

TABELLA DI RAFFRONTO

Circolari Normative emanate da FS fino al 4/01/2000 - RCF.

Nella 1^a colonna è riportato il testo delle circolari suddiviso in commi, punti o articoli.

Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna :

- nella 2^a colonna è riportata la norma del nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF) che recepisce il principio contenuto nel provvedimento normativo delle circolari;
- nella 3^a colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle circolari è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;
- nella 4^a colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo delle circolari è procedura di interfaccia tra il personale del Gestore Infrastruttura e quello delle Imprese Ferroviarie;
- nella 5^a colonna è indicato l'operatore ferroviario tra le cui attribuzioni ricade il provvedimento normativo delle circolari, attraverso la sigla GI per indicare il Gestore Infrastruttura e la sigla IF per indicare le Imprese Ferroviarie;
- nella 6^a colonna sono riportati le eventuali osservazioni e commenti.

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Circolare M.111/4/1.G del 10 Gennaio 1964</p> <p>Oggetto: Fermate provviste di scambi e raccordi in linea</p> <p>Essendosi rilevata l'opportunità che nelle Fermate presenziate, nelle quali i binari secondari utilizzati per il ricovero dei veicoli e quelli di raccordo, eccezionalmente , non sono indipendenti per il dispositivo di armamento dai binari di corsa, i suddetti binari secondari siano sempre delimitati da staffe fermacarri del tipo tallonabile (praticamente più efficaci di quelle in tallonabili agli effetti dell'arresto di veicoli), si dispone che il comma 2 del punto I - "Fermate provviste di scambi e raccordi in linea protetti da segnali fissi - A: "norme di</p>	<p>2.18. Le fermate sono impianti appositamente attrezzati per la salita e la discesa dei viaggiatori dai treni. Esse possono essere ubicate nelle località di servizio o in linea,</p>	M	I	GI	<p>Il RCF stabilisce il principio che le fermate non sono località di servizio che intervengono nel distanziamento dei treni.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>impianto" – della circolare a doppia firma n° M111/23/1.G – IE .5/1/155/55373/201 del 17 luglio 1961 venga modificato come segue:</p> <p>"2. I binari secondari utilizzati per il ricovero dei veicoli e quelli di raccordo devono essere resi indipendenti dai binari di corsa per dispositivo di armamento. Nelle fermate presenziate può eccezionalmente ammettersi che i suddetti binari secondari siano delimitati da staffe fermacarri tallonabili, poste a sufficiente distanza dalla traversa limite ed opportunamente sfalsate tra di loro.</p>					
<p>Circolare M.132.361/121.17.15(27) del 30 Gennaio 1964</p> <p>Circolazione a semplice binario sulle linee a doppio.</p> <p>Allo scopo di agevolare i movimenti di treni materiali e di carrelli di armamento tra la stazione e la zona di lavoro del binario interrotto nel caso di interruzione di 24 ore dell'esercizio di un binario su linee a doppio (O. S. 64), si è deciso di apportare le modifiche di seguito indicate a quanto precisato dalla circolare n.819 del 13.12.1962 del Servizio Impianti Elettrici (avente per oggetto la sistemazione degli impianti di stazione da realizzare in dipendenza dell'esercizio a semplice binario) a riguardo dei dispositivi che collegano la stazione col binario in lavorazione (deviatoio' 2 e scarpa - v. figg. 1 e 2).</p> <p>1) I dispositivi di sicurezza relativi ai deviatoi di passaggio fra il doppio ed il semplice binario dovranno essere realizzati a seconda</p>	<p>21.1. 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>21.2. I mezzi d'opera che non rientrano tra 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> <p>4.32. L'utilizzo dei binari dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre o la sospensione della circolazione dei treni e delle manovre, deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi:</p> <p>a) sul tratto di binario interessato deve essere inibito, tramite i sistemi di segnalamento e protezione, l'inoltro dei treni e delle manovre;</p> <p>b) la eventuale circolazione o sosta di veicoli sul tratto di binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione</p>			<p>GI</p>	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dei casi come mostrato negli schemi sotto riportati.</p> <p>2) Dovrà essere prevista una terza coppia di trasmettichiave (nell'U.M. e nel ,P.D.) per la chiave (c) che assicura il deviatoio 2 per il binario in esercizio e la scarpa fermacarri chiusa.</p> <p>3) I deviatoi che assicurano il deviatoio 2 sono muniti di controllo elettrico di efficienza.</p> <p>4) I collegamenti tra la scarpa fermacarri ed il deviatoio 2 col segnale che comanda i movimenti del treno sul binario rimasto in esercizio dovranno essere attuati con i seguenti condizionamenti:'</p> <p>a) se la chiave (c) è bloccata nel trasmettichiave del P.D., l'apertura del segnale di protezione (oppure di partenza) è condizionata al fatto che la chiave corrispondente nell'U.M.. sia introdotta e girata nell'apposito combinatore a maniglia.</p> <p>b) se invece la chiave (c) è libera nel P.D., l'apertura del segnale di protezione (oppure di partenza) per i treni percorrenti itinerari non interessanti il deviatoio 2, è condizionata al fatto che lo scambio 2 sia stato disposto ed assicurato in modo da dare continuità tra la stazione e la zona di lavoro e vi sia pertanto nel l'U.M. il relativo controllo elettrico di efficienza: in tal modo viene ottenuta l'indipendenza tra il binario interrotto e l'itinerario che deve essere costituito.</p>	<p>dei treni o delle manovre sui binari adiacenti; qualora c iò non posso essere garantito deve essere inibito l'inoltro dei treni e delle manovre anche sui binari adiacenti;</p> <p>c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che gli eventuali veicoli in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato;</p> <p>d) l' eventuale circolazione dei veicoli e la loro sosta sul tratto di binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti.</p> <p>4.33. La ripresa della circolazione dei treni o delle manovre sul tratto di binario precedentemente assoggettato alle attività di cui al punto 4.32 deve essere subordinata all'acquisizione dell'evidenza della libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli e del ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Circolare M.112/15/18.57 del 3 Aprile 1964</p> <p>Oggetto: Impiego di portali mobili per l'esecuzione di lavori di rinnovamento a rapido avanzamento</p> <p>Per l'esecuzione di lavori di rinnovamento con notevoli avanzamenti giornalieri, in alcuni cantieri altamente meccanizzati troveranno prossimamente impiego portali mobili che, nella zona di lavoro, scorrono su rotaie di servizio poste in posizione che comprende il binario da rinnovare mentre continua a svolgersi l'esercizio alle normali velocità sul binario attiguo rimasto in esercizio quando la linea è a doppio binario.</p> <p>Tenuto conto delle particolari condizioni che si vengono a creare agli effetti della sagoma, per consentire l'impiego delle attrezzature di cui trattasi in tali linee, dovranno essere rigorosamente osservate le seguenti norme:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dovrà essere prescritto il divieto d'inoltro sul binario in esercizio di trasporti eccedenti la sagoma verso l'interbinario nei periodi durante i quali i portali disposti in posizione di lavoro sulle rotaie di servizio. 2. Le rotaie di servizio dovranno essere posate in modo da assicurare una distanza minima fra il contorno esterno delle attrezzature lato intervista ed il lembo interno della più vicina rotaia del binario in esercizio, misurata in orizzontale, non inferiore a 	<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> <ol 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 stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate. <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>			GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>m 1,05. Può essere consentita l'eventuale presenza di organi accessori sporgenti a quota inferiore a m 0,25 sul piano del ferro purchè siano effettuati specifici controlli di sagoma per la parte bassa rispetto alla sagoma limite del binario in esercizio. La posizione dei portali e la loro stabilità, in modo da evitare che gli stessi possano assumere verso l'interbinario inclinazioni anche minime rispetto alla normale al piano del ferro del binario di servizio.</p> <p>Nei tratti in curva qualora il binario di servizio sia situato dalla parte interna, ai portali dovrà essere data una inclinazione, lato banchina, pari a quella del binario in esercizio, il che corrisponde ad una sopraelevazione della rotaia interna di servizio all'incirca doppia di quella esistente sul binario attiguo; se il binario in lavorazione è situato dalla parte esterna della curva i portali potranno essere disposti orizzontalmente, come in rettilineo.</p> <p>In antecedenza all'inizio dei lavori deve essere eseguito il controllo della intervia e della posizione degli ostacoli fissi lungo banchina, per accertare che nulla si oppone all'impiego dei portali con l'osservanza delle norme sopraindicate.</p> <p>3. Dovrà essere prescritto il divieto di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>alzamento della parte superiore delle apparecchiature di sollevamento ad un'altezza sul piano del ferro del binario di servizio maggiore di m 4,30, quando la linea di contatto sia sotto tensione. Il suddetto limite dovrà essere ben marcato con vistosi riferimenti in modo che il personale addetto alla manovra ed alla sorveglianza possa agevolmente verificare che esso non sia superato nel corso dei lavori.</p> <p>Qualora occorra procedere a maggiori alzamenti delle suddette apparecchiature, si dovrà provvedere alla preventiva disalimentazione della linea aerea d'intesa con la locale divisione I.E.-</p> <p>4. I movimenti di traslazione dei portali sulle rotaie di servizio dovranno essere effettuati a passo d'uomo.</p> <p>5. Dovrà essere prescritto l'arresto dei portali ed il ricovero del personale addetto alla loro manovra durante il passaggio dei treni sul binario rimasto in esercizio.</p> <p>6. Dovranno essere richieste al Movimento l'applicazione di avvisi nei treni per i viaggiatori e le prescrizioni per il personale di macchina e di scorta con le modalità che si seguono di solito in presenza di ostacoli a distanza inferiore alla normale (centinature di galleria a</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sagoma ristretta, impalcature ravvicinate, ecc.).</p> <p>Si invita impartire alle Imprese che manifestino desiderio di impiegare le suddette attrezzature le opportune disposizioni a mezzo di O.S. e portare a conoscenza di tutto il personale interessato la presente lettera - circolare, segnandone ricevimento con il tagliando in calce.</p> <p>Circolare M.112/15/18.57 del 29 Aprile 1964</p> <p>Oggetto: Impiego di portali mobili per l'esecuzione di lavori di rinnovamento a rapido avanzamento.</p> <p>A seguito della circolare M.112.15.18.57 del 3 aprile u.s., comunicasi che allo scopo di consentire la pratica attuazione di quanto previsto al punto 6 della citata circolare (avviso al personale interessato a mezzo circolare compartimentale e al pubblico a mezzo manifestini) Il Servizio Lavori ha dato disposizioni alle dipendenti Divisioni perché comunichino alle Divisioni Movimento l'impiego di portali mobili con almeno 20 giorni di anticipo.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Circolare M.112/51/11.1 del 4 agosto 1965</p> <p>Oggetto : Ubicazione freni a vite nei treni serviti da freno continuo.</p> <p>Ad analogo quesito di questa Sede circa il dislocamento dei freni avite nei treni con freno continuo, il Servizio Materiale e Trazione ha risposto con la lettera che di seguito si trascrive.</p>	<p>6.6 Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti:</p> <p>a) deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta tramite un dispositivo posto in cabina di guida;</p> <p>b) deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei veicoli del treno;</p> <p>c) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno;</p>			IF	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>In relazione al quesito posto con nota a riferimento si precisa che quanto prescritto all'art. 74/6 P.G.O.S. riguarda soltanto il rapporto che deve sussistere nel treno, in relazione al grado di frenatura della linea, tra il numero dei freni a vite ed il numero dei assi di cui è composto, e non riguarda la loro ubicazione.</p> <p>In coda però od in prossimità, deve esservi almeno un veicolo con freno a vite (art. 74/5) il quale, come è noto, deve essere anche presenziato sui treni circolanti su tratti con grado di frenatura superiore al V quando la composizione superi i 60 assi.</p>	<p>d) deve essere regolabile con gradualità sia in fase di frenatura che di sfrenatura;</p> <p>e) deve mantenere l'efficienza e l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature.</p> <p>Un sistema frenante rispondente ai requisiti di cui sopra è detto "freno continuo automatico".</p> <p>6.7 Il sistema frenante di un treno deve assicurarne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'arresto e le riduzioni di velocità negli spazi di frenatura disponibili (distanza di frenatura); - l'arresto in sicurezza di ogni sua parte in caso di spezzamento del treno, evitando sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso, tali da compromettere la circolazione del treno in sicurezza, tenuto conto: <ul style="list-style-type: none"> a) delle caratteristiche tecniche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico; b) della massa e della lunghezza del treno; c) della velocità del treno; d) dei parametri e delle caratteristiche tecniche delle linee da percorrere; e) dei tempi di reazione dell'agente di condotta; f) delle unità di trazione attive non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno; g) della posizione nel treno di veicoli provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli contigui. 				
<p>Circolare M.111/60/4 del 4 ottobre 1965</p> <p>Oggetto: Trasferimento rotabili privati. Presenza del personale F.S. nei mezzi di</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</p>	M		IF	<p>Anche i rotabili privati devono rispettare le norme dei treni.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>trazione.</p> <p>Per opportuna conoscenza e norma, si trasmettono in allegato le circolari N° T.V. 4.11/400.24 del 19.10.1964 e del 10.9.1965 riguardanti l'utilizzazione di personale F.S. per la scorta dei rotabili privati che viaggiano con propri mezzi su linee F.S. per trasferimento.</p> <p>In merito al quesito posto con la lettera a riferimento si precisa che i rotabili privati (locomotive, automotrici, rincalzatrici, vagliatrici, ecc.) che viaggiano con propri mezzi sulle linee F.S. per trasferimento, guidati da agenti della ditta speditrice, devono essere scortati da un solo agente F.S. (macchinista o capotreno), pratico della linea da percorrere, cui viene affidata la responsabilità della circolazione.</p> <p>Pertanto in casi del genere la designazione dell'agente di scorta deve essere fatta d'accordo con la consorella del Movimento.</p> <p>L'agente di scorta F.S. prima di intraprendere il viaggio deve di propria iniziativa chiedere al guidatore di essere istruito sulle operazioni necessarie per fermare il treno in caso di necessità, in analogia al disposto dell'art. 3/4 dell'I.P.C.L. -</p>	<p>idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>3.9 Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere, secondo le norme di cui al presente Regolamento.</p> <p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p>				
<p>Circolare M.111/63/4 del 9 ottobre 1965 Oggetto: Fermate provviste di scambi e raccordi in linea</p> <p>Con circolare M.111/25.1.G del 17 luglio 1961 di questi Servizi è stato stabilito che gli scambi inseriti sul binario di corsa di fermate e di raccordi in linea devono essere assicurati</p>	<p>8.3. Tutti i deviatori di linea e delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di dispositivi di sicurezza che assicurano gli elementi mobili.</p> <p>8.5 Tutti i deviatori interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il</p>	M		GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>con fermascambi non tallonabili, allorchè, pur essendo presenziati, siano protetti dai segnali di partenza delle stazioni limitrofe o da quelli di posti di blocco limitrofi.</p> <p>In merito è stato ora domandato se detti fermascambi debbano essere muniti di controllo elettrico permanente cumulativo della posizione del deviatoio e di efficienza del fermascambio stesso, di cui all'art.3 comma 6 dell'Istruzione per il Servizio dei deviatoi.</p> <p>Al riguardo si conferma che, per i casi in parola, interessanti le fermate provviste di scambi ed i raccordi in linea, non occorre l'adozione del controllo elettrico, come stabilito dalle disposizioni emanate con la circolare succitata, la cui validità è stata confermata specificatamente con la circolare a quadruplici firma del 13 settembre 1963 relativa all'attivazione delle norme regolamentari di esercizio.</p> <p>Resta beninteso ferma l'occorrenza del controllo elettrico per quei deviatoi dei quali non sia assicurato il presenziamento in modo continuo.</p>	<p>sistema di segnalamento.</p>				
<p>Circolare M.111/48/1.18 del 13 luglio 1966 Oggetto: circolazione carrelli sui binari interrotti.</p> <p>Com'è noto, l'art.18 del R.C.T. stabilisce, tra l'altro, le norme che debbono essere osservate nel caso che la circolazione su linea a semplice binario, oppure su uno o entrambi i binari di una linea a doppio, venga sospesa a seguito di una interruzione programmata o della utilizzazione di intervalli d'orario.</p>	<p>21.1. 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>21.2. I mezzi d'opera che non rientrano tra 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> <p>4.32. L'utilizzo dei binari dell'infrastruttura</p>			<p>GI</p>	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Poiché sui binari interrotti alla circolazione dei treni possono circolare tra l'altro anche i carrelli, è stato avanzato quesito circa l'esatto significato da attribuire all'espressione "che il treno sia effettivamente transitato" riportata al comma 13 del menzionato art 18 e che a maggior chiarimento si trascrive per esteso</p> <p>"Gli agenti del Servizio Lavori o Impianti Elettrici che utilizzano l'interruzione devono assicurarsi che il treno che delimita o precede l'inizio dell' interruzione stessa sia effettivamente transitato, prima di iniziare qualsiasi lavoro sulla linea, di togliere tensione o di far circolare treni materiali o carrelli"</p> <p>Al riguardo si precisa che all' espressione "effettivamente transitato" devono darsi, a seconda delle condizioni di utilizzazione della interruzione, le seguenti interpretazioni.</p> <p>a) - Per l'esecuzione di lavori in un determinato punto della linea l'effettivo transito deve essere accertato nel punto in cui si devono eseguire i lavori.</p> <p>b) - Per la disalimentazione delle linee di contatto "l'effettivamente transitato deve essere, ovviamente attribuito all'intero tratto di linea interessato dalle condutture che devono essere disalimentate.</p> <p>c) - Per porre in circolazione un carrello in senso inverso al treno, l'effettivo transito deve essere, ovviamente, riferito all'uscita del treno dalla tratta e cioè al suo arrivo nella stazione da cui deve partire il carrello.</p>	<p>ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre o la sospensione della circolazione dei treni e delle manovre, deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi:</p> <p>a) sul tratto di binario interessato deve essere inibito, tramite i sistemi di segnalamento e protezione, l'inoltro dei treni e delle manovre;</p> <p>b) la eventuale circolazione o sosta di veicoli sul tratto di binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o delle manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito deve essere inibito l'inoltro dei treni e delle manovre anche sui binari adiacenti;</p> <p>c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che gli eventuali veicoli in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato;</p> <p>d) l' eventuale circolazione dei veicoli e la loro sosta sul tratto di binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti.</p> <p>4.33. La ripresa della circolazione dei treni o delle manovre sul tratto di binario precedentemente assoggettato alle attività di cui al punto 4.32 deve essere subordinata all'acquisizione dell'evidenza della libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli e del ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>d) – Per porre in circolazione un carrello nello stesso senso del treno, l'effettivo transito può, invece, essere riferito alla stazione di partenza del carrello. Naturalmente la circolazione del carrello dovrà sempre avvenire con l'osservanza delle disposizioni contenute nella "Istruzione per la circolazione dei carrelli" ed in particolare del comma 2 dell'art.5 che precisa che la velocità di circolazione dei carrelli debba sempre essere limitata in modo da poter garantire l'arresto nel tratto di visuale libera appena se ne manifesti il bisogno.</p> <p>L'interpretazione di cui al sopra indicato punto d) scaturisce dall'evidente analogia dal caso in esame con quello previsto nel secondo capoverso del comma 1 dell'art. 7 dell' "Istruzione per la circolazione dei carrelli".</p> <p>Pur trattandosi, infine, di cosa ovvia, si ritiene opportuno specificare che quanto detto ai punti c) e d) vale esclusivamente per la circolazione dei "carrelli", mentre si rinvia alle apposite norme per quanto concerne la circolazione dei treni materiali.</p> <p>Tanto si chiarisce per uniformità d'interpretazione, richiamando all'osservanza delle disposizioni cautelative precisate.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Circolare M.111.3.36 del 15 luglio 1966 Oggetto: Segnalazione nelle stazioni, assuntorie, fermate sprovviste di segnale di partenza.