a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura;</p> <p>a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere;</p> <p>a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio;</p> <p>a.5. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.</p> <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 				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>al treno e del loro carico;</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, <p>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>				
<p>Prescrizione: 13-02-2008 n°643 Contemporaneità movimenti di arrivo convergenti (art. 4/15 RCT e corrispondente art. 21/3 IPCL). Chiarimento. Allegati: I Gli artt. 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), l'attribuzione di funzioni e compiti in materia di sicurezza a soggetti diversi dall' Agenzia, prevista in particolare dal decreto del Presidente della Repubblica Il luglio 1980, n. 753 nonché dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, nonché da qualsiasi altra norma</p>					<p>Vedi tabelle di raffronto RCT-RCF e IPCL-RCF (art. 4/15 RCT e corrispondente art. 21/3 IPCL).</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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." In base al primo alinea dell'art. 4/15 RCT, e corrispondente art. 21/3 IPCL, l'arrivo di un treno in stazione "è ammesso contemporaneamente all' arrivo, partenza o transito di altro treno pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando il punto di convergenza (traversa limite dello scambio o dell'attraversamento) sia protetto da segnale di partenza a via impedita, preceduto da avviso, distinto per binario e si trovi a distanza di almeno 100 metri dal punto stesso (salvo casi di distanze inferiori col minimo di 50 metri individuati sulla base di specifiche norme)". Al riguardo si precisa che nel caso di due arrivi nello stesso senso, che abbiano un punto di convergenza posto oltre i rispettivi segnali di partenza (all. 1), la contemporaneità è ammessa anche quando la distanza minima richiesta esista per uno solo dei due itinerari di arrivo. Il presente provvedimento viene emanato ai sensi e per gli effetti di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 e dal</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
decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 così come modificato dal suddetto decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.					
<p>Prescrizione: 22-02-2008 n°816 Attivazione seconda fase della prescrizione RFI - DTC/A0011\P\2006\0002370 25/09/2006 "messa in esercizio della nuova procedura per la produzione informatizzata dei moduli M3/M40".</p> <p>Nel dare seguito alla prescrizione in oggetto, si autorizza l'avvio della seconda fase (esercizio controllato) su tutte le linee della Direzione Compartimentale Movimento di Palermo a partire dalle ore 00.01 del 5 marzo 2008. La DCM di Palermo resta incaricata delle attività previste nella già citata Prescrizione.</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</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	(supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.				
<p>Prescrizione: 22-02-2008 n°817 Prescrizione. Data di entrata in vigore della Prescrizione n° RFIDTC\A0011\P\2007\0004147 del 18/12/2007 concernente "I lavori di manutenzione su linee telecomandate (integrazioni alle Disposizioni n° 42/2007 e 59/2007)".</p> <p>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), l'attribuzione di funzioni e compiti in materia di sicurezza a soggetti diversi dall'Agenzia, prevista in particolare dal Decreto del Presidente della Repubblica Il 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/JCE operato dal presente Decreto" e "al fine di garantire la continuità del presidio.." della sicurezza ferroviaria e 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 normativa in</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012) </p>				Prescrizione non recepita dal RCF (organizzativa)

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>materia, sia per quanto concerne j 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 stabilisce che la data di entrata in vigore della Prescrizione N°RFI-DTC\A0011\P\2007\0004147 del 18/12//2007 concernente "I lavori di manutenzione su linee telecomandate (integrazioni alle Disposizioni n° 42/2007 e 59/2007)", già prevista alle ore 00.01 del 01 marzo 2008, è spostata alle ore 00.01 del 01 luglio 2008.</p>					
<p>Prescrizione: 25-02-2008 n°839 Disposizione n° 21/2007 del Gestore infrastruttura</p> <p>Con Disposizione 21/2007 il Gestore dell'Infrastruttura ha disposto, al fine di garantire la sicurezza dei viaggiatori e del personale di servizio, che le Imprese Ferroviarie debbano emanare, oltre ad eventuali procedure di dettaglio, le specifiche norme per l'utilizzazione delle porte delle vetture in condizioni degradate ed istruire il personale interessato. Pertanto, allo scopo di adempiere alle attività d'istituto di questo Gestore, si chiede alle Imprese Ferroviarie in indirizzo, nel caso non avessero già provveduto in merito, a far pervenire a questa sede, entro e non oltre il 15 marzo p.v., la documentazione emanata ad integrazione della citata Disposizione.</p>					<p>Prescrizione non regolamentata dal RCF (non di carattere normativo)</p>
<p>Prescrizione: 29-02-2008 n°942 Norme per la circolazione dei convogli da Bologna Centrale a Milano Rogoredo via linea AV/AC Milano-Bologna.</p> <p>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>GI</p>	<p>Vedi tabella di raffronto NORME PER L'ESERCIZIO DELLE LINEE AV/AC ESERCITATE CON ERTMS/ETCS L2 – RCF.</p>

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 Il luglio 1980, n. 753 nonché dal Decreto Legislativo 8 luglio 20003, 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 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 normativa in materia, sia per quanto concerne j compiti del Ministero dei Trasporti che quelli del Gestore dell'Infrastruttura R.F.I S.p.A. In conformità a quanto sopra si prescrive che, per la circolazione dei convogli del giorno 03/03/2008 da Bologna Centrale a Milano Rogoredo via linea AV/AC Milano-Bologna e per la circolazione di eventuali corse prova effettuate nei giorni precedenti sulla stessa relazione devono essere adottate le norme riportate nell'allegato I alla presente prescrizione. Il presente provvedimento viene emanato ai sensi c 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> <p>Allegato 1</p> <p>Norme particolari per la circolazione dei convogli da Bologna Centrale a Milano</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
Rogoredovia linea AV/AC Milano - Bologna dal 01/03/08 al 03/03/08 Segue testo					
Prescrizione: 29-02-2008 n°943 Prescrizione concernente "Attivazione SSC sulle linee Avellino Rocchetta S.A. e Boscoverde - Benevento della DCM di Napoli. esercitate in CTC". Gli artt. 25 e 27, commi 3 del D.L.vo del IO agosto 2007 n. 162 dispongono che "in attesa del riordino del quadro normativo nazionale di cui all'articolo 6, comma 2, lettera a), l'attribuzione di funzioni e compiti in materia di sicurezza a soggetti diversi dall' Agenzia, prevista in particolare dal decreto del Presidente della Repubblica Il 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 de ll' 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." In conformità a quanto sopra, si prescrive che il Sistema di Supporto alla Condotta dei treni (SSc) venga attivato sulle linee Avellino -	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012) </p>				Vedi tabella di raffronto Sezione IV, PARTE PRIMA, NEAT – RCF.

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Rocchetta e Boscoredole - Benevento della DCM di Napoli. esercitate in CTC, previa adozione delle medesime norme previste dalle Disposizioni n° 09, 10 e Il tutte del 03 febbraio 2006, con le seguenti integrazioni: la funzione SSC viene realizzata anche attraverso il controllo dei seguenti vincoli di condotta: riconoscimento dei segnali di attenzione (art. 28 comma 1 <i>b</i>) RS) ubicati in precedenza dei segnali di protezione delle stazioni munite di deviatori tallonabili e con ritorno automatico nella posizione iniziale; riconoscimento del segnale di protezione propria di PL senza barriere (art. 53 bis RS) spento.</p> <ul style="list-style-type: none"> • nel caso di perdita delle informazioni di un PI di segnale di attenzione (Art. 28 comma 1 <i>b</i>/RS), il PdC deve mettersi in condizioni di rispettare il successivo segnale di protezione considerandolo a via impedita; • nel caso di perdita delle informazioni di un PI di segnale di protezione propria PL con barriere (art. 53 comma I <i>a</i>/RS) devono essere rispettate le procedure previste per il superamento del medesimo segnale disposto a via impedita; • nel caso di perdita delle informazioni di un PI di segnale di protezione propria PL con o senza barriere (art. 53 comma I <i>b</i>) e art. S3 bis RS), il PdC deve riprendere la corsa d'iniziativa effettuando in ogni caso la marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dal segnale e non ancora impegnati. Le IF restano incaricate di informare il dipendente personale interessato. Il presente provvedimento viene emanato ai sensi e per gli effetti di cui al 	<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
decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 e dal decreto legislativo 8 luglio 2003, ll. 188 così come modificato dal suddetto decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162. La presente Prescrizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 29 febbraio 2008.					