</p> <p>L'art.36 del R.S. disciplina tra l'altro l'esposizione del segnale a mano nelle stazioni e assuntorie abilitate al movimento</p>					<p>Le stazioni, assuntorie, fermate sprovviste di segnale di partenza non sono regolamentate</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sprovviste di segnale di partenza (bandiera rossa di giorno e segnale a luce rossa di notte davanti al F.V. per i treni senza fermata) nonché nelle stazioni, assuntorie e fermate non abilitate al movimento (fanale a luce bianca di notte).</p> <p>La bandiera è costituita da un normale drappo di tela mentre di notte viene utilizzato un fanale a pile od a petrolio.</p> <p>Questo Servizio, anche su segnalazione delle Divisioni periferiche ha ravvisato la opportunità di migliorare la visibilità dei detti segnali sia rendendo, di notte, più efficiente la fonte luminosa sia prevedendo una ubicazione di essi tale da eliminare la possibilità di occultamento da parte di occasionali ingombri mobili.</p> <p>A tale fine si è raccolto un suggerimento di agente addetto all'esercizio indirizzato all'apposita Commissione e da questa giudicato meritevole di considerazione e si è proposto ai servizi Trazione ed Impianti elettrici di modificare la foggia dell'uno e dell'altro segnale come precisato di seguito.</p> <ul style="list-style-type: none"> - per la segnalazione diurna un drappo di stoffa o di plastica rossa da inquadrare in un telaio metallico fissato alla parete del F.V. ad opportuna altezza dal suolo. - Per la segnalazione notturna una lanterna proiettante luce bianca o rossa alimentata dalla normale corrente stradale. <p>Non è stato previsto, per evidenti ragioni di economia, alcun controllo di accensione ne alimentazione di riserva tenuto anche che i rischi di spegnimento del nuovo segnale risulterebbero sicuramente inferiori a quelli in</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>atto esistenti.</p> <p>Mentre il servizio I.E. si è dichiarato sostanzialmente favorevole alla proposta, quello della Trazione ha espresso parere contrario prospettando in seguito a replica di questa Sede, una soluzione radicale del problema mediante l'adozione di un segnale permanentemente luminoso a due aspetti (bianco e rosso) da ubicare in posizione opportunamente scelta impianto per impianto si da risultare sicuramente visibile ai treni ovunque ricevuti.</p> <p>Premesso che questa Sede è alquanto perplessa a seguire un tale criterio in quanto ritiene che il segnale proposto dal Servizio Trazione abbia caratteristiche del tutto simili ai segnali luminosi di partenza, si è ritenuto opportuno sottoporre la questione – alla quale si è vivamente interessato il Sig. Direttore Generale – al giudizio di questa Commissione.</p> <p>Si allega copia del carteggio intercorso tra questa Sede e gli altri Servizi interessati restando in attesa di conoscere il parere espresso al riguardo.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Circolare M.111/10/1.14 del 9 marzo 1967 Oggetto: Art. 14 R.C.T. – Quesito</p> <p>Codesta Divisione ha posto il seguente quesito relativo alle norme di cui all'oggetto su linea a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci. Per ritardo del tr.2 la stazione di B pone in circolazione il treno stesso, riservandosi di effettuare il supplementare a seguito (od altro opportuno straordinario) per l'inoltro del materiale del treno in ritardo. Il treno 1</p>					<p>Le linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>incrocia normalmente in A il treno 2 (materiale posto in circolazione da B); proseguendo la corsa si trova ad incrociare nuovamente il treno 2 nella stazione di D. In merito si osserva che situazioni del genere sono suscettibili di creare incertezze nel personale, specie dei treni, in un settore in cui la chiarezza è esigenza determinante. Tenuto conto di quanto sopra, nelle circostanze prospettate, la stazione intermedia B dovrà, di regola, effettuare un opportuno straordinario per il materiale da inoltrare dalla propria stazione, evitando così che un treno in senso inverso incroci in due sedi distinte treni aventi lo stesso numero</p>					
<p>Circolare M.111/17/38.g del 17 aprile 1967 Esperimento nuovo stampato D.U. -Alleg. 2 Visto l'esito sostanzialmente favorevole dell'esperimento disposto con la circolare M.111/21/38.G" del 6 aprile 1966 relativo alla registrazione da parte del dirigente unico dei fonogrammi di arrivo, partenza e transito dei treni, su apposite schede con formule predisposte denominate M.100 d/Spec, si dispone che l'esperimento stesso venga ora esteso a tutte le linee a dirigenza unica della rete salvo le eccezioni di seguito precisate. A tal fine dovranno essere applicate le norme già diramate con la citata circolare del 6.4.1966, norme che ad ogni buon fine si riportano qui di seguito con alcune modifiche suggerite dall'esperienza. A) -Il modulo formato UNI A 3 è diviso in 11 colonne aventi ciascuna una specifica funzione come di seguito precisato. 1° colonna: -Stazioni e assuntorie</p>					<p>Le linee a DU non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Vi sono elencate, nel senso dei treni dispari, tutte le stazioni e le assuntorie, comprese nella zona di giurisdizione del D.U. e che sono tenute a dare i fonogrammi di giunto e di partenza al Dirigente Unico.</p> <p>2°colonna: Corrispondente</p> <p>A fianco di ciascuna località deve essere segnato il nominativo del corrispondente e l'ora di inizio. del suo servizio. A tale scopo i dirigenti delle stazioni e gli assuntori, ad ogni cambiamento di turno si rivolgeranno al Dirigente Unico con il dispaccio: "Dalle ore in servizio sottoscritto. Firma....."</p> <p>Gli estremi del dispaccio saranno registrati alle finche 3 e 4 della colonna.</p> <p>3° colonna: -Fonogramma</p> <p>Per ogni località viene richiamato il testo del fonogramma di "giunto", "partito", "transitato" su due righe: sul primo rigo dovranno essere esposti i dati relativi al fonogramma di giunto e nel secondo quelli relativi al fonogramma di partito o transitato. Fanno eccezione le due stazioni di origine e termine di corsa i cui righe a disposizione sono riservati rispettivamente ai fonogrammi di partenza o di giunto. Per il giunto e partenza da trasmettere con unico dispaccio nei casi previsti, i dati potranno essere scritti al centro.</p> <p>4° - 5° - 6° - 7° - 8° - 9° - colonna : - Treno</p> <p>Vi devono essere. esposti i dati variabili relativi alla marcia di sei treni. Naturalmente essendo le località elencate nel senso dei treni dispari, i dati relativi ai treni pari saranno scritturati a cominciare dal basso verso l'alto. I treni dovranno essere scritturati</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>secondo l'ora reale di partenza. Il numero di controllo del Dirigente Unico -di due cifre e saltuario -durante il periodo di esperimento dovrà essere esposto preventivamente a cura del Capo dell'Ufficio del D.U.,- salvo quanto previsto al punto D.</p> <p>10° colonna - Fonogramma Vi viene nuovamente richiamato il testo dei fonogrammi, però con le indicazioni invertite: ciò a significare che per i treni pari -scritturati come sopra detto dal basso verso l'alto -nel rigo più basso dovranno essere esposti i dati relativi al fonogramma di giunto e nel rigo superiore quelli relativi al fonogramma di partito o transitato.</p> <p>11° colonna: -Stazioni e assuntorie Vi sono elencate nuovamente le stazioni e le assuntorie per maggiore comodità dell'operatore.</p> <p>B) - Su ciascun foglio sono stampate due schede, una sul recto l'altra sul verso; le schede debbono essere nel numero necessario al fabbisogno di un giorno ed usate in ordine di numerazione. Per comodità di uso le schede del primo foglio porteranno i numeri 1 e 3_r quelle del secondo i numeri 2 e 4 e così di seguito.</p> <p>C) -Le stazioni e assuntorie che debbano trasmettere un fonogramma di giunto, partenza o transitato, nell'annunciarsi specificheranno il tipo di dispaccio da trasmettere (ad esempio: Ronciglione giunto).</p> <p>D) Ciascuna Divisione dovrà approntare gli stampati al ciclostile o, quando ciò :non fosse possibile, darne incarico ad una</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>tipografia locale. In questo secondo caso potrà essere predisposto a stampa anche il numero di controllo del D.U.</p> <p>Di massima lo stampato dovrà essere conforme all'allegato modello di formato UNI A 3.</p> <p>À giudizio di codeste Divisioni potrà peraltro essere preso in considerazione anche un formato più piccolo (UNI A 4 pure allegato) per tratti molto corti, od un formato più grande (fuori misura UNI) per tratti particolarmente lunghi (non meno di 12 stazioni).</p> <p>E) -In linea di massima il nuovo stampato non dovrà essere adottato negli Uffici D.U. che abbiano, anche temporaneamente, sezioni abbinate.</p> <p>F) -L'esperimento deve essere attuato, a tempo indeterminato, a decorrere dal 15 giugno p.v.</p> <p>Ciascuna Divisione è pregata di impartire le occorrenti disposizioni di dettaglio al personale dipendente confermando e riferendo dopo un periodo di tre mesi.</p> <p>Copia degli stampati adottati dovrà pervenire a questa Sede.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Circolare M.112/44/18.32 del 13 novembre 1969</p> <p>Oggetto: Astensione dal lavoro. Prescrizione di marcia a vista sui P.L.</p> <p>In occasione di recenti astensioni dal lavoro del personale dell'esercizio si sono verificati notevoli perditempi nella marcia dei treni, dovuti alla compilazione dei moduli M 40 per prescrizioni di marcia a vista in</p>	<p>15.1 Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non vengono attivati, i PL possono essere impegnati dai treni solo dopo che il regolatore della circolazione abbia messo in atto, in relazione alle caratteristiche del PL, dei convogli e alle condizioni ambientali, i provvedimenti cautelativi (utilizzo di dispositivi, modalità di attraversamento, ecc.)</p>	M	I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>corrispondenza dei P.L., per la necessità di elencare nei moduli stessi i singoli attraversamenti – compresi tra due stazioni abilitate (di solito le due capo tronco di una linea).</p> <p>Onde evitare i perditempi suddetti si consente che nelle evenienze eccezionali di cui trattasi, i Dirigenti movimento praticino ai treni che inoltrano verso la successiva stazione abilitata la seguente prescrizione:</p> <p>“Marcia a vista in corrispondenza di tutti i P.L. compresi nel tratto da ... a ... elencati con relative progressive a pagina del fascicolo orario n° in vostro possesso”.</p>	<p>che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il treno non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.</p>				
<p>Circolare M.111/6/12.2 del 16 marzo 1970</p> <p>Oggetto: Ricevimento treni su binario illegale. Spiombatura T.L.A.</p> <p>Con la nota a riferimento è stato chiesto se, in caso di circolazione a binario unico su linee a doppio binario, sia ammesso spiombare il tasto di liberazione artificiale dell'istrumento di blocco quando nella stazione estrema del tratto interrotto i treni vengono ricevuti direttamente sul binario illegale con segnale di protezione disposto a via impedita, mancando le condizioni dell'apparato di sicurezza che ne consentono l'apertura.</p> <p>Al riguardo si precisa che in situazioni del genere il blocco elettrico dovrà considerarsi inutilizzabile e pertanto la circolazione fra la stazione che immette nel tratto interrotto e quella precedente dovrà essere regolata secondo le norme della circ. Mov 1/11-IE.828</p>					<p>Le linee attrezzate con il blocco elettrico manuale non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>del 21.1.1963 (circolare rossa).</p> <p>La liberazione artificiale dell'istrumento di blocco potrà tuttavia essere ammessa solo nel caso in cui la necessità del ricevimento diretto del treno sull'itinerario illegale sia presentata dopo la partenza del treno dalla precedente stazione.</p> <p>Allo scopo di evitare situazioni del tipo in questione è peraltro da esaminare, d'intesa con la Divisione Impianti Elettrici, l'opportunità di installare, in occasione del rifacimento dell'impianto, il dispositivo (leva illegale) che permette il ricevimento dei treni sul binario illegale mantenendo le normali condizioni di esercizio dell'impianto.</p>					
<p>Circolare M.112/36/12.2 del 30 settembre 1970</p> <p>Oggetto: Errori nella manovra degli istrumenti di blocco.</p> <p>A modifica di quanto stabilito con circolare M.111/52/12.2 = IE.811/531.2 del 5/8/1966, che deve intendersi abrogata e sostituita dalla presente, si precisa quanto segue in merito alla seguente situazione.</p> <p>Su linea con blocco elettrico manuale fra le stazioni di A e C esiste un posto intermedio B coincidente con stazione disabilitata.</p> <p>La stazione di A richiede erroneamente a B il consenso per il treno 1 con la maniglia Mr in posizione normale, oppure B concede ad A un consenso non richiesto. In entrambi i casi alla stazione A perviene un consenso non utilizzabile e pertanto per la circolazione del</p>					<p>Le linee attrezzate con il blocco elettrico manuale non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treno 1 devono essere applicate, in base alla circolare . Mov 1/11-IE.828 del 21.1.1963 (circolare rossa), le seguenti norme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sulle linee a doppio binario, la circolazione del treno 1 deve essere regolata col regime del giunto fra A e B (posto di blocco intermedio); - Sulle linee a semplice binario, la circolazione del treno 1 deve essere regolata col blocco telefonico fra A e C. <p>Ciò premesso, è stato chiesto se, in tale situazione, sia consentito al guardia blocco di B richiedere il consenso di blocco elettrico per il treno 1 a C per poter disporre a via libera il segnale di partenza ottenendo, dopo il passaggio del treno, la normale liberazione della maniglia Mc.</p> <p>Al quesito si risponde quanto segue:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sulle linee a doppio binario, il problema non esiste poiché a norma di quanto dispone il punto 1-B della circolare rossa la inutilizzazione del blocco si intende limitata alla sezione interessata dall'errore e cioè fra A e B; pertanto il guardia blocco di B, per inoltrare il treno 1, deve necessariamente richiedere il regolare consenso di blocco elettrico a C. 2. Sulle linee a semplice binario, è consentito al guardia blocco di B di richiedere il consenso di Blocco 					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>elettrico a C allo scopo di poter disporre a via libera il segnale di partenza ed ottenere, dopo il passaggio del treno 1, la normale liberazione della maniglia Mc, restando confermato l'obbligo di provvedere al distanziamento del treno stesso con il blocco telefonico da A a C.</p>					
<p>Circolare M.112/41/3.54 del 20 novembre 1970 Oggetto: Visibilità segnali. 1. In base all'art. 54 del R.S. i segnali devono essere ubicati in modo da risultare visibili alla distanza di 150 o 200 m. in relazione alla velocità massima ammessa per i treni nel tratto di linea precedente ai segnali medesimi. Lo stesso art. 54 prevede peraltro, la possibilità per i servizi dell'esercizio di autorizzare minori distanze di visibilità in casi eccezionali, tenuto conto delle velocità massime della linea e valutate le condizioni particolari del tracciato. Ciò premesso, si danno le seguenti direttive in merito alla pratica della norma di cui sopra per quanto si riferisce ai segnali di partenza. 2. Una riduzione della distanza regolamentare di visibilità dei segnali di partenza è consentita fino alla misura massima appresso indicata solo quando, per ottenere tale distanza, si avrebbe una riduzione della capienza del tratto di binario di stazionamento. In ogni caso dovranno essere rispettate le condizioni seguenti.</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. 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>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Il segnale di partenza (relativo ad un solo binario o comune a più binari) comandi a binari non di corsa percorribili a velocità non superiori a 60 Km/h;</p> <p>La distanza di visibilità non sia comunque inferiore, in condizioni normali, a 100 metri.</p> <p>3. Si pregano codeste Divisioni di valutare congiuntamente le varie situazioni in cui le norme di cui sopra possono trovare applicazione e, previa approvazione del Comitato di Esercizio, di avanzare al Servizio Movimento le prescritte richieste di autorizzazione.</p> <p>Il Servizio Movimento provvederà alle necessarie intese con gli altri servizi ed a concedere quando possibile le autorizzazioni richieste.</p>					
<p>Circolare M.111/10/1.9 del 30 aprile 1971 Oggetto: Prescrizione ai treni in caso di spostamento di incrocio.</p> <p>1. E' stato chiesto quali moduli debbano essere utilizzati, sulle linee a semplice binario nelle quali il personale interviene nel controllo degli incroci, per gli avvisi ai treni interessati in caso di spostamento d'incrocio da parte della stazione di D per ritardo del treno 1, nella seguente situazione di riferita ai casi di cui ai punti a) e b) sottoindicati.</p> <p>a) il treno 2 ha indicato l'incrocio nella stazione di D col treno 1</p> <p>b) il treno 2 non ha indicato in D l'incrocio col treno 1 (differenza d'orario superiore a 60 ' - All. II R.C.T.).</p> <p>2. Risposta</p> <p>2.1 Nel caso a), trattandosi di spostamento d'incrocio, il relativo avviso deve essere dato</p>					<p>Le linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ad entrambi i treni interessati con modulo M.1, anche se uno di essi – nella specie il treno 1 – non ha indicato in orario alcun incrocio (Allegato II R.C.T.).</p> <p>2.2 Nel caso b), verificandosi per ritardo del treno 1 la necessità di spostare l'incrocio da D a C, il dirigente movimento deve, a norma dell'art.9/2 R.C.T., avvisare anzitutto con modulo M.4 il treno 2 dell'incrocio di fatto che si viene a creare in seguito al ritardo del treno 1. Indi, perfezionato lo spostamento di incrocio, emettere per il treno 2 il modulo M.1 col numero di dispaccio di spostamento e completato nella riga " anziché di".</p> <p>L'avviso al treno 1, trattandosi anche in tal caso di spostamento di incrocio, deve essere dato con modulo M.1.</p> <p>2.3 Analogamente si deve provvedere qualora la stazione di D sia di passaggio fra il doppio e il semplice binario ed il treno 1 provenga dal semplice binario.</p> <p>3. Annullamento di precedenti disposizioni</p> <p>La presente annulla e sostituisce le circolari M.111/1/27. LXIV del 29/8/1947 ed M. 111.27.XXXIV del 26/5/1948 elencate nell'allegato D (pagina 96<9 della circolare N° 20/11 del 31/12/1970, nonché al punto 1 dell'Appendice alla circolare N° 38/51 del 31/12/1970.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Circolare M.111/16/3.73 del 30 giugno 1971 Oggetto: Linee percorse da treni ad Alta Velocità – Segnali di abbassamento archetti. 1. Premessa L'art. 73 del Regolamento sui Segnali stabilisce quali segnali debbano essere posti</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>in opera e quali prescrizioni debbano essere date nel caso si debba ordinare al macchinista l'abbassamento archetti in corrispondenza di un determinato tratto di linea.</p> <p>2. Disposizioni normative</p> <p>Sui tratti di linea attrezzati con blocco automatico a quattro codici, la cui velocità massima di fiancata relativa al rango di velocità più elevato è superiore a 150 km/h, le norme di cui sopra devono essere integrate come detto di seguito.</p> <p>a) per i casi programmati, nelle circolari compartimentali che notificano al personale l'esistenza dei segnali di abbassamento archetti dovrà essere stabilito che ai treni che sono impostati a velocità superiore a 130 km/h sia prescritto di non superare la velocità di 150 km/h tra le due stazioni limitrofe al tratto in questione.</p> <p>b) Nei casi non programmati e comunque quando non sia stato possibile provvedere con circolare compartimentale come sopra detto, il personale del Servizio I.E., nel notificare alla stazione interessata l'esistenza dei segnali in questione per il necessario avviso ai treni, dovrà esplicitamente richiedere che a quelli aventi i requisiti per superare i 150 km/h venga prescritto di non superare quest'ultimo limite di velocità. Fino a quando il detto personale I.E. non abbia avuto conferma che le relative prescrizioni verranno consegnate ai treni interessati, il personale stesso, oltre alle cautele previste dal 2° capoverso del comma 3 art. 73 r.s., (esposizione di un</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>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 ..omissis... 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 preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnale di arresto a mano a m. 15000 avanti la vela di abbassamento archetti) dovrà provvedere ad applicare al binario, in corrispondenza del detto segnale di arresto, il dispositivo di corto circuito di cui all'art. 27/10 Regolamento Segnali.</p> <p>3. Distribuzione e conferme La distribuzione della presente circolare deve avvenire secondo le norme contenute nel prospetto "Obbligo di distribuzione". Le Divisione confermino al proprio Servizio, le unità periferiche alla propria Divisione, utilizzando il tagliando in calce.</p>					
<p>Circolare M.111/29/12.2 del 11 settembre 1971 Oggetto: Prescrizioni ai treni in caso di inutilizzazione del blocco elettrico manuale.</p> <p>1. Premessa La circolare Mov. 1/11 = I.E. 828 del 21/1/1963 (Circolare Rossa) prescrive che, per la partenza dei treni con segnale disposto a via impedita a seguito di blocco inutilizzabile, il D.M. pratici l'apposita prescrizione utilizzando il modulo M.40.</p> <p>2. Disposizione normative Al fine di dirimere eventuali dubbi che potrebbero insorgere nel personale di macchina e di conseguire uniformità nelle procedure, si dispone - d'intesa col Servizio Trazione - che, ricorrendo una delle circostanze previste dalla citata circolare, per la partenza dei treni con segnali a via impedita i D.M. utilizzino il modulo M.5 anziché il modulo M.40. Qualora il D.M. che licenzia il treno sia in possesso della via libera (giunto) di un posto</p>					<p>Le linee attrezzate con il blocco elettrico manuale non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di blocco intermedio anziché di una stazione, la prescrizione del mod. M5: "Esiste via libera telefonica della stazione di (dispaccio n°)" deve essere modificata in : ""Esiste via libera telefonica del posto di blocco intermedio N° (dispaccio n°)". Resta inteso che tutte le altre norme previste dalla ripetuta circolare conservano la loro validità e devono essere integralmente applicate.</p>					