<p>Prescrizione: 17-03-2008 n°1186 Attivazione SCMT sulla linea Albate-Molteno Gli artt. 25 e 27, commi 3 del D.L.vo del 10 agosto 2007 n. 162 dispongono che "in attesa del riordino del quadro normativa nazionale di cui all'articolo 6, comma 2, lettera a), l'attribuzione di funzioni e compiti in materia di sicurezza a soggetti diversi dall' Agenzia, prevista in particolare dal decreto del Presidente della Repubblica Il 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 normativa in materia, sia per quanto concerne i compiti del Ministero dei trasporti che quelli del gestore dell'infrastruttura R.F.I. S.p.A." In conformità a quanto sopra, si prescrive che sulla linea Albate - Molteno della DCM di Milano, esercitata a Dirigenza Locale con le stazioni di Cantù e Merone munite di segnali di protezione di 2' categoria, venga attivato il Sistema Controllo Marcia Treni (SCMT) previa adozione delle norme in vigore con le seguenti integrazioni: - il sistema verifica anche il rispetto dei segnali</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				<p>Le linee attrezzate con i segnali di 2° categoria non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>fissi di 2a categoria;</p> <p>- i segnali di 2' categoria devono essere sempre preceduti dal segnale di attenzione (Art. 28 comma 1 a) RS). Inoltre, il PI ubicato in corrispondenza del punto protetto (art. 45 comma 3 RS) ubicato a valle del segnale di protezione di 2' categoria, deve essere segnalato sul terreno con uno specifico <i>"Picchetto a sezione circolare con testa o semisfera dipinto in colore arancione, bianco li nero, ad alto potere rifrangente;</i></p> <p>- i treni non possono essere esonerati da una precedente stazione a superare il segnale di 2' categoria disposto a via impedita (art. 50 comma 1 RS);</p> <p>- negli impianti muniti di segnali di 2' categoria, nel caso di ripresa della corsa del treno con segnale disposto a via impedita il PdC deve eseguire l'operazione di "Supero Rosso" (punto 18.4 All. XIV Ter IPCL) per il superamento del picchetto di cui al precedente alinea;</p> <p>- nelle stazioni munite di segnali di protezione di 2' categoria il PdC deve sempre percorrere l'itinerario di arrivo/partenza/transito non superando la velocità di 30 km/h; Nelle stazioni munite di segnale di protezione di 2' categoria, nel caso particolare di arresto del treno per guasto a terra con intervento della frenatura d'urgenza comandata dal SSB a seguito della perdita delle informazioni relative al PI ubicato in corrispondenza del segnale di attenzione oppure in corrispondenza del punto protetto oppure in uscita dalla stazione, dovrà essere rispettato quanto di seguito indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il PdC, dopo l'arresto del treno, per la comunicazione dell'anormalità al DM e la successiva ripresa della corsa deve rispettare quanto previsto al punto 18.7 dell'Allegato XIV ter dell'IPCL (<i>Ripresa della corsa dopo una frenatura d'urgenza fino all'arresto del treno comandata dal SSB per guasto/anormalità al SST - mancata o incompleta trasmissione a bordo delle informazioni, perdita dei PI, ecc.</i>). • Il DM, al ricevimento della comunicazione 	<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>relativa al guasto da parte del PdC, per autorizzare il proseguimento del treno, deve adottare le norme previste dall'art. 1 della Disposizione n° 11 del 16 marzo 2007 (<i>Perdita delle Informazioni relative ai segnali</i>), fino alle ore 24.00 del 30 giugno 2008 e le norme previste dall'art. 4 della Disposizione N° 47 del 23 ottobre 2007 (<i>Perdita delle informazioni relative ai segnali</i>), a partire dalle ore 00.01 del 01 luglio 2008. Le IF restano incaricate di informare il dipendente personale interessato. Il presente 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> <p>La presente Prescrizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 10 marzo 2008</p>					
<p>Prescrizione: 17-03-2008 n°1188 Modifiche ed integrazioni alla Prescrizione RFI-DTC\A0010\P\2006\0003227 del 06/12/2006 avente come oggetto "Norme e condizioni specifiche per la circolazione dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta senza agente di accompagnamento dei treni" Gli artt. 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), 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</p>	<p>4.25 Il sistema di comunicazione "terra-treno" consente di comunicare, in maniera selettiva, con ciascun agente impiegato in compiti di sicurezza e può essere utilizzato per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non registrate. La chiamata di emergenza deve essere utilizzata solo quando si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni.</p> <p>4.26 L'invio e la ricezione delle comunicazioni scritte o verbali, salvo le necessità improvvise legate a</p>			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 specifica quanto segue,</p> <p>A parziale modifica di quanto disposto nel punto 2A della Prescrizione RFI-DTC\A0010\P\2006\0003227 del 06/12/2006, avente come oggetto "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 che l'agente di condotta della locomotiva di testa, qualora la locomotiva sia attrezzata con terminale GSM-R di tipo veicolare (Cab radio), associ il telefono GSMR di tipo palmare al numero funzionale identificativo del secondo agente di condotta anziché del personale di Accompagnamento. Resta inteso che, in tale caso, la conferma verbale ad inizio servizio al DM/DCO di giurisdizione dell'avvenuta associazione di entrambe le apparecchiature, deve avvenire tramite chiamata con il terminale GSM-R di tipo veicolare (Cab radio) Inoltre, relativamente ai treni ad agente solo con locomotive dotate, in via transitoria, di telefoni</p>	<p>situazioni di emergenza (come l'invio della chiamata di emergenza di cui al precedente punto 4.25), devono avvenire, da parte dell'agente alla condotta, a treno fermo.</p> <p>10.3 In caso di anomalità che interessi la sicurezza della circolazione, fermo restando quanto previsto al punto 10.1, sulle linee appositamente attrezzate si deve inviare la chiamata di emergenza.</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>GSM-R di tipo palmare collegato ad antenna esterna (Car Kit), si prescrive che il palmare sia costantemente posto sulla relativa base durante tutta l'effettuazione del servizio. ad eccezione dei casi in cui sia richiesto al personale di condotta l'allontanamento temporaneo dalla cabina di guida. Relativamente ai suddetti casi di allontanamento temporaneo dalla cabina di guida o dal mezzo di trazione (punto 2.8, della Prescrizione RFI-DTC\A0010\A0010\2006\0003227 del 06/12/2006 si fu presente che, coerentemente agli obblighi dettati dal punto 2,6 della stessa Prescrizione, il personale di condotta dovrà dare avviso al DM della località di servizio verso la quale il treno è diretto o al DCO di giurisdizione di tale allontanamento specificando, nei treni attrezzati con Cab radio che l'allontanamento avverrà con il telefono GSM-R di tipo palmare associato al numero funzionale identificativo del secondo agente di condotta, Il presente 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, 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;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/Dir/2012)</p>				
<p>Prescrizione: 02-04-2008 n°1477 Estensione delle "Norme particolari per la gestione delle prescrizioni di movimento a carattere permanente", alle linee dell'intera rete. Gli artt. 25 e 27, commi 3 del D.L.vo del 10</p>					<p>Prescrizione di carattere organizzativo quindi non regolamentata dal RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>agosto 2007 n. 162 dispongono che, "in attesa del riordino del quadro normativo nazionale di cui all'articolo 6, comma 2, lettera a), l'attribuzione di funzioni e compiti in materia di sicurezza a soggetti diversi dall' Agenzia prevista in particolare dal decreto del Presidente della Repubblica Il 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 autorizza l'estensione sull'intera rete delle procedure emanate con la prescrizione RFI-DTC/A0011/P/2007/0000174 del 05/0212007 "Norme particolari per la gestione delle prescrizioni di movimento a carattere permanente", già in esperimento sulle linee dei compartimenti di Bologna, Roma e Firenze.</p> <p>Le Direzioni Compartimentali Movimento che intendano attivare le succitate procedure, restano incaricate di curare in modo particolare le disposizioni attuative in merito</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>all'organizzazione e l'operatività del "Presidio", secondo quanto specificato al punto 9) della suddetta prescrizione, di comunicare a questa sede la data di entrata in vigore del provvedimento e di relazionare entro tre mesi dalla suddetta data circa gli esiti dell'applicazione, con riguardo allo stato effettivo o revisionale della parte procedurale concernente la trasmissione informatica degli incarichi di prescrizione con il sistema di posta elettronica.</p> <p>Il presente 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>					
<p>Prescrizione: 08-04-2008 n°1572 Direttiva n.81/T del 19 marzo 2008 emanata dal Ministro dei Trasporti. Gli artt. 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), l'attribuzione di funzioni e compiti in materia di sicurezza a soggetti diversi dall' Agenzia prevista in particolare dal decreto del Presidente della Repubblica Il 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</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 			<p>IF</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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>Per quanto sopra si prescrive quanto di seguito indicato.