<p>Circolare M.111/32/3.67 del 15 ottobre 1971 Oggetto: Torce da segnalazione a fiamma rossa.</p> <p>1. Premessa Con la presente si illustrano le caratteristiche tecniche e le norme di impiego delle torce da segnalazione a fiamma rossa in uso (art. 27 Regolamento sui Segnali).</p> <p>2. Caratteristiche costruttive delle torce Le torce consistono in cilindri il cui contenuto è formato da una miscela di combustibile e comburente, con presenza di magnesio metallico e di carbonato di stronzio per dare alla fiamma una forte intensità luminosa e la caratteristica colorazione rossa. Le torce sono fornite in astuccio di plastica a perfetta tenuta stagna e di buona resistenza, della lunghezza di circa 550 mm. E del diametro di circa mm. 45; su ogni astuccio sono riportate, con etichetta a stampa, le modalità di impiego. L'accensione delle torce viene effettuata azionando a mano un percussore mediante il tiro di apposita cordicella. In caso di mancato funzionamento esiste un dispositivo di accensione complementare.</p>	<p>4.31. I treni devono essere muniti di dispositivi per ordinare l'arresto dei treni in caso di emergenza (torcia a fiamma rossa, bandiera rossa, fanale di segnalazione a luce rossa e dispositivo di occupazione dei circuiti dei binari) che durante il viaggio devono essere tenuti in posizione tale da essere immediatamente utilizzabili in caso di necessità. Di analoghi dispositivi deve essere dotato anche il personale dell'infrastruttura, in relazione alle mansioni svolte.</p> <p>10.1 Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi una anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, incluse le funzioni a tal fine disponibili nel sistema di segnalamento utilizzato, nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento. Ogni oggetto di giorno od anche le sole braccia, e qualunque luce di notte, agitati violentemente, impongono l'arresto dei treni.</p>			<p>IF GI</p>	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>La durata del periodo di combustione della torcia è di circa 8 minuti e la fiamma sprigionata è avvistabile (con visuale libera) ad una distanza di un chilometro anche di giorno; di ciò si deve tenere conto nel valutare l'efficacia della segnalazione.</p> <p>3. Norme per la conservazione delle torce L'astuccio contenitore delle torce garantisce la protezione del materiale dagli agenti esterni e consente di tenere "temporaneamente" le torce stesse anche in ambienti relativamente umidi, come può verificarsi nel corso del loro impiego. Nel maneggio delle torce stesse non sono prescritte particolari norme. Sono tuttavia da osservare opportune cautele specialmente per quanto riguarda i depositi delle torce di scorta, che dovranno essere fatti in luoghi asciutti, lontano da infiammabili o liquidi corrosivi, con divieto di avvicinarsi con lumi a fiamma libera, sigarette accese ed altre sorgenti di fiamma o di punti di ignizione. Tale divieto dovrà risultare da avvisi e da pittogramma esposti in posizione ben visibile nei luoghi di deposito. Circa la consistenza dei deposito è opportuno che essi siano frazionati in gruppi non superiori alle 30 torce, quantitativo che può essere tenuto in deposito senza obbligo di licenza da parte dell'Autorità di P.S. od altri particolari adempimenti, in base all'art.97 del T.U. 18/6/1931 n. 773 che esonera da tali obblighi depositi di artifici non superiori a 25 chilogrammi di peso lordo, imballaggio escluso.</p> <p>4. Norme per la distruzione delle torce</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>manomesse o avariate.</p> <p>Le torce manomesse od avariate devono essere distrutte sul posto immergendole in acqua - è sufficiente un fusto di 200 litri scoperchiato - col rispetto delle seguenti modalità e cautele. L'operazione deve essere effettuata in opportuna località all'aperto.</p> <p>Le torce vanno immerse una per una; per facilitare il contatto della miscela contenuta nell'interno con l'acqua, è opportuno rompere la torcia in due tronconi o praticare un'apertura dell'involucro. A tal fine si può considerare sufficiente l'apertura che rimane togliendo il meccanismo di accensione che si può sfilare agevolmente essendo inserito nella torcia per semplice forzatura.</p> <p>Tale meccanismo non costituisce comunque ostacolo o pericolo per l'operazione anche se rimane al suo posto, purchè l'acqua abbia modo di arrivare a contatto con la miscela.</p> <p>La miscela a contatto con l'acqua reagisce sviluppando modeste quantità di ammoniaca; l'operatore pertanto deve aver cura di collocarsi sopra vento. La reazione di decomposizione si può considerare terminata una volta cessato lo sviluppo gassoso.</p> <p>L'acqua utilizzata per l'annegamento delle torce non deve essere versata in fognature, ruscelli, corsi d'acqua, roggie, stagni ecc. ma su terreni sufficientemente lontani da detti affluenti idrici.</p> <p>Le erbe, foglie, paglia, ecc. che ne vengano eventualmente imbevute possono risultare,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>una volta essiccate, facilmente infiammabili, come se fossero state trattate con le miscele diserbanti a base di clorati. Si tenga pertanto presente quanto sopra onde evitare tale inconveniente.</p> <p>La distruzione delle torce può essere altresì effettuata per combustione.</p> <p>A tale fine le torce devono essere riunite in gruppi non superiori ad una dozzina di unità, dopo aver asportato l'eventuale innesco a percussione.</p> <p>La località prescelta deve essere ubicata lontana dai binari di corsa e impianti ferroviari onde evitare che la combustione possa essere interpretata come segnale d'arresto, da impianti di stazione frequentati da viaggiatori, da uffici, alloggi, mense, ecc. frequentati dal personale ferroviario ed, in genere, da abitazioni.</p> <p>Il fuoco può essere innescato mediante l'accensione di una delle torce, sistema poi in modo tale da comunicare il fuoco alle altre.</p> <p>Il personale addetto, che assisterà all'operazione rimanendo sopravento, non può allontanarsi prima di essere accertato che il fuoco sia sicuramente estinto e che non siano rimasti residui ancora da distruggere.</p> <p>5. Restituzione degli astucci delle torce utilizzate o distrutte.</p> <p>Gli astucci contenitori delle torce, anche se avariati, dovranno essere versati al Magazzino Approvvigionamenti di Milano Greco.</p> <p>6. Annullamento di precedenti disposizioni.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>La presente annulla e sostituisce la circolare Mov. 4/11 (M.111/37/3.67) del 18/6/1963, elencata nell'allegato DF (pag.96) della circolare 20/11 del 31/12/1970 e nell'indice delle circolari normative allegato alla circolare 38/51 del 31/12/1970.</p>					
<p>Circolare M.III.1(111)/15/38.G del 25 luglio 1972</p> <p>Oggetto: Segnale orario sulle linee a DU</p> <p>1. <u>Premessa.</u> Sono stati richiesti chiarimenti circa le modalità di trasmissione dell'ora esatta sulle linee a dirigenza unica in relazione al fatto che nei nuovi impianti selettivi per DU non viene più prevista l'apposita chiave per la trasmissione del "segnale orario" di cui agli articoli 101 e 109 della "Istruzione per il Servizio del Telefono e del Telegrafo". Al riguardo, d'intesa con il Servizio Impianti Elettrici, si dispone quanto segue.</p> <p>2. <u>Disposizioni normative.</u> Nelle situazioni di impianti sopra citate, i DU dirameranno l'ora esatta inviando in linea due chiamate generali intervallate di cinque secondi. Il termine del secondo squillo coinciderà con l'ora prefissata, annunciata a voce dal DU.</p> <p>3. <u>Disposizioni di dettaglio.</u> Gli Uffici Movimento e Lavori stabiliranno, d'intesa con gli Uffici Impianti Elettrici, su quali linee o tratti di linea devono essere applicate le norme di cui al precedente punto.</p> <p>4. <u>Distribuzione e conferma.</u></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				<p>Le linee a Dirigenza Unica, non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
Gli Uffici					
<p>Circolare M.III.1(112)/12/9.2 del 23 marzo 1973</p> <p>Oggetto: Cartelli monitori per la prevenzione dei sinistri negli scali merci elettrificati.</p> <p>Si è rilevato che non sempre i cartelli monitori indicanti il divieto di svolgere operazioni di carico e scarico durante i periodi di alimentazione della linea aerea vengono tolti tempestivamente quando gli scali merci sono disalimentati. Ciò abitua gli utenti a non attribuire ai cartelli stessi la dovuta importanza, frustrando così le finalità per le quali essi vennero istituiti (Circ.M.112/22/9.2 del 4/4/66).</p> <p>Ciò premesso, si invitano codesti Uffici ad intervenire presso il dipendente personale interessato affinché i ripetuti cartelli vengano esposti, nelle ore di apertura degli scali merci, solo quando le condutture e elettriche sovrastanti e i binari di carico e scarico sono sotto tensione. Si prega confermare.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Gli scali merci non sono regolamentati dal RCF (non di competenza dell'ANSF).</p>
<p>Circolare M.231/19/12 del 28 dicembre 1976</p> <p>Oggetto: Movimenti di manovra in stazioni con circuitazione dei binari.</p> <p>Come è noto in alcune Stazioni dotate di manovra elettrica dei deviatori, si è provveduto a circuitare tratti di binario posti al di là dei circuiti di immobilizzazione dei rispettivi deviatori estremi, in ottemperanza alle direttive della circolare IE.810/840/611T9/c.d.b. del 24 /IX/1966</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 (deviatori, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, 			GI	<p>Tutte le stazioni regolamentate dal RCF sono munite di cdb.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(estesa a codesti con CC.M.132.3925.121.17.1.6 dell'8/X/1966). Tale provvedimento fa sì, che anche all'uscita di binari posti su linee non attrezzate con BA l'operatore venga richiamato sulla presenza di materiale in manovra oltre gli scambi. In proposito si ritiene opportuno rammentare a Codesti Uffici che la funzione del c.d.b. di cui trattasi dev'essere esplicitamente descritta nei registri caratteristici delle Stazioni che ne sono munite. Pregasi confermare.</p>	<p>ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. 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>Circolare M.111/82/12.2 del 21 gennaio 1977 Oggetto: Norme da osservare per errori manovra istruzioni blocco elettrico e intempestiva occupazione. Segue testo.....</p>					<p>Le linee attrezzate con il blocco elettrico manuale non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p>
<p>Circolare M.231/15/5 del 01 dicembre 1977 Oggetto: Perdita controllo di un deviatoio al passaggio di un treno o manovra. E' stato chiesto da alcuni Uffici Movimento se la norma di cui al punto 2.1.05 dell' Istruzioni per l'esercizio degli apparati centrali" Libro III sez. 5, edizione 1971, relativa alla perdita di controllo di una cassa di manovra elettrica di un deviatoio durante il passaggio dei veicoli su di esso riguarda solo gli impianti attivati a partire dal 1971 in osservanza del punto 1 della premessa inserita nelle suddette istruzioni. A tal riguardo si rende noto che la suddetta norma debba essere estesa a tutti gli apparati centrali elettrici,</p>					<p>Vedi tabella di raffronto Istruzioni per l'esercizio degli apparati centrali Libro III sez. 5 -RCF:</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>indipendentemente dal tipo e dell'anno di costruzione. Pertanto in attesa dell'aggiornamento delle relative istruzioni generali, dovrà essere inserita la norma predetta nelle istruzioni locali per l'esercizio degli impianti attivati prima del 1971. Pregasi Confermare.</p>					
<p>Circolare M.231/9/38.G del 28 aprile 1980 Oggetto: Norme da osservarsi nelle comunicazioni telefoniche sulle linee a DU. 1. Premessa. Le Disposizioni per il servizio con DU prevedono, tra l'altro, al punto d) del comma 4 dell'art.5 - comunicazioni telefoniche - che le corrispondenze da registrare sul protocollo devono essere scritte cronologicamente una di seguito all'altra e contrassegnate da un numero progressivo che, per i posti di linea, sarà seguito da un altro non progressivo di due cifre. 2. Disposizioni normative. Si dispone in via di esperimento che gli Uffici Movimento - qualora ne riscontrino l'opportunità in relazione alla necessità di evitare che si possa conoscere a priori, da parte dell'Ufficio trasmittente, il numero di riscontro di un dispaccio ricevuto da un altro Ufficio - possono estendere la norma, che prevede un numero progressivo di due cifre in aggiunta a quello progressivo, anche per altri impianti delle linee a DU che non siano posti di linea. Gli Uffici Mov. Comp.li sono pregati di trasmettere copia delle eventuali disposizioni</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>			GI	<p>Le linee a Dirigenza Unica, non sono disciplinate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>che in tal senso fossero emesse.</p> <p>3. Distribuzione e conferma.</p> <p>I Capi Impianto ...</p>					
<p>Circolare M.231/15/18.32 del 21 novembre 1981</p> <p>Oggetto: Provvedimenti concernenti P.L. automatici in caso di astensione lavoro.</p> <p>In relazione alla richiesta di codesto Ufficio, si chiarisce che non si ritiene opportuno assicurare in posizione di apertura i P.L. automatici, in previsione di astensioni dal lavoro del per sonale operante a terra, per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il guasto di uno dei predetti P.L. è un evento, di per sé, eccezionale; - l'adozione della disposizione di cui sopra comporterebbe provvedimenti, organizzativi sistematici (invio agenti per bloccaggio barriere), e tali provvedimenti andrebbero adottati anche se poi le stazioni sede di controllo dei PL automatici rimanessero di fatto presenziate; - si dovrebbero praticare a tutti i treni in circolazione la m.a. v. con scadimento della regolarità e del livello di sicurezza. 	<p>15.1 Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non vengono attivati, i PL possono essere impegnati dai treni solo dopo che il regolatore della circolazione abbia messo in atto, in relazione alle caratteristiche del PL, dei convogli e alle condizioni ambientali, i provvedimenti cautelativi (utilizzo di dispositivi, modalità di attraversamento, ecc.) che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il treno non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.</p>	M	I	GI	
<p>Circolare M.122(EX232)/18/5BIS del 02 giugno 1982</p> <p>Oggetto: Regolamentazione manovre a spinta e gravità</p> <p>In considerazione dei risultati ottenuti nell'esperimento relativo alla regolamentazione di cui all'oggetto - eseguito negli Impianti di smistamento muniti</p>					<p>Gli Impianti di smistamento, muniti di selle di lancio o comunque di binari di lancio, non sono</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di selle di lancio, o comunque di binari di lancio - si dispone che nelle stazioni di Alessandria Smistamento, Milano Smistamento, Bologna S.Donato, Roma Smistamento, Torino Smistamento, Venezia Mestre e Novi S.Bovo, siano osservate le seguenti norme, in attesa di apportare modifiche all' "Istruzione per il servizio dei Manovratori":</p> <p>1) <u>non deve</u> procedersi al <u>lancio</u> ed al <u>passaggio</u> di carri: aventi lo speciale contrassegno di esclusione dalle selle; utilizzati per trasporti eccezionali.</p> <p>2) <u>non deve</u> procedersi al <u>lancio</u> di carri contenenti merci pericolose e nocive previste dall' Allegato 7 alle C.T. ed IMPN, per le quali il lancio stesso è vietato, ma possono accompagnarsi detti carri con un mezzo di manovra fino al punto di arresto, evitando qualsiasi urto nonché i contraccolpi da parte di eventuali altri veicoli lanciati successivamente.</p> <p>3) <u>devono</u> rispettarsi integralmente le vigenti disposizioni che disciplinano le <u>manovra a spinta</u> (art.16 dell'ISM).</p> <p><u>Si dispone inoltre che</u>, a partire dal 15 giugno 1982, in deroga al disposto dell' art.17/3 ISM e dell'art.131 paragrafo B comma 7 della PGOS, <u>siano ammesse</u> le seguenti <u>manovre a gravità</u>:</p> <p>a) <u>Nelle stazioni con selle di lancio dotate di freni di rotaia (THYSSEN)</u> di Alessandria Smistamento, Milano Smistamento, Bologna S.Donato e Roma Smistamento: carri con grossi massi;</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>				regolamentati dal RCF (non di competenza dell' ANSF).

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>carri carichi con colli di peso elevato (non concentrato);</p> <p>carri con bilico carichi, uniti dai normali organi di attacco. (N.B. – Esclusi quindi quelli congiunti da carro intermedio con normali organi di attacco, considerando che questi ultimi, in conformità alla L.C. n. TV.522/61.3/0 del 12.7.1966 – riportata a pag.88 della Circ. 20/11 del 31.12.1970 – sono da assimilarsi a quelli non muniti di normali organi di attacco);</p> <p>carri serbatoio e carri cisterna carichi di merci non pericolose e nocive;</p> <p>carri contenenti merci fragili in genere (uova, vetri, ecc.);</p> <p>carri a tre assi a due piani carichi di automobili;</p> <p>carri il cui carico è costituito da <u>prodotti metallurgici</u> – di peso elevato concentrato – quali lamiere, rotoli di lamiera, lingotti, alberi motori, cilindri per laminatoi ed altri oggetti di considerevole peso soggetti a rotolamento il cui peso unitario superi le 6 ton. Previste dall'art.131 parag. B comma 7 della PGOS. Qualora il lancio abbia interessato i prodotti di cui sopra caricati su carri coperti, alte sponde o pianali provvisti di copertone, il personale della stazione <u>deve</u> richiedere l'intervento del personale tecnico di verifica per l'esame delle condizioni di carico, provvedendo ad aprire le porte e ad alzare gli eventuali copertoni. L'esito di tale esame deve risultare da apposita annotazione e timbro del Verificatore sul documento di scorta. Ovviamente, la facoltà di lanciare i veicoli sopracitati deve essere subordinata</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>alla perfetta efficienza dei dispositivi frenanti di cui la sella dispone. La presenza dei veicoli stessi - individuabili anche dall'etichetta M.249 - deve essere opportunamente segnalata dall'agente che dirige il lancio a tutti gli operatori interessati, in particolare a quelli addetti alle operazioni di frenatura, affinché prestino al riguardo particolare attenzione ed adottino tutti gli accorgimenti per evitare qualsiasi urto nonché i contraccolpi, da parte di altri veicoli lanciati successivamente, che potrebbero danneggiare i trasporti.</p> <p>b) <u>Nelle stazioni con selle o pendenze non munite di freni di rotaia</u> di Torino Smistamento, Venezia Mestre e Novi S.Bovo: carri serbatoio e carri cisterna carichi di merci non pericolose e nocive; carri contenenti merci fragili in genere (uova, vetri, ecc.); carri a tre assi ed a due piani carichi (automobili), adottando per gli stessi ulteriori particolari accorgimenti quale l'eventuale impiego <u>di più staffe fermacarri</u> per ridurre la velocità di discesa e di accostamento alla colonna in sosta nel fascio. Uguali accorgimenti devono essere adottati inoltre anche per gli altri carri lanciati successivamente e che potrebbero provocare sollecitazioni tali da disestare il carico oppure determinare danni alle merci trasportate od ai carri stessi.</p> <p>Sono invece da <u>escludersi da lancio</u> - contrariamente a quanto ammesso per le stazioni di cui al punto a) - i trasporti costituiti da:</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>carri con grossi massi; carri carichi con colli di peso elevato (non concentrato); carri con bilico carichi, uniti dai normali organi di attacco; carri il cui carico è costituito da <u>prodotti metallurgici</u> – di peso elevato concentrato – quali lamiere, rotoli di lamiera, lingotti, alberi motori, cilindri per laminatoi ed altri oggetti di considerevole peso soggetti a rotolamento, di cui all'art.131 parag. B comma 7 della PGOS.</p> <p>I carri – esclusi dal lancio – possono comunque <u>passare</u> attraverso la sella accompagnati da un mezzo di trazione fino al punto di arresto, evitando qualsiasi urto nonché i contraccolpi da parte di altri veicoli lanciati successivamente.</p> <p>Si pregano le SSLL ..</p> <p>La presente circolare annulla e sostituisce la precedente circolare sperimentale n. M.232/22/5bis(18.43)=TV.52.1/46.6.2 del 16 febbraio 1981 indirizzata alle SS.LL.</p>					
<p>Circolare M.121.7.1 del 26 agosto 1982 Oggetto: PL manovrati da A.I. e protetti dai segnali della stazione.</p> <p>In esito al quesito avanzato con la nota a margine si chiarisce che, poiché dall'I.E.P.L. non è prevista esplicitamente una normativa diversa, anche per i PL manovrati da un posto a terra o da una cabina presenziata da A.I. e protetti dai segnali della stazione, devono essere applicate le norme di cui all'Art.8 comma 2 I.E.P.L. ogni qualvolta si rendesse necessario praticare o far praticare ai treni la prescrizione di non</p>	<p>15.1 Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non vengono attivati, i PL possono essere impegnati dai treni solo dopo che il regolatore della circolazione abbia messo in atto, in relazione alle caratteristiche del PL, dei convogli e alle condizioni ambientali, i provvedimenti cautelativi (utilizzo di dispositivi, modalità di attraversamento, ecc.) che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il treno non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.</p>	M	I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
rispettare i segnali che li proteggono.					