</p> <p>Sui Sottosistemi di Bordo SSC installati sulle ALn 668 e ALn 663, interfacciati con il dispositivo di comando frenatura (piastra pneumatica) del Vigilante e muniti del Commutatore Esclusione Vigilante (CEV), è in corso di attivazione la funzionalità di "controllo condizione treno fermo per Riconoscimento Atto Partenza (funzione RAP)" con l'installazione sul banco di guida di un apposito pulsante a fungo (pulsante RAP), La condizione di ""treno fermo" si perde al superamento della velocità di 3 km/h circa; 2,5 secondi dopo la perdita della condizione di "treno fermo "si attiva una segnalazione acustica; 5 secondi dopo la perdita della stessa condizione viene comandata in automatico la frenatura d'urgenza del convoglio. La pressione e il successivo rilascio del pulsante RAP, dopo la perdita della condizione di "treno fermo" ma entro 5 secondi dalla perdita della stessa condizione, evita il comando automatico della frenatura d'urgenza e tacita la segnalazione acustica, se già attivata. La presenza della funzione e del pulsante RAP deve essere riportata sui libri di bordo del rotabile con apposita annotazione. Alla luce di quanto sopra, ad integrazione de\l'Allegato XIV quinquies e della Prescrizione RFI-DTCA0011\P\2007\0000678 del 29/03/2007 "Impiego ALn668i ALn663 dotate di SSB/SSC</p>	<p>istantanea del veicolo;</p> <ul style="list-style-type: none"> - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. <p>3.3 Il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta ne verifica lo stato vigile e interviene provocando l'arresto del convoglio qualora detto agente non reagisca nei tempi e modi richiesti dal dispositivo.</p> <p>4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>interfacciato con il dispositivo di comando frenatura (piastra pneumatica) del Vigilante, funzionante anche con il dispositivo Vigilante escluso c, in tal caso, senza la funzionalità di controllo convoglio fermo", l'agente di condotta in servizio sulle Aln 668 o 663 dotate di SSB/SSC con le caratteristiche di cui all'oggetto, ad ogni avviamento del convoglio deve premere e quindi rilasciare il pulsante RAP successivamente alla perdita della condizione di treno fermo ed entro 5 secondi dalla perdita della condizione stessa. indipendentemente dalla posizione del commutatore CEV) . Il mancato o errato azionamento del pulsante RAP comporta l'intervento automatico della frenatura d'urgenza. Le Imprese Ferroviarie interessate restano incaricate di informare il dipendente personale, Il presente provvedimento viene emanato ai sensi c per gli effetti di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 e dal decreto legislativo li luglio 203, n. 188 così come modificato dal suddetto decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Prescrizione: 28-04-2008 n°1837 Prescrizione: Provvedimenti tecnico normativi per la circolazione di corse prova effettuate con treni equipaggiati e non equipaggiati con SBB/ERTMS/ETCS/AV sulla linea AV/AC Roma - Napoli. Integrazione alla prescrizione RFI-DTC\A0010\P\2006\0000373 del 17/02/2006, Gli artt. 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), l'attribuzione di funzioni e compiti in materia di</p>	<p>23.1 La circolazione dei convogli per prove o verifiche al materiale rotabile può avvenire secondo le norme dei treni soltanto se tali convogli soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni. 23.2 I convogli che non soddisfano le condizioni di cui al precedente punto</p>		I	GI IF	<p>I GI per ciò che riguarda le attività di sicurezza relative alla circolazione del convoglio e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività di sicurezza relative ai veicoli.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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." In conformità a quanto sopra, ad integrazione della prescrizione RFI\DTCC\A0010\P\2006\0000373 del 17/02/2006 (già integrata dalle prescrizioni RFI-DTC\A0011\P\2006\0000522 del 24/02/2006, RFI-DTC\A0010\P\2006\0000700 del 09/03/2006 e RFI-DTC\A0010\P\2006\0003413 del 14/12/2006) per la circolazione di corse prova effettuate - con un solo treno - per la sperimentazione di utilizzo profilo Grande Vitesse 1/40 su ETR 500, si prescrive che:</p> <p>1. Per le corse prova effettuate fino alla velocità massima di 300 km/h sono applicabili i provvedimenti tecnico-normativi previsti nell'Allegato I alla Prescrizione in oggetto Punto-1 (Treni equipaggiati con SSB/ERTMSETCSAV per i</p>	<p>23.1 possono circolare nel rispetto dei criteri di cui al precedente punto 4.32.</p>				

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

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>quali è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio sulla linea AC/AV);</p> <p>2. Per le corse prova effettuate fino alla velocità massima di 330 km/h sono applicabili i provvedimenti tecnico-normativi previsti nell' Allegato I alla Prescrizione in oggetto Punto 2 (Treni equipaggiati con SSB/ERTMS/ETCS AV per i quali non è stato emesso "Nulla Osta" all'esercizio sulla linea AC/AV oppure non equipaggiati) con le seguenti varianti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'interruzione indicata al punto 2.1 dovrà essere così delimitata: <ul style="list-style-type: none"> • senso di circolazione Roma-Napoli da Roma Prenestina (e) a Gricignano (e); • senso di circolazione Napoli-Roma da Gricignano (e) a Roma Prenestina (e). - il Punto 2.5 Velocità di marcia è sostituito dal seguente: il convoglio in oggetto, con apparato di segnalamento SSB/ERTMS/ETCS/AV con piastra pneumatica scollegata, sul tratto interrotto, non dovrà superare le velocità di: <ul style="list-style-type: none"> • senso di circolazione Roma - Napoli: <ul style="list-style-type: none"> < 150 km/h da Roma Prenestina(e) km 6+410 fino al km 40+000; < 330 km/h da k:m 40+000 fino a PM Tora-Piccilli (i) km 152+843; < 150 km/h da PM Tora-Piccilli (e) km152+843 fino a P Bivio Caserta Nord (i) km 176+782; < 60 km/h da IO Bivio Caserta Nord (e) km 176+782 fino a Gricignano (e) km 2+100; • senso di circolazione Napoli - Roma: <ul style="list-style-type: none"> < 60 km/h da Gricignano (e) km 1+946 fino a 1° Bivio/PC Gricignano km 195+345; < 150 km/h da 1° Bivio/PC Gricignano km 195+345 fino a km 194+000; 					

"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>< 330 km/h da km 194+000 fino a PM S.Giovanni (i) km 111+985; < 200 km/h da PM S.Giovanni (e) 111+985 fino a PM Anagni (j) km 61+178; < 150 km/h da PM Anagni (e) km 61 + 178 fino a PM Labico (i) km 36+615; < 60 km/h da PM Labico km 36+615 fino a Roma Prenestina (e) km 5+236;</p> <ul style="list-style-type: none"> eventuali ulteriori restrizioni previste da rallentamenti e/o riduzioni di velocità o relative ad esigenze tecniche della manutenzione. <p>Nei tratti in cui sono previste velocità decrescenti, la riduzione dalla velocità superiore a quella inferiore dovrà prontamente avvenire a partire dall'asse del fabbricato dei PdS che riportano la dizione (O; le norme previste per la circolazione con due treni sullo stesso binario all'interno della singola tratta di prova (Punto 2.4, 2Q cpv - Punto 2.6, ultimo cpv - Punto 2.8) non sono applicabili. La Prescrizione RFI-DTC\AOO 11 \P\2006\0003166 del 3011/2006. concernente il medesimo argomento indicato in oggetto, è abrogata. Il presente provvedimento viene emanato ai sensi e per gli effetti di cui al decreto legislativo IO 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. 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;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/Dir/2012)</p>				
<p>Prescrizione: 12-05-2008 n°2020 Prescrizione. Superamento massa rimorchiata ammessa dalla frenatura (art. 73/2 PGOS) sul tratto di linea P.C. Frejus - Modane (FL 2) linea Torino - Modane.</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</p>			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Gli artt. 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), 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." In conformità a quanto sopra, a seguito di richiesta da parte delle Imprese Ferroviarie, per i treni merci percorrenti il tratto di linea PC Frejus - Modane della linea Torino - Modane si autorizza a superare la massa rimorchiata ammessa dalla frenatura (art. 73/2 P.G.O.S.) alle seguenti condizioni: da 1300 t a 1400 t purché la locomotiva di testa che comanda il freno sia munita di due compressori tipo 242, o con prestazioni equivalenti o superiori;</p>	<p>persone e cose trasportate, deve rispettare:</p> <p>a.1. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio;</p> <p>a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura;</p> <p>a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere;</p> <p>a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio;</p> <p>a.5. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.</p> <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; - dalla massa e della lunghezza del treno; - dalle modalità di 				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>da 1400 t a 1600 t purché la locomotiva di testa abbia la frenatura elettrica efficiente ed attiva;</p> <p>la lunghezza del convoglio non sia superiore a 550 metri, salvo limitazioni più restrittive. La condizione di cui al precedente terzo alinea viene estesa anche al tratto di linea PC Frejus - Bussoleno della linea Modane - Torino. per il quale il superamento della massa rimorchiata ammessa dalla frenatura (art. 73/2 P.G.O.S.) è stato autorizzato con precedente provvedimento. La DCM di Torino resta incaricata di rendere operativo il provvedimento in oggetto e di aggiornare il Quadro 4.10 del FL 2 riportando il seguente testo: Massima composizione ammessa dalla frenatura Sulle tratte "P.C. Frejus - Modane" e "P.C. Frejus - Bussoleno"-della linea Torino-Modane e viceversa è ammesso superare la massa rimorchiata dei treni merci (art. 73/2 P.G.O.S.) alle condizioni di seguito riportate:</p> <p>da 1300 t a 1400 t purché la locomotiva di testa che comanda il freno sia munita di due compressori tipo 242, o con prestazioni equivalenti o superiori;</p> <p>- da 1400 t a 1600 t purché la locomotiva di testa abbia la frenatura elettrica efficiente ed attiva;</p> <p>- la lunghezza del convoglio non sia superiore a 550 metri, salvo limitazioni più restrittive. Nel caso di guasto della frenatura elettrica durante la marcia, è ammesso raggiungere la stazione termine corsa. Il presente 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</p>	<p>distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno;</p> <ul style="list-style-type: none"> - dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno, <p>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>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
2003, n. 188 così come modificato dal suddetto decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.					