<p>Circolare M.121/39/12.3 del 25 ottobre 1982 Oggetto: Emissione m.45 per lavori blocco elettrico manuale Segue testo.....</p>					Le linee attrezzate con il blocco elettrico manuale non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).
<p>Circolare M.121/10/38G del 26 maggio 1983 Oggetto: Intallonabilità e controllo di posizione ed efficienza dei fermascambi a chiave dei deviatori manovrati a mano. 1. Premessa. L'art.3/6 ISD sancisce che "i fermascambi intallonabili sono sempre muniti di controllo elettrico realizzato, se trattasi di fermascambi a chiave, mediante il dispositivo di controllo elettrico permanente cumulativo della posizione del deviatore e di efficienza del fermascambio stesso." Tale norma ha trovato applicazione in tutti gli impianti ad eccezione di quelli su linee con esercizio a DU, per le quali il Servizio Impianti Elettrici, in considerazione delle particolari norme di esercizio attuate su tali linee, ha finora ritenuto non essenziale l'uso del c.e.f. e di alcuni deviatori inseriti sui binari di corsa di fermate o di raccordi in linea per i quali ci si è attenuti alla Circolare n. M.111/63/1.G.IE.811/398 del 9.10.1965. 2. Problematiche. La progressiva estensione dei deviatori con armamento pesante, in sostituzione di quelli con armamento leggero e la graduale trasformazione del sistema di esercizio da DU</p>					Vedi tabella di raffronto ISD - RCF.

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>a DL, hanno proposto, negli ultimi anni, seri problemi per il tempestivo adeguamento degli impianti nel rispetto della normativa vigente.</p> <p>In effetti la sostituzione dei deviatori di tipo leggero con quelli di tipo pesante (peso superiore a 46,3 kg/m) impone che, per velocità maggiore/uguale a 60 km/h, i fermascambi siano resi in tallonabili rendendo così necessaria l'applicazione del c.e.f.; in molti casi tuttavia tale applicazione non può trovare conseguente utilizzazione nell'apparato di stazione, per l'inesistenza di un segnalamento atto a recepire i previsti collegamenti di sicurezza.</p> <p>La trasformazione delle linee a DU in DL, comporta d'altra parte, l'inapplicabilità della su menzionata eccezione, consentita dal Servizio I.E. in relazione proprio alle tipiche condizioni di esercizio in atto su tali linee, ed anche in tal caso ci si trova sovente in presenza di apparati che non consentono la realizzazione dei collegamenti con i segnali.</p> <p>3. Provvedimenti tecnici.</p> <p>I problemi su esposti potrebbero trovare soluzione con la realizzazione di impianti di apparati di sicurezza atti all'inserimento delle condizioni di controllo elettrico dei deviatori, ma è evidente che difficoltà di carattere organizzativo ed economico rendono praticamente impossibile il tempestivo adeguamento degli impianti.</p> <p>Ciò premesso, ad evitare che il potenziale miglioramento delle condizioni di esercizio conseguente alla sostituzione dei deviatori od alla trasformazione del regime di esercizio,</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p> venga vanificato dalla necessità d'imporre limitazioni di velocità al di sotto dei 60 km/h, queste Sedi hanno concordato una diversa modalità di utilizzazione del c.e.f. che non richieda l'esistenza di apparati aventi determinate caratteristiche minime. Ciò è reso possibile prevedendo che l'esistenza del controllo cumulativo di posizione del deviatoio e di efficienza del fermascambio sia resa manifesta mediante una ripetizione ottica da installare nei pressi del deviatoio intallonabile.</p> <p>In relazione a quanto sopra esposto si stabiliscono i seguenti provvedimenti tecnici:</p> <p>a) <u>Impianti posti su linea a Dirigenza Locale.</u></p> <p>Per tutti i deviatoi <u>muniti di fermascambio intallonabile</u> dovrà prevedersi l'applicazione del c.e.f.</p> <p>Il citato controllo elettrico sarà inserito nelle condizioni di apparato ove questo lo consente e, ovviamente, riportato nel posto di manovra; in caso contrario, darà origine alla citata ripetizione ottica sul posto.</p> <p>Per quanto concerne i <u>deviatoi muniti di fermascambio tallonabile</u> l'impiego del c.e.f., al fine di evitare la visita scambi altrimenti prevista dall'art.17/1-b ISD, sarà da attuarsi nei soli casi in cui sia possibile la sua inserzione nelle condizioni d'apparato.</p> <p>Nelle stazioni atte agli incroci, in cui il controllo è inserito nelle condizioni di apparato ed i treni in partenza debbono incontrare solo scambi di calcio, si dovrà installare il segnale il segnale indicatore di scambio, di cui ai punti 1 e 2 dell'art.69-B del RS, onde evitare i perditempi altrimenti</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>derivanti dall'applicazione dell'art.15/3 ISD.</p> <p>b) <u>Impianti posti su linee a DU.</u> Anche in tal caso per tutti i deviatori, <u>muniti di fermascambio intallonabile</u>, si dovrà procedere come detto al precedente punto a).</p> <p>Per i <u>deviatori muniti di fermascambio tallonabile</u> si dovrà procedere come al precedente punto a) nelle stazioni rette da Dirigente locale, mentre nessun provvedimento dovrà essere preso nelle altre stazioni.</p> <p>c) <u>Fermate provviste di scambi e raccordi in linea.</u> Per tutti i deviatori, muniti di <u>fermascambio intallonabile</u>, dovrà prevedersi l'applicazione del c.e.f. ed ove non sia possibile il suo collegamento all'apparato l'indicazione di efficienza dovrà essere installata sul posto.</p> <p>Per i deviatori muniti invece del <u>fermascambio tallonabile</u> si dovrà procedere all'installazione del c.e.f. nei soli casi ove sia possibile l'inserimento di detto controllo sulle condizioni di apparato.</p> <p>Le citate disposizioni sono da applicare per gli impianti che verranno ad essere modificati d'ora in poi.</p> <p>Per quanto concerne gli impianti che attualmente si trovano in una condizione non rispondente alle disposizioni contenute nella presente si dovrà procedere ad una graduale regolarizzazione secondo i programmi che verranno stabiliti dagli Uffici periferici d'intesa con il Servizio I.E.</p> <p>4. Disposizioni regolamentari.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>In attesa delle necessarie modifiche a ISD e DSDU, si stabilisce quanto segue:</p> <p>a) Poiché nel caso d'installazione del nuovo dispositivo (c.e.f. sul posto), il controllo stesso non viene riportato in stazione, la visita ai relativi deviatori deve essere effettuata con le stesse modalità tipiche degli scambi manovrati a mano e sprovvisti di c.e.f. (art.17/1-b, I.S.D., per stazioni rette da DM ed art.8 DSDU, per impianti retti da DU), salvo d'avvalersi, nelle operazioni di accertamento della integrità dei fermascambi, della relativa segnalazione di efficienza (c.e.f.) sul posto.</p> <p>b) Ovviamente, qualora venga accertata la mancanza o la sparizione del c.e.f., il deviatore deve essere considerato a tutti gli effetti privo di fermascambio e ci si dovrà regolare di conseguenza, secondo le norme vigenti.</p> <p>c) Anche sulle linee a DU, valgono, per gli incroci, le norme di cui all'art.15/3 ISD, relative al ritiro delle chiavi dei fermascambi.</p> <p>d) La particolarità, per cui alcuni deviatori possono essere dotati di c.e.f. non riportati in stazione dev'essere evidenziata nei Registri delle Disposizioni di servizio.</p> <p>Nei piani schematici, in relazione ad ognuno dei predetti deviatori, dovrà essere fatta opportuna annotazione.</p> <p>5. Disposizioni locali.</p> <p>Gli Uffici Comp.li interessati restano incaricati di impartire le necessarie norme di dettaglio anche per quanto riguarda in particolare i deviatori ad aghi slegati previsti su linee a DU.</p> <p>6. Conferma.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center">Circolare MII.1/2.121.1.PL/62 del 06 settembre 1983</p> <p>Oggetto: PL con barriere comandati dai treni e protetti da appositi segnali lato ferrovia su linee a semplice binario.</p> <p>Premessa.</p> <p>Con la nota n. VDG.M/456 del 24.9.1982 del sig. Vice Direttore Generale sono state indicate le principali caratteristiche ed il campo di impiego del nuovo tipo di PL di cui all'oggetto. Con la presente si forniscono le disposizioni di carattere tecnico per la loro realizzazione.</p> <p><u>Ubicazione dei segnali di protezione dei PL.</u></p> <p>La circolare sopracitata prescrive che deve essere evitata interferenza tra il segnalamento di protezione dei PL e gli altri segnali fissi e che la minima distanza tra un segnale di avviso o di protezione di PL e un altro segnale fisso deve essere di 400 m.</p> <p>Nella progettazione degli impianti, si dovrà, pertanto, imporre che nel tratto che inizia 400 m. prima di un segnale di avviso o con avviso accoppiato e termina 400 m. dopo il successivo segnale di 1^a categoria non siano installati segnali di avviso o di protezione di PL e che nel tratto che inizia 400 m. prima di un segnale di avviso di protezione di PL e termina 400 m. dopo il successivo segnale di protezione di PL non siano installati altri segnali fissi.</p> <p>Deve anche essere esclusa l'installazione di un segnale di avviso di protezione PL o di un segnale di cui all'art.53 bis R.S. nel tratto</p>	<p>2.6 I PL in consegna agli utenti della strada possono essere attraversati solo dopo che l'utente abbia verificato l'assenza di circolazione ferroviaria fino ad una distanza sufficiente ad effettuare l'attraversamento in sicurezza, in conformità alle specifiche disposizioni e prescrizioni.</p> <p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>4.23. I PL devono essere impegnati dai treni con i dispositivi di inibizione del transito lato strada attivi.</p> <p>4.24. I PL devono essere inoltre sussidiati da dispositivi che consentono di verificare la libertà dell'attraversamento, nelle seguenti situazioni di esercizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - attraversamento con barriere a notevole distanza tra loro, intenso traffico pesante o tracciato stradale drittile e tortuoso; - intralci. per incrocio o altro, al regolare deflusso stradale. <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</p>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>compreso tra un precedente segnale di protezione di PL e l'ultimo dei PL protetti da quest'ultimo.</p> <p>E', invece, ammessa l'ubicazione di un segnale di avviso di stazione nel tratto compreso tra il primo e l'ultimo dei PL protetti da un unico segnale da PL .</p> <p>Si stabilisce, infine, che la distanza tra un segnale di protezione PL e il primo (o l'unico) PL protetto non deve essere superiore a 400 m.</p> <p>Si metta in evidenza che, per effetto di quest'ultimo vincolo e di quello relativo alla minima distanza fra segnali, nel caso che a valle di un segnale di avviso di stazione si trovi un PL, la protezione di quest'ultimo con il segnale apposito da PI è possibile solo a condizione che a monte dell'avviso ne esista un altro che possa essere protetto con il medesimo segnale da PL . Pertanto, in mancanza di tale ultimo PL, qualora per il PL a valle del segnale di avviso non sia rinunciabile una protezione con segnale proprio, si dovrà effettuare tale protezione con il segnale che svolge anche la funzione di avviso di stazione, ovviamente preavvisato e munito di T luminosa.</p> <p>Poiché tale soluzione comporta evidente oneri di esercizio, la sua eventuale adozione va limitata ai soli casi di effettiva necessità.</p> <p><u>Segnali sussidiari.</u></p> <p>La circolare già citata prescrive che i segnali di avviso e di protezione di PL devono essere preceduti da tavole di orientamento di tipo distanziometrico e che i PL protetti devono</p>	<p>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 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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>essere individuati lato treno con il segnale di cui all'art.65.3 R.S.</p> <p>In dettaglio, si dispone quanto segue.</p> <p>La serie di tavole di orientamento relativa al secondo di due segnali fissi che si succedono a distanza minima dovrà iniziare a valle del segnale incontrato per primo.</p> <p>Tutti i PL in discorso saranno identificati lato treno con una tabella descritta all'art.65.3 R.S. Essa sarà ubicata in precedenza al PL cui si riferisce, alla sinistra del binario e ad una distanza non superiore a 50 m dal PL stesso. Nel caso in cui il PL ricada in un tratto di linea compreso tra due tavole di orientamento relative ad un successivo segnale, la posizione relativa delle tavole di orientamento e della tabella a strisce nere dovrà, ovviamente, essere definita curando di assicurare, in particolare per quest'ultima, la massima visibilità in fase di avvicinamento.</p> <p><u>Protezione di più di un passaggio a livello.</u></p> <p>La circolazione già citata prescrive che un medesimo segnale può proteggere al massimo 3 PL dislocati su un'estesa massima di 1500 m.; eventuali deroghe in merito potranno essere concesse dai Servizi dell'esercizio.</p> <p>E' pertanto, evidente che, qualora tra il primo e l'ultimo dei PL che si valuta conveniente proteggere con un medesimo segnale ricada più di un PL, la protezione dei PL eccedenti il numero massimo ammesso dovrà essere effettuata con altri sistemi. In tal caso, occorrerà tenere presente che non può essere adottata né la protezione con</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnali propri di qualunque tipo, né la semaforizzazione.</p> <p><u>Distanza di comando.</u></p> <p>La distanza di comando dei PL in oggetto sarà determinata sulla base delle indicazioni contenute nella circolare già citata in premessa, assumendo nel caso di barriere singole un tempo di norma di circa 40" per la manovra completa in chiusura delle barriere stesse, e ciò considerate le caratteristiche dei PL (impresenziamento e barriere complete). Come d'uso, la distanza calcolata come detto sopra sarà poi maggiorata del 10%.</p> <p><u>Protezione promiscua e dispositivo di comando nell'ambito di una stazione.</u></p> <p>Potrà non risultare infrequente il caso che la distanza di comando in uno dei due sensi sia superiore alla distanza che intercorre tra il PL e il picchetto limite di manovra della stazione limitrofa.</p> <p>In tali casi, ferma restando la protezione con segnali propri dal lato non in soggezione, per la protezione dal lato in esame si potrà ricorrere ad una delle seguenti soluzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protezione con il segnale di partenza; - Ove possibile, protezione con segnale propri e condizionamento del dispositivo di comando. <p>La prima soluzione, che evidentemente richiede l'installazione di una ripetizione in sicurezza nei casi previsti dalla normativa vigente, comporta l'instaurarsi di pesanti procedure nel caso di mancata disposizione</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>a via libera del segnale di partenza.</p> <p>E' pertanto, da preferire, ove possibile, la seconda soluzione. Essa è ammissibile se il segnale di avviso di protezione del PL può essere ubicato, nel rispetto dei vincoli precedentemente illustrati, almeno 200 m a valle del pedale di blocco conta assi o del giunto di occupazione del blocco automatico, e comporta, di massima, l'installazione di un dispositivo di comando condizionato.</p> <p><u>Manovra sul posto.</u></p> <p>I PL in oggetto saranno considerati dal personale di macchina normalmente impresenziati.</p> <p>La manovra sul posto è, tuttavia, compatibile con il segnalamento di protezione in discorso; ovviamente, essa va adottata eccezionalmente nei casi in cui, pur ipotizzando un comportamento corretto da parte degli utenti, ricorrano ipotesi di rischio non eliminabile di imprigionamento e, d'altra parte, il sistema di protezione in discorso si presenti come il più adatto in relazione alle condizioni dell'attraversamento.</p> <p>In tal caso, la manovra delle barriere sarà a filo e la distanza di annuncio sarà calcolata valutando di volta in volta i tempi per la chiusura del PL e la conseguente disposizione a via libera del segnale di avviso.</p> <p><u>Caratteristiche generali dell'impianto.</u></p> <p>In condizioni di normale funzionamento, la manovra di chiusura delle barriere, salvo il caso di PL manovrato sul posto, è</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comandata da un pedale ubicato ad una distanza dal PL calcolata come detto in precedenza.</p> <p>In corrispondenza dei pedali di comando sono installati, in apposito armadietto su piantana, dispositivi a maniglia a due posizioni stabili per impedire l'invio dell'annuncio treni e consentire, quindi, il transito sui pedali stessi di carrelli dei Servizi tecnici senza provocare la manovra di chiusura delle barriere.</p> <p>La liberazione avviene tramite l'azionamento di un pedale ubicato nelle immediate vicinanze dell'attraversamento oppure, in caso di mancato funzionamento del pedale, alla liberazione della sezione di blocco, nel caso che quest'ultimo sia del tipo automatico o conta assi. Negli altri casi, dovrà essere prevista una liberazione di soccorso tramite tasto TIPL da ubicare in una delle due stazioni limitrofe presenziate.</p> <p>L'efficienza del segnale di avviso e di protezione del PL non è controllata su un segnale precedente sia perché i segnali in questione non intervengano nel distanziamento, sia in considerazione del fatto che il loro aspetto restrittivo è realizzato con tre lampade in parallelo. In caso di inefficienza del segnale, il personale di macchina ne darà avviso, secondo la normativa che sarà diramata quanto prima, al personale del Movimento, che provvederà alla chiamata del manutentore.</p> <p>Non è mai installato il dispositivo per la chiusura d'urgenza dei segnali.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><u>Guasti dell'impianto.</u></p> <p>In una delle due stazioni limitrofe o al posto centrale del CTC, nel caso di linee telecomandate, saranno installate due segnalazioni, una di allarme alimentazione e una di prolungata chiusura.</p> <p>Di norma non sarà installato il noto dispositivo per concedere consensi di chiusura anche in caso di presenziamento del PL per guasto alle casse di manovra. A tale regola si potrà derogare solo nel caso di PL che insistano su strade di particolare importanza come strade statali o provinciali a forte traffico e sempreché gli Uffici Compartimentali interessati possano garantire una reale possibilità di presenziamento tenendo conto dell'ubicazione del PL e delle disponibilità di personale.</p> <p><u>Applicazione del sistema.</u></p> <p>Si dispone che, per il momento, il sistema di protezione in discorso sia utilizzato esclusivamente sulle linee a semplice binario.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Circolare M.121/26/1.6 del 10 settembre 1983</p> <p>Oggetto: Licenziamento treni da parte del capotreno.</p> <p>Codesto ufficio con nota a riferimento, ha posto un quesito in merito alla possibilità di licenziamento del treno da parte del CT, laddove è previsto, qualora quest'ultimo, a norma dell'art. 32/1 PGOS, abbia preso posto nella cabina posteriore del locomotore la cui scaletta si trovi lato interbinario. Al riguardo non si ravvisano impedimenti all'obbligo del CT poichè verificandosi la</p>	<p>9.4 L'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento.</p> <p>9.5 Qualora l'autorizzazione al movimento non sia indirizzata dal sistema di segnalamento univocamente al treno a cui si riferisce, la partenza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione.</p>	M		IF	<p>La partenza dei treni avviene di iniziativa dell'agente di condotta, salvo alcuni casi per i quali deve intervenire il regolatore della circolazione.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>necessità di scendere a terra per chiedere il pronti al personale di scorta, il suddetto agente potrà trasferirsi nella cabina anteriore del locomotore attraverso il corridoio e servirsi della scaletta lato marciapiede.</p>					
<p>Circolare M.121/30/1.ALL.II del 21 novembre 1983 Oggetto: Treni che modificano l'orario di treni incrocianti. Come noto, per quanto concerne la determinazione degli incroci d'orario e di fatto, l'Allegato II, punto III del RCT, prevede che i treni periodici e straordinari che modificano l'orario di altri treni siano contraddistinti in orario. Peraltro, al fine di migliorare la regolarità di marcia dei treni ordinari, rispetto a treni incrocianti che per essere a lungo percorso o per altra prevedibile causa viaggino con frequenza in ritardo, limitatamente alle linee esercitate con CTC, potrà essere previsto anche per detti treni un orario che modifichi l'orario di altri treni, con opportuna annotazione sul Fascicolo Orario.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				<p>Le linee dove è previsto il controllo degli incroci da parte del personale dei treni non sono regolamentati dal RCF (ritenute obsolete).</p>