<p>Prescrizione: 13-05-2008 n°2030 Documentazione di riferimento per il Sotto Sistema di Bordo SSC BL3. Si comunica che sul sito di RFI, sotto le voci "Sicurezza e Tecnologia SSC supporto alla guida", alla voce "Linee attivate" è disponibile l'elenco delle linee SSC attivate all'esercizio ed alla voce "Documentazione Tecnica" è disponibile la documentazione di riferimento per le architetture del Sotto Sistema di Bordo, di cui alla disposizione RFI 30/2007, che includono le funzionalità SSC BL3:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Specifica dei Requisiti di Sistema SCMT/SSC Baseline 3</i> - rif RFI TC.PATC STAP 01 DEC A • <i>Specifica dei Requisiti di Sistema SCMT/SSC Baseline 3- 51'sottosistema tecnologico di bordo Requisiti di architettura, interfaccia, ambiente e RA.1\1S</i> - rif. RFI TC.PATC SR AP 03 E03 C • <i>FFFIS Specifica dei requisiti di Air Gap sistema SSC rif. RFI TC.PATC SRAP 02 EO i A</i> • <i>Specffica dei Test di Air Gap sistema SSC -r-f. RFI TC.FATC ST AF 02 E01 A</i> <p>Il sistema in oggetto è dotato di tutte le funzionalità SSC ed integra anche una serie di funzioni del SCMT (architettura "C"). Al riguardo si fa presente che, in considerazione delle caratteristiche di velocità e delle condizioni di esercizio delle linee della rete gestita da RFI e tenendo conto dell'esigenza di ridurre per quanto possibile la necessità di attrezzare con entrambi i sistemi le cabine di guida dei treni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il sistema SCMT è stato installato sulle linee elettrificate - il sistema SSC è stato installato sulle linee non elettrificate; - l'attrezzaggio a terra del sistema SSC è stato 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012) </p>				Prescrizione non di carattere normativo quindi non regolamentata dal RCF.

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>esteso a tratti di linea elettrificati, già muniti di SCMT , di origine/termine di servizi che si svolgono con mezzi diesel prevalentemente sulle linee non elettrificate.</p> <p>Pertanto il sotto sistema SSC BL3 in oggetto può essere installato su materiale rotabile diesel con velocità massima non superiore a 150 km/h dedicato ai servizi che si svolgono prevalentemente su linee attrezzate con SSC.</p> <p>Le specifiche prevedono inoltre la possibilità di configurare il sistema anche in modalità solo SSC (architettura "A" senza apparati e funzionalità SCMI); la carta geografica, disponibile sul sito di RFI, riporta le linee dove è possibile effettuare i servizi con i rotabili attrezzati con tale architettura. Qualora le IF in indirizzo abbiano interesse ad attrezzare i rotabili con il sottosistema di bordo SSC BL3 nelle architetture A o C, si potranno rivolgere ai fornitori di prodotti che hanno conseguito il Certificato di Idoneità Preliminare: Alstom Ferroviaria Ansaldo Segnalamento Ferroviario GE Transportation Systems ECM e MerMec, se si presentano in consorzio</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/14/IR/2012)</p>				
<p>Prescrizione: 15-05-2008 n°2057 Obbligo di installazione del dispositivo di esclusione (E-VIG). Gli artt. 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), 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 delta</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 			<p>IF</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 normativa 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 fa presente che la Direttiva Ministeriale 0044725 del 20 ottobre 2006 all'art 1 recita: "l'utilizzo del dispositivo vigilante è regolamentato come previsto dalla proposta di RFI riportata nell'allegato A ... ". L'allegato A della citata Direttiva prevede, per i treni circolanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI, la " Installazione di un dispositivo di esclusione che consenta di disattivare la funzione vigilante ... ", mantenendo nel contempo attivo il sistema di protezione della marcia del treno. Pertanto l'ammissibilità alla circolazione nella infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI non può prescindere dalla presenza del dispositivo di esclusione previsto dalla Direttiva (funzione "E-VIG"). Le Imprese Ferroviarie dovranno presentare entro il 31 maggio 2008 a questo Gestore dell'Infrastruttura i programmi di adeguamento degli eventuali sottosistemi di bordo privi di tale dispositivo attualmente in esercizio. Le strutture preposte della Direzione Tecnica di RFI sono a</p>	<p>del sistema di protezione della marcia dei treni;</p> <ul style="list-style-type: none"> - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. <p>3.3 Il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta ne verifica lo stato vigile e interviene provocando l'arresto del convoglio qualora detto agente non reagisca nei tempi e modi richiesti dal dispositivo.