<p>Circolare M.121/3/4 del 06 gennaio 1984 Oggetto: Segnalazioni anonime di ordigni esplosivi. Procedure da seguire. Con la Circolare n. M.121/32/4-A.G.2.1.2/725 del 23 dicembre 1983, che si allega in copia, il sig. Direttore Generale ha impartito disposizioni in merito all'organizzazione degli interventi da mettere in atto quando si verificano segnalazioni anonime della presenza di ordigni esplosivi sulle linee</p>					<p>Procedure di carattere organizzativo non regolamentate dal RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ferroviarie.</p> <p>Queste disposizioni, che modificano in alcuni punti di rilievo le procedure precedentemente in vigore, dovranno essere applicate in ogni caso a partire dal giorno 15 p.v.</p> <p>Come stabilito dalla circolare venga trasmessa ai Funzionari (Capi Divisione..) in turno di reperibilità ed a tutti i CS Titolari e Capi Ufficio DC e DU.</p> <p>I Capi Impianto suddetti allegheranno la normativa in questione al RDM(M.365), informando verbalmente i DM che regolano direttamente la circolazione treni sull'esistenza delle nuove procedure.</p> <p>Eventuali disposizioni aggiuntive sulla distribuzione delle norme in oggetto, in armonia con i criteri della presente, potranno essere emanate da codesti Uffici per rispondere ad esigenze particolari.</p> <p><u>Circolare n. M.121/32/4-A.G.2.1.2/725 del 23 dicembre 1983 - All. 1</u></p> <p>E' stata più volte rilevata la necessità di stabilire indirizzi e procedure univoche sui comportamenti da tenere in caso di segnalazioni anonime di ordigni esplosivi sulle linee ferroviarie.</p> <p>La questione è stata di recente esaminata dalla Commissione mista FS-POLFER, costituita con il Decreto Ministeriale n. 2907/82: in tale sede è stata concordata una organizzazione precisa degli interventi da mettere in atto quando si verificano segnalazioni del genere (all.1).</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Tale organizzazione si basa sul presupposto essenziale che gli interventi siano stabiliti e coordinati esclusivamente dal Commissariato Comp.le Polfer: pertanto nessun provvedimento limitativo della circolazione dovrà essere preso d'iniziativa del personale FS prima delle indicazioni che saranno fornite dal Commissariato Polfer.</p> <p>Per la parte ferroviaria tutte le segnalazioni dovranno essere comunicate esclusivamente al DCCM 8immediatamente ogniqualevolta ciò sia possibile o tramite DU o DM solo quando non vi siano collegamenti telefonici diretti) o ad altro Ufficio che sarà stabilito dal Direttore Comp.le ove manchi il DCC.</p> <p>Sarà il DCC (o l'agente designato dal Direttore Comp.le) ad informare la Polfer ed a disporre gli interventi che dovessero essere stabiliti dall'autorità di polizia.</p> <p><u>ALLEGATO 1.</u></p> <p><u>Organizzazione degli interventi in caso di segnalazione di ordigni esplosivi in ambito ferroviario.</u></p> <p>Chi riceve segnalazione sulla presenza di ordigni esplosivi in linea, nelle stazioni o sui treni, dovrà dare immediatamente avviso verbale al DCC di giurisdizione (eventualmente tramite il DU o il DM).</p> <p>La comunicazione dovrà ripetere il più esattamente possibile la segnalazione ricevuta.</p> <p>Il DCC interessato, a sua volta informerà verbalmente il Commissariato Comp.le</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Polfer, al quale competerà anche la scelta degli interventi da attuare in merito alla circolazione dei treni.</p> <p>Pertanto, nessuna ulteriore iniziativa dovrà essere presa dal personale FS prima delle decisioni dell'Autorità di polizia.</p> <p>Le notizie relative alla segnalazione di ordigni esplosivi sono sempre da considerare strettamente riservate anche per evitare il diffondersi di allarme nell'utenza.</p> <p><u>A) SEGNALAZIONE DI ORDIGNI ESPLOSIVI SUI TRENI</u></p> <p><u>Treni viaggiatori</u></p> <p>Se da parte del Commissariato Comp.le venisse disposto il controllo di un treno viaggiatori, il DCCM lo farà arrestare possibilmente nella prima stazione atta al servizio; il personale fs dovrà collaborare con le forze di polizia prestando la necessaria assistenza ai viaggiatori.</p> <p>Le ispezioni del materiale rotabile disposte dall'Autorità di polizia verranno effettuate direttamente dalle forza dell'ordine.</p> <p>La collaborazione tecnica del personale FS dev'essere intesa come visita esterna del materiale, fornendo inoltre le indicazioni...</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Qualora l'Autorità di polizia disponesse l'arresto della circolazione e la ricognizione in linea, il personale FS competente dovrà, ove possibile, fornire alle Forze di polizia tutte le indicazioni utili sulle caratteristiche del tratto di linea (opere d'arte, impianti, ecc.)</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>accompagnando a richiesta dette forze di polizia per la necessaria assistenza tecnica.</p> <p>In caso d'interruzione, la circolazione sarà ripresa dopo che il Funzionario di polizia avrà dato comunicazione scritta sull'esito negativo dell'ispezione.</p>					
<p>Circolare M.121/17/3.53 BIS del 09 gennaio 1984</p> <p>Oggetto: Limiti di velocità in corrispondenza di PL semaforizzati</p> <p>Come noto, con Circolare n. IE.122(811/834) del 26/10/1968 inviata agli Uffici IE e p.c. agli Uffici Movimento, Trazione e Lavori Comp.le, è stato disposto che, in presenza di traffico limitato (sia stradale che ferroviario), il sistema di protezione dei PL senza barriere, costituito da segnalazione luminosa lato strada e segnali lato ferrovia (art.53 bis RS), può essere adottato su tratti di linea a semplice binario purchè la velocità massima ammessa in corrispondenza dei PL suddetti non sia superiore agli 80 km/h.</p> <p>A parziale deroga di detta Circolare disponesi che i nuovi impianti di tale tipo possano essere installati anche su linee che ammettono per i treni di rango "B" la velocità massima di 90 km/h.</p> <p>Per gli impianti già esistenti, nei casi in cui il tracciato e lo stato della linea permettono, l'aumento di velocità massima per dette categorie di treni potrà essere disposto previo adeguamento delle distanze di comando dell'impianto PL.</p> <p>Resta in ogni caso fermo il limite di 80 km/h</p>	<p>-</p> <p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Vedi tabella di raffronto IEPL - RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>per i treni circolanti in rango "A". Gli Uffici interessati dovranno disporre affinché possibilmente le maggiori velocità di fiancata derivanti da quanto sopra divengano operanti non oltre l'attivazione dell'orario estivo 1984.</p>					
<p>Circolare M.121/4/3.45 del 09 gennaio 1984 Oggetto: Modifiche alla Circolare relativa alle Norme per l'ubicazione e l'aspetto dei segnali.</p> <p>Come è noto, la Circolare n. M.22/4-TV.41/3-L.305/7.6-IE.806/273 del 19 maggio 1981, relativa alle norme per l'ubicazione e l'aspetto dei segnali, sancisce, al punto 9.1, che nei tratti di linea muniti di segnalamento di 2^a categoria la velocità massima di fiancata non deve essere superiore a 85 km/h in rango A e 90 km/h in rango B.</p> <p>E' altresì noto che il graduale rinnovamento dell'armamento di molte linee in questione consente un aumento delle velocità massime di fiancata, con conseguenti possibilità di migliorare gli orari di marcia dei treni interessati.</p> <p>Pertanto, onde consentire su tali linee il superamento dei limiti di velocità precitati, si è deciso in tali casi di ubicare a 1000 m dal segnale di 2^a categoria il segnale di attenzione di cui all'art.28 del RS, lasciando invece inalterate le distanze di 400, 600 e 800 m sulle linee ove la velocità di fiancata rimane nei limiti di 80 km/h in rango A e 90 km/h in rango B.</p> <p>Si stabilisce, quindi, che il punto 9.1 della</p>	<p>5.1. Ciascuno 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 comunicate 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 o 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 valido 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>5.4. Le indicazioni fornite da sistemi di segnalamento diversi devono essere congruenti tra loro nei tratti di sovrapposizione e nella transizione da un sistema all'altro. La velocità consentita dal sistema cessante non deve essere maggiore della velocità consentita dal sistema subentrante.</p> <p>5.5. Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>citata Circolare venga sostituito con il seguente testo:</p> <p>9.1 – Il segnalamento di 2^a categoria è riservato al linee con carattere nettamente secondario ed è ammesso se la velocità massima nel tratto di linea non è superiore a 80 km/h in rango A e 90 km/h in rango B.</p> <p>E' ammessa una velocità massima fino a quella prevista dalla tabella 1, per le linee di categoria B, purchè il segnale di 2^a categoria sia sempre preceduto dal segnale di attenzione (art.28 RS) alla distanza di 1000 metri."</p> <p>I punti 9.2 e 9.3 restano invariati.</p> <p>Le integrazioni necessarie da apportare al RS, per quanto riguarda sia il segnale di attenzione sia le tavole do orientamento sono già state predisposte e saranno pubblicate appena possibile.</p> <p>Esse prevedono l'installazione del segnale di attenzione a 400, 600, 800 e 1000 metri e, sulle linee per le quali la nebbia non è fenomeno eccezionale, la sostituzione di detto segnale con apposite tavole distanziometriche.</p> <p>Gli Uffici IE sono stati interessati per i relativi adempimenti.</p> <p>Poiché si è rilevato che su alcune linee non c'è corrispondenza con i limiti di velocità previsti dal precedente testo del p.9.1 della citata Circolare, la situazione in atto su dette linee potrà essere mantenuta, entro i nuovi limiti di 110 – 120 km/h, purchè il segnalamento (segnale di attenzione o tavole distanziometriche) venga adeguato</p>	<p>5.6. L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7. Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p> <p>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 marcio già notificati ai treni tramite le DEL o le prescrizioni di movimento.</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>alle nuove disposizioni al più presto e in ogni caso prima dell'entrata in vigore dell'orario estivo 1984.</p> <p>A questa condizione su dette linee non sono da prevedersi riduzioni temporanee di velocità.</p> <p>Eventuali incrementi di velocità su altre linee, a decorrere dal nuovo orario, devono prevedere la collocazione del segnale di attenzione (o delle tavole di orientamento) secondo le nuove disposizioni.</p> <p>Si comunica inoltre che dovranno essere apportate alla tabella 4 della Circolare in oggetto le seguenti modifiche, relative ai valori limite delle lunghezze della tratta codificata, a valle di zona non codificata, indicati nella testata della prima colonna della tabella stessa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In luogo di: 750 min./uguale y min. 900 deve considerarsi: 600 min./uguale y min. 900; - In luogo di: 450 min./uguale y min. 750 deve considerarsi: 300 min./uguale y min. 600. <p>Si prega di provvedere alla distribuzione ...</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Circolare M.121/10/1.25 del 02 aprile 1984 Oggetto: Norme relative ad interventi di emergenza in stazione presenziata da agente di guardia (A.G.)</p> <p>Al fine di ovviare ad alcune difficoltà sorte in fase di prima applicazione della Circolare n. M.121.1.25 - TV.41.1/400.24 del 30/8/1983 relativa all'oggetto e, nel contempo, di renderne più facilmente applicabile il</p>					<p>Aspetti organizzativi dei GI non regolamentati dal RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>contenuto, si rimette, in allegato, una nuova Circolare che sostituisce quella allegata alla Circolare suddetta e semplifica i casi d'intervento.</p> <p>Al riguardo, si precisa che, nei casi di emergenza che esulano da quelli contemplati nel punto 2), dovrà ovviamente essere richiesto l'intervento del DM e, che, in attesa della definizione dell'ultima fase del contratto 1981-83 (scala classificatoria), le norme allegate possono essere applicate integralmente quando nell'impianto di stazione presta servizio un deviatore e, parzialmente (fino al punto 8), quando l'impianto è presenziato da agente con qualifica di Ausiliario.</p> <p>Gli Uffici Movimento restano incaricati oltre a quanto previsto nella normativa stessa di:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Individuare le stazioni... b) Individuare... c) Portare a conoscenza.. d) Impartire le necessarie norme di dettaglio.. <p>Le norme in argomento hanno carattere sperimentale...</p> <p><u>ALLEGATO 1</u> <u>NORME RELATIVE AD INTERVENTI DI EMERGENZA IN STAZIONE PREZENZIATA DA AGENTE DI GUARDIA (A.G.) SITA TRA DUE STAZIONI ABILITATE.</u></p> <p><u>Generalità</u></p> <p>1. Su linee con blocco elettrico ed in cui il personale dei treni non interviene sul controllo degli incroci, nelle situazioni di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>emergenza stabilite al successivo punto 2, che interessino una stazione disabilitata, munita di ACE e presenziata da AG, il DM della stazione di controllo (art.25/31 ISD), d'intesa col DC ove esista, può disporre l'esecuzione di particolari movimenti nella stazione stessa, avvalendosi dell'AG.</p> <p>2. Per situazioni di emergenza si intendono, di norma, quelle relative a richieste di soccorso e scarto veicoli per avarie; la presente normativa può essere applicata in assenza di guasti che impediscono la disposizione a via libera dei segnali di partenza della stazione con AG e di casi d'inefficienza degli apparati di distanziamento fra le due stazioni abilitate limitrofe a quella disabilitata e con AG. In ogni caso il DM della stazione di controllo valuterà, in base alla situazione in atto, l'opportunità di richiedere il presenziamento con DM.</p> <p>3. Il DM della stazione di controllo assume anche la dirigenza movimento della stazione presenziata da AG. Se nella stazione presenziata da AG, oltre ad una manovra si vogliono eseguire arrivi, partenze e transiti dei treni, l'AG assume le funzioni temporanee di "Apposito Incaricato" (art.23 ISD) con le norme di cui al punto 9 e seguenti.</p> <p>4. Il DM della stazione di controllo dovrà provvedere all'emissione di dispacci ed avvisi del caso, in analogia a quanto previsto dall'art.25 RCT, utilizzando in luogo del dispaccio di avviso ivi previsto il seguente: "Il DM di ... (stazione di controllo) assume dirigenza ... (stazione)"(1). Il DM dovrà, inoltre, dare specifica comunicazione scritta</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-15deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>all'AG della stazione di cui assume la dirigenza, autorizzando la disposizione dell'impianto per lo svolgimento dei movimenti necessari.</p> <p>(1) La predetta formula dovrà all'occorrenza, essere completata con la dizione: "Presenziata da AI".</p> <p>5. Per la disabilitazione dell'impianto, il DM della stazione di controllo ordina verbalmente all'AG di ridisporre l'impianto in disabilitazione.</p> <p>L'AG accertato che l'ultimo treno partito in ogni senso abbia liberato la stazione e completate le operazioni necessarie, darà al DM conferma con dispaccio che la stazione è disabilitata(1).</p> <p>Il DM, ricevuto il dispaccio di cui sopra, dovrà informare la stazione limitrofa abilitata e riceverne conferma secondo quanto stabilito dall'art.25/10 RCT.</p> <p>(1) Se nell'impianto l'AG non ha assunto funzioni di AI, il treno che ha eseguito la manovra potrà proseguire solo partendo dal binario di corsa e con segnale di partenza a via libera.</p> <p><u>Manovre.</u></p> <p>6. Per l'esecuzione delle manovre entro i picchetti limite della stazione temporaneamente abilitata da AG, il DM della stazione di controllo dovrà prendere preventivi accordi col Capotreno; provvederà quindi a darne comunicazione verbale all'AG perché consenta l'effettuazione delle manovre nella sua zona di giurisdizione.</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Le manovre devono essere effettuate utilizzando il personale del treno sotto la dirigenza e la sorveglianza del Capotreno; tale personale dovrà provvedere alle operazioni di congiunzione e distacco dei veicoli ed alla manovra dei deviatori a mano.</p> <p>Nel caso di treni senza Capotreno la manovra di tali deviatori sarà effettuata di regola dall'AG, a cui resta sempre affidata la manovra degli scambi centralizzati.</p> <p>7. Per l'esecuzione di una manovra oltre il punto protetto, il DM di controllo, dopo l'adozione dei provvedimenti cautelativi di cui all'art.7/10 RCT, darà specifica autorizzazione scritta al Capotreno il quale la farà controfirmare all'AG.</p> <p>8. Al termine delle operazioni di manovra, se il treno non può proseguire, l'AG dovrà accertare che il materiale sia opportunamente ricoverato, dandone conferma scritta al DM e specificando il binario di ricovero</p> <p><u>Movimento di treni nella stazione presenziata da AG dopo che il DM della stazione di controllo ne ha assunto la Dirigenza</u>(Per il movimento dei treni l'AG assume le funzioni di AI).</p> <p>9. Distanziamento treni.</p> <p>Sui tratti di linea che interessano la stazione presenziata da AG il distanziamento viene assicurato col regime esistente sulla linea. Nel caso d'inefficienza del blocco elettrico, nei tratti di linea compresi fra le stazioni limitrofe abilitate, la stazione presenziata da AG, deve essere subito disposta, se possibile, in</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>disabilitazione, altrimenti deve essere presenziata da DM.</p> <p>10. Arrivi.</p> <p>L'AG al ricevimento dell'ordine verbale di apertura dei segnali da parte del DM, predispone l'itinerario di arrivo sui binari di corsa, salvo diversa disposizione ricevuta con dispaccio e quindi, esperiti i necessari accertamenti, apre il segnale.</p> <p>Qualora, per ingombro di un binario di corsa fosse necessario effettuare un incrocio od una precedenza, il DM avvisa l'AG con il seguente dispaccio:</p> <p>"Per incrocio (o precedenza) treno ... (secondo) arriva in binario ...".</p> <p>Per l'eventuale ricevimento in stazione con segnale disposto a via impedita valgono le modalità analoghe a quelle previste per il movimento dei treni con segnali a via libera.</p> <p>L'AG può ricevere i treni, dopo aver esperito gli accertamenti di competenza, a mezzo segnale di chiamata ovvero cin segnale di manovra.</p> <p>11. Partenze.</p> <p>La partenza con segnale a via impedita può avvenire solo previa disposizione dell'impianto in disabilitazione, o, facendo presenziare l'impianto da DM.</p> <p>L'ordine di partenza dalla stazione presenziata da AG deve essere dato dal Capotreno dopo disposizione a via libera del segnale.</p> <p>Nessun treno può partire dalla stazione senza che l'AG abbia ottenuto il N.O. verbale del</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>DM della stazione di controllo; nelle linee a semplice binario tale N.O. va comunicato con il seguente dispaccio:</p> <p>"Nulla osta partenza treno ... dal binario ... (premettendo ove occorra) dopo arrivo vostra stazione treno ...".</p> <p>L'AG, ricevuto il N.O. dal DM, predispone il relativo itinerario di partenza ed esperiti i necessari accertamenti, apre il segnale.</p> <p>Subito dopo l'avvenuta partenza l'AG ne darà comunicazione verbale al DM.</p> <p>Avvisi</p> <p>12. Per le precedenza, tutti gli avvisi all'AG saranno dati dal DM della stazione di controllo, secondo quanto stabilito nel punto 10; per il tratto compreso fra la stazione presenziata da AG ed altra stazione abilitata, valgono le norme comuni, considerando il DM di controllo quale DM della stazione presenziata da AG.</p> <p>Qualora la variata successione interessi solo il tratto compreso tra la stazione di controllo e quella presenziata da AG, non dovrà essere scambiato alcun dispaccio, essendo la dirigenza di movimento di entrambe le stazioni affidata allo stesso agente.</p> <p>13. Per gli incroci, tutti gli avvisi all'AG saranno dati dal DM della stazione di controllo, secondo quanto stabilito nel punto 10; per il tratto compreso tra la stazione presenziata da AG e l'altra stazione abilitata valgono le norme comuni, considerando il DM di controllo quale DM della stazione presenziata da AG. Qualora un incrocio fissato nella stazione di controllo sia</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>effettuato nella stazione presenziata da AG non occorre dare luogo né a proposta né ad accettazione essendo la dirigenza movimento di entrambe le stazioni affidata allo stesso agente.</p> <p><u>Interruzione di binario e di linea - Circolazione carrelli</u></p> <p>14. Verificandosi durante il presenziamento con AG un'interruzione accidentale di binario o di linea sui tratti afferenti alla stazione stessa, la stazione deve essere disposta, se possibile, in disabilitazione, o, altrimenti, deve essere presenziata da DM.</p> <p>Non è ammessa, di regola, la circolazione dei carrelli.</p>					
<p>Circolare M.200.121.1.GEN del 16 aprile 1984 Oggetto: Interpretazione art.4/15 RCT</p> <p>Da parte di alcuni Uffici Compartimentali sono sorte perplessità in merito all'interpretazione dall'art. 4/15 R.C.T. che stabilisce le condizioni di sicurezza che devono essere soddisfatte perchè gli Uffici dell' esercizio possano autorizzare, in determinate stazioni, l'arrivo di un treno contemporaneamente ad altro movimento di treno nella stazione stessa pur essendo convergenti gli itinerari relativi.</p> <p>Al riguardo si precisa che l'autorizzazione può essere concessa per ogni punto di convergenza, ammettendo quindi che due itinerari possono avere anche due punti di convergenza purchè per ciascuno di essi siano soddisfatte le condizioni previste dall' art. 4/15 RCT.</p> <p>Analogamente, il riferimento fatto nello</p>					<p>Vedi tabella di raffronto RCT - RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stesso comma all'arrivo di "un treno" contemporaneamente al movimento di un "altro treno" è estendibile al caso in cui si presenti la contemporaneità dell'arrivo di un treno con diversi altri treni tutti convergenti sull'itinerario del primo. In questa circostanza è possibile concedere l'autorizzazione di cui al comma 4/15 RCT, purchè le condizioni richieste siano soddisfatte per i punti di convergenza di ciascuna coppia di treni. Si precisa inoltre che il benessere di cui si parla,</p> <p>con le indicazioni fornite con la presente nota, può riguardare casi di movimenti contemporanei in stazioni poste indifferentemente su linee a doppio o a semplice binario e in stazioni di diramazione e prescinde dal tipo di sistema di esercizio adottato sulla linea</p>					
<p>Circolare M.122.1.19 del 07 agosto 1984 Oggetto: Abilitazione bivi in caso di interruzioni programmate. Segue testo.....</p>					<p>Vedi tabella di raffronto RCT - RCF.</p>
<p>Circolare M.121/14/4 del 17 agosto 1984 Oggetto: Segnalazioni di attentati in ambito ferroviario (trasmisione nota del ministero dell'interno) Segue testo.....</p>					<p>Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF.</p>
<p>Circolare M.122/15/13.1 del 01 settembre 1984 Oggetto: Ripristino ora solare Segue testo.....</p>					<p>Aspetti non inerente la sicurezza della circolazione ferroviaria non regolamentati dal</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
					RCF.
<p>Circolare M.121/18/12.3 del 29 settembre 1984</p> <p>Oggetto: Emissione M.45 / M.45°</p> <p>Codesti Uffici, con la nota a riferimento, hanno richiesto il parere di queste Sedi circa le procedure da adottare nel caso che, durante la revisione o riparazione di un meccanismo per cui sia stato emesso il mod. M.45, sopraggiunga la necessità d'intervenire, sempre in regime di M.45, su altri meccanismi della stessa cabina o posto. In proposito si precisa che tale evenienza debbono essere adottate procedure analoghe a quelle previste dal comma 23 dell'art.25 ISD.</p> <p>In particolare l'agente della manutenzione dovrà emettere mod. M.45/a di ripristino del meccanismo compreso nel mod. M.45 precedentemente emesso e contemporaneamente un nuovo mod. M.45 nel quale indicherà tutti i meccanismi che devono essere messi fuori servizio.</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 ISD - RCF.
<p>Circolare M.110.atn/78 del del 05 ottobre 1984</p> <p>Al Cap. VIII - XV. punto G. del Programma Integrativo è prevista la realizzazione di impianti di informazioni arricchite sulla circolazione dei treni. Sotto tale denominazione sono da intendersi i sistemi che permettono di fornire al personale addetto alla regolazione della circolazione notizie ed informazioni di livello superiore a</p>					Aspetti non inerente la sicurezza della circolazione ferroviaria non regolamentati dal RCF.

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>quelle deducibili dai normali quadri luminosi, sia per quanto riguarda situazione delle stazioni che delle linee. Questi Servizi hanno elaborato la normativa che si trasmette in allegato, riguardante la trasmissione automatica del N. treno (A.T.N.) da una località di Servizio ad un'altra. Sarà comunque cura degli Uffici compartimentali emanare di concerto le norme di dettaglio ad integrazione di quelle a carattere generale per disciplinare casi e situazioni particolari e conservare la citata normativa per la documentazione a carattere permanente. Pregasi confermare ricevimento ed ottemperanza ai rispettivi servizi.</p> <p><i>(In allegato Normativa per l'impiego dei dispositivi di trasmissione automatica del numero del treno.)</i></p>					
<p>Circolare M.110/Gen.15 del 08 febbraio 1985 Oggetto: Impresenziamento di posti di servizio su linee a doppio binario con B.A. 1. Premessa Considerata la possibilità di conferire la permissività temporanea ai segnali di prima categoria su linee a BA, si può addivenire all'impresenziamento di determinati impianti, realizzando una più organica e razionale utilizzazione del personale garantendo in tal modo un sicuro recupero di produttività. 2. Condizioni per l'impresenziamento Nelle stazioni o posti di servizio dotati di ACEI, ACE o ADM su linee a doppio binario con B.A. è ammessa la disabilitazione con impresenziamento assegnando la permissività temporanea ai segnali di</p>					<p>Vedi tabella di raffronto RS – RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>protezione e partenza sul binario di sinistra: a tal fine devono essere realizzate le seguenti condizioni:</p> <p>a) Manovra degli eventuali P L di stazione su formazione automatica dell'itinerario e loro protezione con il segnale di protezione o partenza reso temporaneamente permissivo. Sul segnale interessato sarà applicata una tabella in cui è riportato' il numero dei P.L. protetti, in analogia a quella di cui all'art. 48/2 R.S. : tale tabella ovviamente ha significato solo quando il p.d.s. è impresenziato.</p> <p>b) Assenza di PL di linea collegati col segnale di partenza che si trovino oltre la prima sezione di blocco.</p> <p>c) Assenza di P.L.A. in linea.</p> <p>d) Assenza di impianti che richiedano un presenziamento sul posto (TV ai PL, boccole calde,ecc.).</p> <p>Dove sia previsto l'attraversamento a raso dei viaggiatori l'impresenziamento è possibile di norma nei soli periodi in cui i treni viaggiatori, circolanti sul binario opposto al F V, non abbiano fermata d'orario; eventuali casi particolari saranno esaminati e disciplinati dagli Uffici dell'esercizio. La protezione con segnali che assumano permissività temporanea potrà essere adottata anche per particolari situazioni</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>d'impianto (raccordi in piena linea, protezione caduta massi, ecc.); in tali casi gli Uffici dell'esercizio, sulla base di quanto disposto nella presente circolare, emaneranno le norme di dettaglio. che fossero eventualmente necessarie.</p> <p>3. Comportamenti da adottare in caso di anormalità.</p> <p>a) Il p.d.m. di un treno che trovi un segnale di protezione o di partenza a via impedita con "P" accesa (fissa o lampeggiante) dovrà ovviamente comportarsi come stabilito dall'art. 48 R.S. commi 3, 4 e 5.</p> <p>b) Un treno fermo ad un segnale di protezione di una stazione disabilitata e impresenziata disposto a via impedita e con lettera "P" anormalmente spenta potrà essere fatto avanzare con le norme dell'art. 49/6 R.S ..</p> <p>Nel caso di un treno fermo ad un segnale di protezione di altri posti di servizio impresenziati o ad un segnale di partenza di una stazione disabilitata e impresenziata disposto a via impedita e con lettera "P" anormalmente spenta, il Capotreno, accertatosi che l'impianto sia effettivamente impresenziato, prescriverà al macchinista di considerare tale segnale permissivo con "P" accesa a luce lampeggiante .</p> <p>c) Il D.M. della prima stazione abilitata, appena informato del superamento di un segnale permissivo di un posto di servizio a via impedita, oltre ad istituire il blocco telefonico dovrà provvedere al più presto per il presenziamento dello stesso: a tal fine</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>durante i periodi di impresenziamento almeno una delle stazioni attigue dovrà essere di regola abilitata. Il D.M. avviserà subito il personale della manutenzione anche per l'eventualità che qualche PL possa essere rimasto anormalmente chiuso e darà tale avviso tutte le volte che abbia avuto notizia di indebita prolungata chiusura di uno o più PL. Le modifiche d'impianto relative dovranno essere realizzate secondo schemi di principi che saranno emanati dal Servizio Impianti Elettrici e saranno attivate con apposita circolare compartimentale; il carattere di permissività temporanea dei segnali dovrà essere riportato come annotazione in calce alla fiancata del FO. Si interessano pertanto le SS.LL. affinché tale soluzione trovi la più ampia applicazione possibile, tenendo conto di quanto già segnalato in proposito dagli Uffici Movimento. Si resta in attesa di conoscere gli impianti nei quali verrà attuato effettivamente l'impresenziamento in oggetto. Pregasi confermare ricevimento ed ottemperanza ai rispettivi Servizi.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Circolare M.122/22/57.G del 04 aprile 1985 Oggetto: Limitazione di velocità tradotte di vuoti</p> <p>I Premessa La circolare n° M.12/111.3-L.24S/7.1-TV. del 18/9/1973 prescrive, per i treni composti in tutto o in parte di carri vuoti, particolari limitazioni di velocità; poiché sono in granparte decaduti i presupposti per tali limitazioni si ritiene opportuno disporre</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 	M		IF	<p>Le tradotte sono soggette alle medesime norme alle quali sono soggette i treni.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>quanto in appresso.</p> <p>II Disposizioni normative</p> <p>1. Su tutte le linee, escluse quelle indicate nell'allegato 1, la velocità da osservare sarà quella risultante dalle marcature dei singoli veicoli sia per i treni composti di soli carri vuoti, sia per quelli composti di carri carichi e vuoti.</p> <p>2. Sulle linee indicate nell'allegato devono invece osservarsi le limitazioni di velocità indicate in corrispondenza dei tratti stessi sia per i treni composti di soli carri vuoti (qualunque sia il tipo di carro), sia per quelli aventi in composizione oltre il 30% di vuoti, oppure sette o più carri vuoti in coda.</p> <p>3. Le limitazioni di velocità di cui al punto 2 devono essere comunicate al macchinista e al capotreno con apposita prescrizione.</p> <p>III Annullamento di precedenti disposizioni</p> <p>La presente annulla e sostituisce la circolare indicata nel punto "I Premessa".</p> <p>IV Distribuzione e conferma</p> <p>La distribuzione della presente deve avvenire secondo le norme contenute nel prospetto "Obbligo di distribuzione". Gli Uffici Compartimentali confermino al proprio Servizio, le Unità periferiche al proprio Ufficio Compartimentale.</p>	<p>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; - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. <p>4.16 La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni. Essa, se non comunicata all'agente</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.				
<p>Circolare M.200.121.1.SEGN del 14 maggio 1985</p> <p>Oggetto: Posa segnali a destra e sistema di evidenziazione</p> <p>1) Posa a destra dei segnali</p> <p>Pervengono frequentemente a queste sedi richieste di autorizzazione alla posa a destra dei segnali di partenza in deroga a quanto disposto al punto 3.1.5 della circolare M.22/4-TV41/3-L.305/7-IE.806/273 del 15.5.1981. Dopo esame congiunto della materia da parte di questi servizi, si è convenuto autorizzare la posa a destra dei segnali di partenza senza specifica richiesta a queste sedi, previo unanime parere degli Uffici Comp.li di Esercizio, nei seguenti casi:</p> <p>a) segnali di partenza relativi al binario di corsa per la circolazione a destra per linee per le quali sia prevista in tempi ragionevolmente brevi la banalizzazione della linea (oltre ovviamente ai casi di linee già banalizzate);</p> <p>b) segnale di partenza di un binario di precedenza eccentrico adiacente al binario di corsa per la circolazione a destra, che se posto a sinistra verrebbe a trovarsi nell'intervista tra i suddetti binari;</p>	<p>5.1. Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</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 valido per quel treno e per un periodo di tempo che permette all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.5. Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6. L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7. Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>c) Segnali di partenza, posti sul marciapiede, relativi a binari di stazioni per i quali, per condizioni di impianto, non è possibile il libero transito, a condizione che il binario immediatamente adiacente a sinistra senso marcia non sia anche esso comandato da segnale a destra e comunque non possa determinarsi alcun equivoco con segnali relativi ad altri binari.</p> <p>Nel caso che in un interbinario si trovino due segnali, per lo stesso senso di circolazione, di cui uno, ovviamente, a destra del binario cui comanda, detti segnali dovranno essere installati alla medesima progressiva. Eventuali deroghe devono essere autorizzate dai Servizi dell'Esercizio.</p> <p>2) Applicazione del sistema di evidenziazione.</p> <p>I segnali di partenza ed intermedi di stazione posti a destra di un binario cui comandano devono essere muniti del dispositivo di evidenziazione in tutti i casi in cui alla destra del binario stesso si trovi altro binario di circolazione.</p> <p>Fa eccezione il caso di due segnali di partenza impiantati sullo stesso marciapiede a distanza tale da evitare qualsiasi possibilità di equivoco. Si fa presente infine che, come già previsto dalla circolare "Norme per l'ubicazione e l'aspetto dei segnali" del 19.5.1981, tutti i segnali posti a destra debbono essere muniti di vela quadrata senza alcuna eccezione.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Circolare M.122/14/12.3/1.2.05 del 11 luglio 1985</p> <p>Oggetto: Uso del tasto T.III.S/IB.</p> <p>Negli impianti ACEI di recente realizzazione (schemi I 0/15 2° serie), è stato previsto, per le linee esercitate con blocco elettrico manuale, un apposito tasto di soccorso denominato "T.III.S/IB" piombato, che ha la funzione di escludere la condizione del controllo di illuminazione della luce alta dei segnali di protezione e di avviso, nel caso di spegnimento di una o ambo dette luci, al fine di poter concedere ugualmente il consenso di blocco.</p> <p>Nel caso che l'anormalità si verifichi prima della concessione del consenso, l'operatore, dopo aver applicato i provvedimenti di cui all'art.59 RS relativi allo spegnimento dei segnali, deve:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) azionare il tasto T.III.S/IB, previo spiombamento, ruotandolo verso sinistra; ciò provocherà la scomparsa della barra dall'avvisatore "A" dell'istrumento di blocco; 2) riportare il tasto nella posizione normale e ripiombarlo dopo avere ricevuto il segnale di transitato ed aver trasmesso il segnale di bloccamento. <p>E' di somma importanza lasciare il tasto T.III.S/IB ruotato a sinistra sino a dopo aver portato la maniglia MC nella posizione di bloccato al fine di poter accertare l'eventuale caduta della barra</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 datati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 			GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sull'avvisatore A2 per altre cause.</p> <p>Nel caso che l'anormalità si verifichi dopo la concessione del consenso l'operatore, se non avesse ancora ricevuto il segnale di transitato, dovrà annullare il consenso già concesso e, in deroga all'ultimo capoverso del punto 3 dell'art.4 dell'IESBE parte IV, considererà il blocco inutilizzabile. In tal caso dovranno essere adottate le analoghe procedure dalla Circolare n. M.111/82/12.2 – IE.5/1/1°R/2/102856 del 21.1.1963 (Circolare rossa) per l'intempestivo bloccamento. Alla frase:"intempestivo bloccamento" dovrà sostituirsi la frase:"per spegnimento lampada segnale di ...".</p> <p>In attesa dell'intervento dell'agente IE, per i treni successivi potrà essere ripreso l'esercizio del blocco FS avvalendosi del tasto T.III.S/IB.</p>					
<p>Circolare M.110.7.1/103 del 05 dicembre 1985</p> <p>Oggetto: Dispositivi di chiusura di urgenza dei segnali (Cu).</p> <p>Com'è noto sulle linee attrezzate con blocco automatico a correnti codificate sono di norma installate, in corrispondenza dei passaggi a livello automatici e di quelli manovrati a distanza, dispositivi a maniglia, utilizzabili dall'utente della strada, il cui azionamento determina la disposizione a via impedita dei segnali ubicati immediatamente a monte del PL, per i due sensi di marcia.</p> <p>La lunga esperienza maturata in oltre 15 anni di esercizio ha mostrato che, a fronte di numerosi indebiti azionamenti dei dispositivi</p>					<p>Aspetti tecnicorganizzativi di competenza dei GI non regolamentati dal RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>citati, con pesanti conseguenze sulla regolarità dell'esercizio non risultano, di fatto, utilizzazioni del dispositivo per situazioni di emergenza che potrebbero giustificare l'impiego.</p> <p>In considerazione di quanto sopra si dispone che non dovrà essere prevista l'installazione del dispositivo in oggetto negli impianti di futura realizzazione, salvo nei casi, di carattere del tutto eccezionale, nei quali particolari situazioni locali determinano difficoltà nel deflusso dei mezzi stradali dalla sede ferroviaria, nonché quelli in cui l'attraversamento sia interessato da una notevole percentuale di traffico pesante. Tali eccezioni dovranno essere autorizzate da queste Sedi, alle quali dovrà pervenire dettagliatamente ed esauriente documentazione, utilizzando l'allegata scheda, che giustifichi l'installazione del dispositivo stesso.</p> <p>Dovranno altresì essere soppressi i dispositivi ad oggi installati salvo situazioni analoghe alle precedenti per le quali dovrà comunque essere richiesta autorizzazione al loro mantenimento trasmettendo la relativa documentazione.</p> <p>Pregasi confermare...</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Circolare M.121/M.111/3/40 del 27 gennaio 1987</p> <p>Oggetto: Disposizioni per l'esercizio in telecomando</p> <p>Si porta a conoscenza di codeste Sedi che sono state di recente, approvate da Direttore Generale le DISPOSIZIONI generali</p>					<p>Vedi tabella di raffronto DET - RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>per l'esercizio in telecomando, e se ne invia, in anticipo, una copia - Allegato 1-, in attesa della loro stampa, distribuzione e della fissazione della data di entrata in vigore.</p> <p>Come si può evincere, con tali disposizioni si è inteso stabilire delle norme di carattere generale per tutti i tipi di C.T.C. :</p> <ul style="list-style-type: none"> - C.T.C. su linee a doppio binario; - C.T.C. su linee a semplice binario ; - C.T.C. semplificati ; - C.T.C. di singoli impianti (telecomando punto-punto). <p>Ciò premesso, si stabilisce quanto segue :</p> <p>a) le ISTRUZIONI dei C.T.C. futuri dovranno essere compilate, approvate ed aggiornate dagli Uffici Compartimentali interessati, sulla base delle DISPOSIZIONI generali ;</p> <p>b) le ISTRUZIONI dei C.T.C. futuri dovranno essere adeguate alle predette DISPOSIZIONI e approvate ed aggiornate a cura degli Uffici Compartimentali interessati.</p> <p>Queste Sedi provvederanno, invece :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ad annullare l' O.S. 28/83 (ovviamente, le norme contenute in tale O.S. , comprese quelle stabilite in Appendice per le linee con impianti particolari, in quanto non modificate dalle DISPOSIZIONI, possono essere utilizzate per la compilazione delle relative Istruzioni) ; - ad annullare l'O.S. 28/83 ed a sostituirlo con altro apposito O.S. . 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>In relazione a quanto sopra, si invitano codeste Sedi ad avviare subito la compilazione delle Istruzioni necessarie, in modo che queste vengano approntate entro 2 mesi dal ricevimento della presente e possano entrare in vigore contemporaneamente con le DISPOSIZIONI in oggetto.</p>					
<p>Circolare M.122/6/2.1/20 del 24 febbraio 1987</p> <p>Oggetto: Ripristino del blocco elettrico manuale nel caso di riabilitazione di una stazione dopo l'istituzione del blocco telefonico per guasto del blocco.</p> <p>Codesto Ufficio con la nota a riferimento ha chiesto di conoscere se nel caso di guasto del blocco elettrico manuale e conseguente istituzione del blocco telefonico fra le due stazioni abilitate, riabilitandosi una stazione interposta fra le predette stazioni, possano applicarsi, in analogia, le norme previste per il BA, emanate con circolare n. M.122/8/2.2 – IE 5.113/10540 del 19.04.1985.</p> <p>Al riguardo, si precisa che nel caso prospettato dovranno essere adottate le seguenti disposizioni.</p> <p>Il blocco telefonico deve continuare ad essere utilizzato solo fra le stazioni abilitate che vengono effettivamente a delimitare la tratta interessata al guasto.</p> <p>Spetta al DM che provvede alla riabilitazione dell'impianto di localizzare il guasto ed accertare la possibilità di riprendere il servizio col blocco elettrico. In tal caso egli deve,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Le linee attrezzate con il blocco elettrico manuale non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>d'iniziativa, diramare alla stazione limitrofa interessata la riattivazione del blocco.</p> <p>Resta ovviamente inteso che prima di riprendere l'uso del blocco elettrico debbono essere adottate le procedure previste dall'art.20/12 – ultimo cpv – dell'IEBE – Parte IV.</p> <p>Ciascun ufficio..</p>					