</p> <p>4.22. La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Vostra disposizione per il processo di omologazione conseguente all'installazione dell' E-VIG. Il presente 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>	<p>condotta attivo. 12.1 Il SSB del sistema di protezione della marcia o una o più funzioni di sicurezza da esso fornite possono essere esclusi soltanto qualora strettamente necessario al proseguimento del treno (autorizzazione al movimento concessa tramite prescrizione, guasto del sistema di protezione). 12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi in suo possesso.</p>				
<p>Prescrizione: 15-05-2008 n°2060 Adeguamento del materiale rotabile alla Disposizione 30/2007. Gli artt. 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), l'attribuzione di funzioni e compiti in materia di sicurezza a soggetti diversi dall'Agenzia,</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>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, con la disposizione 30/2007, il G.I., richiamandosi alle normative internazionali che richiedono ai titolari di materiale rotabile un progressivo adeguamento di alcune componenti anche relativamente al materiale già ammesso a circolare (cfr. punto 1, norma EN 14752/2005), ha definito, in relazione a ciascuna delle modifiche da apportare, i termini ultimi entro i quali le I.F. sono tenute a provvedere a tali adeguamenti, per i quali devono essere presentati specifici programmi. Tali programmi devono essere orientati sia al massimo contenimento dei tempi di realizzazione delle modifiche e delle integrazioni necessarie, sia all'individuazione da parte delle IF, di ogni possibile iniziativa mitigativa da adottare, nell'immediato, in attesa del programmato adeguamento. Tanto sopra premesso, posto che l'Organo di Vigilanza Ministeriale ha richiesto specifiche informazioni sulla</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>tempistica prevista per l'adeguamento delle porte di salita delle carrozze adibite al servizio viaggiatori, si prescrive che siano trasmessi entro il 15 giugno 2008 a questo Gestore i programmi definitivi e che siano adottati quanto prima i provvedimenti mitigatori da Voi individuati.</p> <p>Il presente 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>					
<p>Prescrizione: 30-05-2008 n°2169 Effettuazione corse prova interessanti le interconnessioni tra linee "tradizionali" e linee AC/AV. Riferimento prescrizione RFI-DTC\A0011\P\2005\0000947 del 23/04/2005. Allegato: 1 Gli artt. 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), 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</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 IF	<p>I GI per ciò che riguarda le attività di sicurezza relative alla circolazione del convoglio e le procedure di interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività di sicurezza relative ai veicoli.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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, per l'effettuazione di corse prova interessanti le interconnessioni tra linee "tradizionali" e le linee AC/AV, si prescrive che le norme previste dalla prescrizione RFI-DTC\A0011\N\2005\0000947 del 23/06/2005 (che ad ogni buon conto si allega alla presente) sono applicabili, in presenza delle medesime condizioni, anche alla linea AC/AV Milano - Bologna.</p> <p>Il presente 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>					
<p>Prescrizione: 06-06-2008 n°2281 Apparato ACC Venezia Mestre Gli artt. 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), 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</p>					<p>Vedi tabella di raffronto IEACC – RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>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 autorizzano le varianti tecnologiche dell'ACC della stazione di Venezia Mestre, riportate in allegato, ove sono anche evidenziate le differenze rispetto a quanto previsto dalle IEACC. Tali specificità di impianto dovranno essere riportate nelle istruzioni di dettaglio dell'impianto. Il presente 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>					

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