<p>Circolare M.122/1.15 del 30 marzo 1987 Oggetto: Anticipi di corsa su linee a semplice binario in applicazione art.15/8 RCT</p> <p>In merito a quanto richiesto con la nota a riferimento, si evidenzia che la normativa vigente al riguardo non esclude l'applicabilità, sulle linee a semplice binario dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, art. 9/10 R.C.T., dell'anticipo di corsa con l'adozione delle norme degli artt. 15/8 R.C.T. e 33/5 IPCL.</p> <p>Tale parere è condiviso anche dal Servizio Materiale e Trazione, sentito in via breve.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Aspetti non di sicurezza non regolamentati dal RCF.</p>
<p>Circolare M.110.2.3/1/42 del 18 aprile 1987 Oggetto: Numerazione sezioni di blocco conta assi</p> <p>Segue testo.....</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> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più</p>			<p>GI</p>	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>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>Circolare M.122/7.1/10 del 05 maggio 1987 Oggetto: Trasmissioni teledinamiche a doppio filo</p> <p>In esito a quanto richiesto con la nota a riferimento, sentito anche il parere del Servizio Impianti Elettrici, si precisa che venendo a mancare il controllo elettrico di un PL manovrato a distanza a doppio filo, il PL stesso deve essere considerato guasto.</p>	<p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 			GI	
<p>Circolare M.121.38.11 del 08 luglio 1987 Oggetto: Ordine di controfirma giunto su linea a DU.</p> <p>In risposta alla nota a riferimento relativa all'oggetto e sentito in merito il Servizio</p>					<p>Le linee a dirigenza unica non sono disciplinate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Trazione, si precisa che nel caso prospettato la prescrizione della consegnandone copia anche al Macchinista, in conformità a quanto previsto dall'art.11/2 DSDU e dall'art.16/2 IPCL.</p>					
<p>Circolare M.122/2/1/22 del 02 settembre 1987 Oggetto: Guasti delle barriere dei PL manovrati da PBI</p> <p>In esito a quanto richiesto con la nota a riferimento, si precisa quanto di seguito. In conformità al disposto dell'art. 22/3 dell' I.E.S.B.E. , parte IV, il Guardablocco che comandi anche le barriere di un P.L. , in caso di mancanza del controllo di chiusura, deve prescrivere ai treni interessati marcia a vista in corrispondenza del P.L. medesimo sia manovrato a distanza sia manovrato sul posto.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1/1987/12)</p>				<p>Vedi tabella di raffronto IEPL - RCF.</p>
<p>Circolare M.122.11/74 del 03 settembre 1987 Oggetto: Ubicazione carri con freno a vite serviti da freno continuo</p> <p>Vengono segnalati casi di treni completi diretti all'estero, muniti di freno continuo, ai quali sono stati aggiunti in testa, in centro ed in coda carri vuoti con freno a vite.</p> <p>Ciò ha causato difficoltà di manovra al transito ed, in particolare, i carri vuoti ubicati al centro del treno spesso sono stati fatti proseguire dalle Reti a contatto interessate con richiesta di esenzione dal pagamento del nolo R.I.V.</p> <p>Al riguardo, d'intesa col Servizio Materiale e Trazione si precisa che le disposizioni previste</p>	<p>6.6 Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta tramite un dispositivo posto in cabina di guida; b) deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei veicoli del treno; c) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno; d) deve essere regolabile con gradualità sia in fase di frenatura che di sfrenatura; e) deve mantenere l'efficienza e l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature. <p>Un sistema frenante rispondente ai requisiti di cui sopra è detto "freno continuo automatico".</p>	M		IF	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dall'art. 74/5 della P.G.O.S. non riguardano la ubicazione dei carri con freno a vite lungo il treno ma unicamente il rapporto che deve sussistere tra il numero dei veicoli con freno a vite efficiente e quello degli assi del treno.</p> <p>Si resta in attesa di conferma.</p>	<p>6.7 Il sistema frenante di un treno deve assicurarne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'arresto e le riduzioni di velocità negli spazi di frenatura disponibili (distanza di frenatura); - l'arresto in sicurezza di ogni sua parte in caso di spezzamento del treno, evitando sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso, tali da compromettere la circolazione del treno in sicurezza, tenuto conto: <ul style="list-style-type: none"> a) delle caratteristiche tecniche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico; b) della massa e della lunghezza del treno; c) della velocità del treno; d) dei parametri e delle caratteristiche tecniche delle linee da percorrere; e) dei tempi di reazione dell'agente di condotta; f) delle unità di trazione attive non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno; g) della posizione nel treno di veicoli provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli contigui. 				
<p>Circolare P.SO/R.01/40/24 del 27 aprile 1989 Oggetto: Art. 24 Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando</p> <p>Codesto Ufficio con la nota a riferimento ha chiesto di conoscere quali procedure debbano essere osservate ai fini del di stanziamento, qualora in una stazione telecomandata su linea a semplice binario esercitata in C.T.C. con B.c.a. , un treno già</p>					<p>Vedi tabella di raffronto DET - RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>licenziato si sia fermato prima di superare il segnale di partenza disposti a via impedita, per improvvisa mancanza della condizione di blocco.</p> <p>Al riguardo si evidenzia che l'art. 24 delle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando, nel disciplinare i movimenti di treni con segnali disposti a via impedita, non prevede eccezioni in merito al caso prospettato.</p> <p>Di conseguenza non vi è dubbio che il D.C.O., prima di consentire la partenza del treno debba accertare la libertà della tratta, procurandosi il giunto dell'ultimo treno che vi ha circolato.</p>					
<p>Circolare P.RI/R.00044 del 09 gennaio 1990 Oggetto: Indicazioni tecniche, organizzative e regolamentari. Piano di investimenti</p> <p>1. PREMESSA</p> <p>Con la nota <i>S.IT/GC/000007</i> del 2.11.1989 del Sig. Direttore G.le è stato trasmesso a codeste Direzioni Comp.li un primo elenco di opere finalizzate al conseguimento degli obiettivi dello studio "Organizzazione del lavoro", per le quali si deve dare immediato avvio alla progettazione. Con la presente si forniscono le indicazioni tecniche, organizzative e regolamentari che consentiranno, per alcuni interventi presentati in modo aggregato, di individuare gli impianti su cui operare e di predisporre le relative proposte di spesa nel rispetto dei tempi prefissati.</p> <p>Si illustrano i provvedimenti che riguardano: segnali di partenza comuni a più binari, stazioni gestite dal solo D.M .</p> <p>2. <u>SEGNALI DI PARTENZA COMUNI A PIU'</u></p>					<p>Aspetti tecnico-organizzativi di competenza dei GI non regolamentati dal RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><u>BINARI</u> Con apposita circolare operativa saranno emanate le disposizioni impiantistiche e normative per consentire il licenziamento dei treni da parte del capotreno nei casi in cui il segnale di partenza sia comune a più binari. Per quanto riguarda l'attrezzaggio degli impianti si tratta, in sintesi, di prevedere una segnalazione ausiliaria, distinta per binario, che può essere ottenuta o mediante apposito segnale denominato "indicatore basso di partenza" o conferendo ai segnali bassi luminosi anche l'aspetto "due luci bianche in verticale lampeggianti". Il provvedimento dovrà essere adottato: - nelle stazioni dotate di fasci di binari comandati da segnali di partenza comune e serviti da dirigenti esterni licenziatori, nei casi in cui risulta utile per il conseguimento di economie di personale; - nelle stazioni che possono essere gestite dal solo D.M. (punto 3). Le indicazioni necessarie per la predisposizione delle relative proposte di spesa sono riportate nell'allegato n°1.</p> <p>3. STAZIONI GESTITE DAL SOLO D.M. 3.1 Tra le iniziative tese ad un recupero della produttività è stato previsto di affidare la gestione di piccole stazioni al solo D.M. e, cioè, senza l'ausilio dell'agente di fatica. ' . Tale provvedimento, che finora è stato attuato, in maniera limitata ed in situazioni eccezionali, potrà trovare un'applicazione generalizzata e sistematica. L'attuazione di tale provvedimento dovrà</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>condurre a concrete economie di personale, valutabili, in linea di massima, in 2/3 agenti di fatica per stazione.</p> <p>3.2 A supporto del provvedimento in questione sono stati individuati da queste Sedi opportuni interventi di natura tecnologica, regolamentare ed organizzativa, che, per orientare meglio la selezione delle stazioni interessate, si riportano nell'allegato n° 2 sotto forma di criteri, di condizioni e di disposizioni.</p> <p>Ulteriori disposizioni regolamentari verranno, inoltre, emanate a parte per snellire, in generale, le operazioni del D.M. nelle stazioni, quali :</p> <ul style="list-style-type: none"> - esonero dall'accertamento della coda dei treni, agli effetti di incroci e precedenza, sulle linee attrezzate con B.A. e B.ca efficiente; - riduzione della frequenza delle visite fuori cabina nelle stazioni dotate di apparati centrali elettrici e delle operazioni di pulizia e lubrificazione dei deviatori. <p>Quanto sopra formerà, comunque, oggetto di apposite circolari operative che saranno emanate successivamente.</p> <p>Le indicazioni necessarie per la predisposizione delle relative proposte di spesa sono riportate negli allegati n°1 e 3.</p> <p>4. CONCLUSIONI</p> <p>Gli interventi descritti dovranno essere realizzati nel maggior numero possibile di impianti con il solo vincolo dell'importo assegnato, per ciascuno di essi, ad ognuna di codeste Sedi.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Per quanto riguarda le stazioni gestite dal solo D.M. dovranno, prioritariamente, essere considerati gli impianti per i quali il modello organizzativo proposto è già attuato e quelli per i quali non è previsto nessun intervento di impresenziamento (telecomando tipo CTC o Punto-Punto e "P" luminosa).</p> <p>In caso di ulteriori disponibilità finanziarie si dovranno considerare gli impianti per i quali sono previsti interventi di impresenziamento purchè il beneficio conseguente al provvedimento, misurato sull'arco di tempo che intercorre dalla sua realizzazione a quella dell'impresenziamento, sia maggiore del relativo costo. Nel caso in cui l'intervento di impresenziamento previsto per un impianto in cui il modello organizzativo è già attuato ci laccia a codeste Sedi valutare l'opportunità di prevedere gli interventi tecnologici in relazione ad aspetti organizzativi locali ed alla convenienza economica.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Circolare P.RI/R.03/7.1.9 del 28 febbraio 1990 Oggetto: PL con semibarriere azionate automaticamente. Presenziamento dei posti di controllo.</p> <p>In risposta alla nota a riferimento relativa all'oggetto, si precisa che non è necessario il presenziamento del posto di controllo di un passaggio a livello con semibarriere azionate automaticamente durante il periodo di sospensione del servizio sulle linee ove lo stesso è ubicato.</p>					<p>Aspetti organizzativi di competenza dei GI non regolamentati dal RCF.</p>
<p>Circolare P.RI/R.03/5.15(6) del 15 marzo 1990 Oggetto: Utilizzazione scambi manovrati con</p>					<p>Vedi tabella di raffronto ACE -</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ACE senza fermascambio a morsa</p> <p>Come noto, le vigenti Istruzioni prevedono che, in alcuni casi, si deve ricorrere alla assicurazione di un deviatoio mediante l'applicazione del fermascambio a morsa (e relativo cuneo d distanziatore). Allo scopo di ridurre le soggezioni che tale operazione determina nei riguardi della regolarità di circolazione dei treni, è stato realizzato un particolare dispositivo che, applicato alla cassa di manovra dei deviatoi, permette di rilevarne l'avvenuta fermascambiatura meccanica e, quindi, di ridurre i casi in cui occorre provvedere all'assicurazione dei deviatoi con fermascambi o a morsa. Tale dispositivo è stato già applicato, in via di esperimento, in alcune stazioni del Compartimento di Bologna. Ciò premesso vengono emanate le disposizioni di seguito riportate, che saranno successivamente inserite nella regolamentazione generale.</p> <p>2. CARATTERISTICHE TECNICHE DEL NUOVO DISPOSITIVO</p> <p>Tale dispositivo è applicato alla cassa di manovra elettrica del deviatoio e fornisce all'esterno, anche in assenza del controllo elettrico, un'indicazione che segnala l'avvenuta fermascambiatura meccanica del deviatoio medesimo.</p> <p>La rappresentazione del dispositivo, denominato "Rivelatore di fine manovra" (r.f.m.), è riportata nelle figure 1,2 e 3.</p> <p>DISPOSIZIONI NORMATIVE</p> <p>3.1. Può essere omessa l'applicazione del fermascambi o a morsa (e relativo cuneo o distanziatore) prevista dalle Istruzioni vigenti,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>alle seguenti condizioni: .</p> <p>a) prima della visita sul posto, si sia provveduto all'apertura dell'interruttore a scatto relativo alla manovra del deviatoio interessato ed alla sua piombatura in tale posizione. Tale interruttore deve rimanere permanentemente aperto e piombato per tutto il tempo in cui l'indicazione dell'avvenuta fermascambiatrice meccanica viene ritenuta valida;</p> <p>b) in base all' indicazione del dispositivo r.f.m. di cui al p.:2, sia rilevabile l'avvenuta fermascambiatrice meccanica della cassa di manovra elettrica del deviatoio;</p> <p>c) si possa escludere con certezza il danneggiamento del deviatoio e dei relativi organi di manovra, nonché il tallonamento.</p> <p>3.2. L'indicazione dell'avvenuta fermascambiatrice meccanica di cui al punto 3.1 b) e 3.1 c) deve essere ritenuta valida anche nel caso in cui venga ottenuta a</p> <p>Seguito della manovra a mano del deviatoio medesimo,</p> <p>salvo quanto specificato nel punto 3.3.</p> <p>3.3. Nel caso particolare in cui la sparizione del controllo elettrico del deviatoio avvenga sotto treno o manovra, la suddetta indicazione deve essere ritenuta valida 5010 se, dal momento della mancanza del controllo, non è stata eseguita alcuna manovra (elettrica o manuale) del deviatoio.</p> <p>3.4. Resta inteso che l'operatore delegato ad esperire gli accertamenti fuori cabina di cui ai punti 3.1 b) e 3.1 c) dovrà, ovviamente, darne conferma scritta.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>3.5. L'accertamento dell'avvenuta fermascambiatrice meccanica del deviatoio, di cui al punto 3.1 b), può essere evitato per successivi movimenti di treni o manovre, qualora il deviatoio medesimo si trovi già nella posizione voluta e gli adempimenti previsti siano già stati effettuati per un precedente movimento. L'accertamento suddetto deve essere comunque eseguito, in ogni turno di servizio, e, possibilmente, all'inizio dello stesso.</p> <p>3.6. Nel caso che un deviatoio, munito del dispositivo r.f.m., si trovi sotto manutenzione o riparazione e debba essere utilizzato per il movimento di un treno o manovra, l'applicazione del fermascambio a morsa può essere omessa anche nel caso in cui i dispositivi del controllo elettrico non siano perfettamente efficienti ed il controllo non sia regolare, purchè l'agente della manutenzione possa acquisire la certezza dell'avvenuta fermascambiatrice della cassa di manovra. Nel caso suddetto, se trattasi del movimento di un treno, l'agente della manutenzione dovrà riportare, nella colonna 4 del modo M. 46, l'indicazione "SI * "e, nella colonna 6, l'annotazione: "*"Deviatoio n°assicurato". Il deviatore, ricevuto tale tipo di benestare, si dovrà accertare che il deviatoio si trovi nella posizione indicata nel modo M. 46, non dovrà applicare il fermascambio a morsa e rilascerà la prescritta dichiarazione, senza fare alcuna menzione circa l'assicurazione del deviatoio.</p> <p>3.7. In tutti i casi in cui ci si avvale</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'indicazione fornita dal dispositivo r.f.m., i movimenti di treni o manovra devono avvenire con le stesse cautele previste in caso di applicazione del fermascambio a morsa. Nel caso in cui non ci si possa avvalere della suddetta indicazione valgono le norme comuni.</p> <p>4. CRITERI DI APPLICAZIONE</p> <p>4.1. Il dispositivo in questione è applicabile a tutti i tipi F.S. di cassa di manovra da deviatoio.</p> <p>4.2. Tale dispositivo dovrà in linea di massima, essere applicato agli scambi maggiormente interessati dalla circolazione dei treni (binari di corsa ecc.)</p> <p>su 4.3. Il suddetto dispositivo potrà essere impiegato:</p> <p>a)- nelle stazioni in cui è ipotizzabile il servizio con il solo D.M., secondo i criteri stabiliti a parte con nota P.RI/R/00044 - P.RI/S/03-S.IT/I S.IT/R/00060 del 9.1.90 dei Direttori dei Dipartimenti Produzione e Potenziamento e Sviluppo;</p> <p>b)- in tutte le altre stazioni in l'applicazione del dispositivo può condurre ad un significativo miglioramento del servizio. Prioritariamente, si dovrà intervenire negli impianti del gruppo a), secondo le indicazioni temporali e finanziarie contenute nella nota 5.IT/GC/000007 del 2.11.89 del Direttore Generale.</p> <p>Successivamente si potrà intervenire negli impianti del punto b) , attingendo, eventualmente, anche a conti annuali di bilancio.</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>5. CONCLUSIONI</p> <p>5.1. Gli Uffici Produzione restano incaricati di provvedere a: Impartire le necessarie norme di dettaglio; Informare il personale dell'esercizio interessato; trasmettere, dopo 6 mesi di esercizio con il dispositivo in questione una sintetica relazione sull'andamento del provvedimento.</p> <p>5.2. Le presenti disposizioni dovranno entrare in vigore a partire dall' 1.7.1990. Pregasi confermare.</p>					
<p>Circolare P.RI/R.03/2.1/01232 del 07 aprile 1990</p> <p>Oggetto: Modulo M.40B</p> <p>Con O.S. 67/89, che entrerà in vigore alle ore 0.00 del 27.5 c.a., è stato, tra l'altro, modificato il modulo M.40b, contenuto in allegato all' "Istruzione per l'esercizio con blocco F.S." ed in allegato all' " Istruzione per il Personale di Condotta Locomotive" in particolare, è stata aggiunta, nella prescrizione n°1, la dizione " come da M.5 in vostro/mio possesso".</p> <p>Tale dizione è anche inserita nel mod. M40b già in uso sulle linee con B.ca ed è stata definitivamente recepita nel modulo M.40b allegato all' " Istruzione per l'esercizio con B.ca", che entrerà in vigore contemporaneamente al citato O.S. 67/89.</p> <p>Ciò premesso, si precisa che la suddetta</p>					<p>Circolare non più applicabile in quanto il modulo citato nella circolare medesima non è più in uso perché sostituito da altri di recente istituzione.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dizione dovrà essere utilizzata, in aggiunta alle altre prescrizioni occorrenti, nei casi sottoelencati, purchè sia stato istituito il blocco telefonico fra la stazione precedente e la stazione successiva abilitate e il treno sia stato avvisato del mancato funzionamento del blocco tra tali stazioni (Mod. M 5).</p> <p>A) Linee con B.ca</p> <ul style="list-style-type: none"> - quando il treno non sia stato esonerato dal rispetto del segnale di partenza della stazione disabilitata e l'agente di guardia non possa disporre a via libera tale segnale; <p>B) Linee con blocco F.S.</p> <ul style="list-style-type: none"> - quando il treno non sia stato esonerato dal rispetto del segnale di blocco del posto intermedio (art. 49/3 R.S.). <p>Si dispone, inoltre, che il mod. M40b, in uso e di scorta, debbono continuare ad essere utilizzati fino ad esaurimento, provvedendo ad adeguarli manualmente o con timbro.</p> <p>Le presenti disposizioni costituiscono chiarimento per le linee già esercitate con il B.ca, mentre per le linee con blocco F.S. dovranno entrare in vigore contemporaneamente all'O.S. 67/89.</p> <p>Gli uffici in indirizzo restano incaricati di emanare le eventuali norme di dettaglio e di informare il corrispondente personale dell'esercizio interessato impartendo apposite disposizioni da distribuire a ciascun agente.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Circolare P.RI/R.04/(12) del 28 aprile 1990 Oggetto: Nuovo sistema di comunicazione terra-treno(NSC/TT)</p>					<p>Circolare non più applicabile in quanto relativa ad un sistema di</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>1. GENERALITA'</p> <p>Con l'entrata in vigore del nuovo orario estivo sulla direttrice Milano- Bologna- Firenze- Roma (limitatamente alla linea D.D. per il tratto Firenze- Roma) verranno disattivate le attrezzature a terra relative all'attuale sistema di collegamento terra-treno ed in luogo di esse verranno attivate le attrezzature relative al Nuovo Sistema di Comunicazione Terra-Treno (NSC/TT).</p> <p>Inoltre, determinati posti mobili saranno equipaggiati con le attrezzature del Nuovo Sistema.</p> <p>2. CARATTERISTICHE DEL NUOVO SISTEMA</p> <p>Il Nuovo Sistema di Comunicazione Terra-Treno offre le seguenti funzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) l'invio e la ricezione del segnale di prudenza generalizzata da treno a treno, da treno a terra e viceversa; b) comunicazioni telefoniche di servizio da treno a terra e viceversa; c) avvisi da terra ai viaggiatori del treno; d) avvisi da bordo ai viaggiatori del treno; e) trasmissione dati da terra a treno e viceversa; f) comunicazioni citofoniche fra il personale del treno; g) comunicazioni telefoniche ad uso pubblico da treno a terra. <p>Le funzioni di cui ai punti d) e f) sono utilizzabili anche sulle linee attrezzate con l'attuale sistema e su quelle non attrezzate</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				<p>telecomunicazioni e dismesso.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>con alcun sistema di comunicazione Terra-Treno.</p> <p>La funzione di cui al punto e) non è ancora utilizzabile.</p> <p>3. COMPATIBILITA' FRA SISTEMA ATTUALE E NUOVO SISTEMA</p> <p>Le attrezzature del sistema attualmente in esercizio e quelle del NSC/TT sono compatibili tra di loro, limitatamente alle prestazioni offerte dal sistema attuale.</p> <p>Di conseguenza , le apparecchiature dell'attuale sistema, a bordo dei posti mobili, potranno essere integralmente utilizzate sulle linee ove sarà attivato il NSC/TT.</p> <p>Analogamente, sulle linne ove resterà in esercizio l'attuale sistema le apparecchiature del NSC/TT, a bordo dei posti mobili, potranno essere utilizzate per le prestazioni offerte dal sistema attuale.</p> <p>4. DISPOSIZIONI NORMATIVE</p> <p>In attesa della revisione dell' O.S. 24/81 si dispone quanto segue.</p> <p>a) La classificazione e la descrizione degli impianti a terra e mobili attrezzati, la descrizione e la modalità di uso delle apparecchiature, le caratteristiche del segnale di prudenza generalizzata e delle altre comunicazioni previste dal nuovo sistema sono riportate nelle istruzioni per il personale che si trasmettono in allegato alla presente (allegati 1, 2, 3, e 4).</p> <p>Poiché le attrezzature del nuovo sistema di comunicazione terra-treno differiscono</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sostanzialmente da quelle utilizzate dal sistema attuale, la classificazione e descrizione degli impianti contenute nelle predette istruzioni sostituisce, in via sperimentale ed esclusivamente per l'esercizio di tale NSC/TT quelle riportate nella "Parte 1 " dell' O.S. 24/81 ad eccezione del punto 1.3.3.</p> <p>Resta inteso che la dizione " Posto Operatore Principale ..." del predetto punto 1.3.3. deve ritenersi abrogata, relativamente ai tratti attrezzati con il NSC/TT.</p> <p>Conservano piena validità le norme contenute nella "Premessa" e nella "Parte 2" del già citato O.S. 24/8 nonchè della C.C. M.111.1. 18/65.TV.41.1/403.4 del 19/7/83.</p> <p>Le linee o tratti di linea ove verrà attivato il Nuovo Sistema di Comunicazione Terra-Treno dovranno essere contraddistinte nel punto C del quadro 5° della P.G.O.S. Parte 1 con un rettangolino nero e con la seguente intestazione:</p> <p>"Linee (o tratti di linea) sui quali è istituito il Nuovo Sistema di Comunicazione di servizio e pubblico Terra-Treno."</p> <p>Resta invece invariata la simbologia ed il testo che identificano le linee ove resta in esercizio l'attuale sistema.</p> <p>b) Nei treni composti da ETR o da altri mezzi leggeri, le operazioni di attivazione e disattivazione delle apparecchiature ad uso del p.d.s. e del pubblico devono essere eseguite</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>all'inizio ed al termine del servizio a cura del p.d.m. ; nei treni composti da materiale ordinario, l'attivazione e la disattivazione delle apparecchiature ad uso del p.d.s. e del pubblico, dislogate sul materiale rimorchiato, devono essere eseguite nelle stazioni origine e termine corsa dall'agente tecnico, se presente, oppure dal Capotreno.</p> <p>c) Gli avvisi ai viaggiatori, di regola, devono essere diramati a cura del Capotreno. Tuttavia, in particolari situazioni gli avvisi possono essere diramati a cura del D.M./D.C./D.C.O. e P.d.M. previa intese con il Capotreno.</p> <p>d) Le eventuali anomalie delle apparecchiature ad uso del personale di scorta o del pubblico dovranno essere notificate, per i treni composti da ETR o da altri mezzi leggeri, verbalmente dal Capotreno all'agente tecnico di scorta, e, in assenza di tale agente, al p.d.m., che dovrà annotarle sul libro di bordo; nei treni composti da materiale ordinario, il Capotreno deve avvisare verbalmente l'agente tecnico di scorta, se presente, ovvero comportarsi secondo quanto previsto dalla C.C. M.232/10/4(16) T.V.52.1/81.18.4. dell' 11.2.80. Inoltre, in caso di guasto delle apparecchiature del telefono pubblico, il personale di scorta dovrà provvedere alla chiusura</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>delle porte delle cabine interessate.</p> <p>e) Le incombenze del personale dei treni, relativamente al servizio telefonico pubblico, sono contenute nelle istruzioni allegate.</p> <p>5. DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>5.1. E' annullata la "Normativa" sul servizio telefonico pubblico sperimentale Treno-Terra inviata con circolare M.11/42/44/10.1334/283=tv.41.1.42.8/403=C. GS.611.TTT.193=1E.6111/STT/2/6530 del 30 aprile 1983.</p> <p>5.2 Le SS.LL. restano incaricate di provvedere a :</p> <ul style="list-style-type: none"> - informare opportunamente tutto il personale interessato all'attivazione del nuovo sistema; - fornire al personale interessato copia delle istruzioni tenendo presente che i posti mobili equipaggiati con il NSC/TT dal prossimo orario estivo saranno solamente gli ETR 450; - aggiornare il quadro 5° della P.G.O.S. Parte 1 ; - emanare eventuali norme di dettaglio. <p>Si prega di confermare.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Circolare P.RI/R.02/7.1/02254(16) del 30 maggio 1990</p> <p>Oggetto: Collegamento con PBA dell'allarme Ba dei PL a semibarriere e delle condizioni di tallonamento barriere dei PL con barriere complete su linee con BAcc.</p> <p>Per condizioni di impianto, sulle linee con BAcc, in caso di tallonamento barriere,</p>					<p>Vedi tabella di raffronto IEPL - RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>malfunzionamento o guasto particolare per un PL a semibarriera, e di solo tallonamento per un PL con barriere complete, si determina la rimozione del codice dalla sezione di blocco su cui insiste il PL stesso, con la conseguente disposizione a via impedita dell'eventuale segnale di blocco permissivo posto a monte della sezione stessa; e ciò indipendentemente dal collegamento del PL medesimo con i segnali di partenza delle stazioni limitrofe.</p> <p>E' stato osservato che il suddetto collegamento aggiuntivo istituito con il segnale permissivo precedente, viene a perdere la sua funzione, in regime di blocco telefonico per guasto del BA (in tale evenienza le prescrizioni date con il modulo M.5/BA non stabiliscono obblighi particolari in corrispondenza dei segnali permissivi, eccezion fatta per quelli che proteggono passaggi a livello - P/PL - o altri enti singolari di linea), e che, pertanto, occorrerebbe prescrivere marcia a vista specifica sul PL in questione interessato dal guasto stesso. Ciò premesso, si chiarisce che, in regime di blocco telefonico per guasto del BA ed in assenza di condizioni restrittive relative ai PL in questione (allarme "a" PL a semibarriera, mancanza consenso di chiusura dei PL a barriere complete) al momento della partenza dei treni dalle stazioni interessate, non è necessario prescrivere la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL suddetti.</p> <p>Pregasi confermare</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Circolare P.RI/R.01/1.4(18) del 30 giugno 1990 Oggetto: Stazioni gestite dal solo DM – Allegato: 1</p> <p>Come noto, tra le iniziative tese ad un recupero della produttività è stato previsto di affidare la gestione di piccole stazioni al solo DM, limitando in detti impianti, la presenza dell'agente di fatica ad un solo turno al giorno.</p> <p>Con nota P.RI/R/00044 –P.RI/5/03 - 5.J T/I – S.II/R/00060 del 9.1.90 dei Dipartimenti Produzione e Potenziamento e Sviluppo sono già fornite opportune indicazioni tecniche, organizzative e regolamentari per la realizzazione dei necessari interventi.</p> <p>A seguito di accordi con le OO.SS. in sede nazionale, tale provvedimento, che finora è stato attuato solo in maniera limitata ed in situazioni eccezionali, purchè vengano rispettati i criteri, le condizioni e le disposizioni regolamentari per la gestione delle stazioni in questione, riportati nell'Allegato 1.</p> <p>Inoltre, anche al fine di agevolare i compiti del DM nelle stazioni in oggetto, sono già state emanate le disposizioni di seguito citate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eliminazione dell'obbligo dell'accertamento della completezza dei treni, agli effetti di incroci e precedenza, su linee attrezzate con BA o con Bca efficienti (Circolare P.RI/R.03/02.1/6/00045 – S.IT/I.01 del16.1.90); - riduzione della frequenza della visita scambi nelle stazioni dotate di apparati centrali elettrici e della frequenza delle operazioni di pulizia e lubrificazione dei deviatori (Circolare 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Aspetti organizzativi di competenza dei GI non regolamentati dal RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>P.RI/R.03/5/13/00043 – P.MI/C.05 - S.IT/I.01 del 16.1.90);</p> <ul style="list-style-type: none"> - utilizzazione di scambi manovrati da AC senza l'applicazione del fermascambio a morsa (Circolare P.RI/R.03/5.15 – P.MI/C.05 - S.IT/A-I del 15.3.90); - installazione di segnali di chiamata per l'arrivo dei treni dai binari illegali (Circolare P.RI/R.03/3.51bis – P.MI/C.05 - S.IT/I.01 - S.MR/0.0.4.400.24 del 15.3.90); - licenziamento treni con segnale di partenza comune a più binari da parte del capotreno (Circolare P.RI/R.03/1.6 – P.MI/C.05 - S.IT/I.01 - S.MR/0.04.400.24 del 15.3.90); - eliminazione dell'obb1igo di esposizione del segnale di arresto a mano oltre gli scambi estremi di stazione (Circolare P.RI/R.03/1.18 - P.MI/C.05 - S.IT/I.01 - S.MR/0.04.400.24 del 15.3.90). <p>Tutto ciò premesso, le SS.LL. restano incaricate di individuare le stazioni che possono essere gestite dal solo DM secondo le indicazioni contenute nell'Allegato 1 alla presente, e di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provvedere ad emanare le necessarie norme di dettaglio; - provvedere ad informare il personale dell'esercizio interessato; - relazionare, entro il mese di dicembre 1991, circa l'attuazione del provvedimento ed i risultati ottenuti. <p>Il precedente provvedimento potrà essere attuato ad iniziare dal 15.7.1990, man mano che verranno realizzate le condizioni richieste. Pregasi confermare.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ALLEGATO 1</p> <p>CRITERI, CONDIZIONI E DISPOSIZIONI PER LE STAZIONI GESTITE DAL SOLO DM</p> <p>1. PREMESSA</p> <p>I criteri e le condizioni per l'individuazione delle stazioni da affidare al solo DM e le relative disposizioni operative generali sono quelle riportate nei punti successivi.</p> <p>A completamento di quanto segue, sono emanate a parte disposizioni regolamentari di validità generale per:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eliminare l'obbligo dell'accertamento della completezza dei treni, agli effetti di incroci e precedenza, su linee attrezzate con BA o Bca efficienti; <p>ridurre la frequenza della visita scambi nelle stazioni dotate di apparati centrali elettrici e la frequenza delle operazioni di pulizia e lubrificazione dei deviatori.</p> <p>2. CRITERI</p> <p>2.1 In linea generale, l'individuazione delle stazioni affidabili al solo DM deve essere fatta tra quelle in cui prestano normalmente servizio 1 DM ed 1 agente di fatica.</p> <p>2.2 Nelle stazioni affidabili al solo DM deve essere comunque prevista la presenza, in un turno giornaliero, di un agente di fatica, al quale poter assegnare anche compiti manuali, quali pulizia dei locali di stazione, pulizia e lubrificazione dei deviatori, ecc.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2.3 Nei periodi in cui le stazioni sono affidate al solo DM, non deve essere previsto il servizio di carico e scarico dei colli, né quello di accettazione e riconsegna degli stessi.</p> <p>3. CONDIZIONI</p> <p>A tal fine si precisa che nelle stazioni interessate dovranno esistere o essere realizzate le seguenti condizioni tecniche e di esercizio.</p> <p>3.1 CONDIZIONI TECNICHE</p> <p>a) Apparati Centrali elettrici.</p> <p>b) Impianti di rilevamento della temperatura delle boccole, nel caso in cui i FV siano ubicati dallo stesso lato rispetto al senso di marcia dei treni per un'estesa superiore a 60 km e, su tale tratto, non possa essere svolto il presenziamento lato opposto al FV.</p> <p>c) Impianti sonori (per richiedere l'intervento del personale del treno, in caso di necessità).</p> <p>d) Telefoni di piazzale dislocati in punti opportuni (per comunicazioni tra D.M. e personale del treno, in caso di necessità).</p> <p>e) Rivelatori di fine manovra installati sulle casse di manovra dei deviatori manovrati elettricamente e maggiormente impegnati dai treni (per evitare l'applicazione dei fermascambi a morsa nei casi previsti).</p> <p>f) Dispositivi di inibizione apertura segnali di partenza (per evitare l'esposizione del segnale di arresto a mano oltre gli scambi</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>estremi di stazione).</p> <p>g) Segnali di chiamata per l'arrivo dei treni dai binari illegali (per snellire le procedure di ingresso in stazione di tali treni).</p> <p>h) Appositi segnali nelle stazioni dotate di segnali di partenza comuni a più binari, in cui i casi di licenziamento treni da parte del D.M. sono frequenti</p> <p>i) Telefono SIP nell'Ufficio Movimento.</p> <p>3.2 CONDIZIONI D'ESERCIZIO</p> <p>a) Di norma, le stazioni interessate non devono essere origine o termine di corsa di treni, salvo i casi in cui tali treni comportino semplici operazioni, per le quali il DM si avvarrà del personale dei treni, secondo quanto previsto nel punto 4.4.</p> <p>b) Le manovre programmate devono essere evitate, salvo quelle costituenti trasferimenti di materiali da un binario all'altro, e che non richiedono operazioni di aggancio e sgancio. Eventuali manovre programmate possono, peraltro, essere effettuate solo previo invio di apposito agente addetto alle manovre.</p> <p>c) Per quanto possibile, deve essere esteso il licenziamento dei treni da parte del capotreno.</p> <p>d) Nelle stazioni gestite dal solo D.M., poste su linee non dotate di BA o Bca o prive di apparati centrali per la manovra elettrica dei deviatori, devono essere evitati incroci e precedenza salvo nei casi in cui si renda necessario ripristinare la regolarità della circolazione a seguito di anormalità. Eventuali deroghe potranno essere</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>contrattate in Sede Compartimentale in relazione a specifiche situazioni d'esercizio.</p> <p>e) Deve essere evitata la presenza del solo D.M., in caso di interruzioni programmate con circolazione a binario unico sulle linee non banalizzate.</p> <p>4. DISPOSIZIONI REGOLAMENTARI</p> <p>4.1 DOCUMENTI E PRESCRIZIONI Per la consegna di documenti e prescrizioni dei treni, il DM potrà avvalersi, all'occorrenza, del personale del treno interessato. Per la consegna di eventuali prescrizioni di carattere accidentale, il DM deve, per quanto possibile, provvedere dandone tempestivo incarico a precedente opportuna stazione.</p> <p>4.2 PRESEZIAMENTO Sulle Linee attrezzate con BA o Bca nelle stazioni affidate al solo DM, questi può essere esonerato dal presenziamento dei treni, a condizione che la distanza tra le stazioni in cui è assicurato il presenziamento non superi i 30 km.</p> <p>4.3 ACCERTAMENTO CODA a) Nelle stazioni gestite dal solo DM in cui, in base al p. 4.2, viene eliminato l'obbligo del presenziamento dei treni, il DM resta esonerato anche dall'accertamento della coda. b) Nelle stazioni gestite dal solo DM, sulle linee esercitate con blocco FS ed in caso di blocco telefonico (sistematico o accidentale), l'accertamento della <i>coda</i> deve essere effettuato dal DM che, in caso di incrocio o precedenza, dovrà avvalersi del</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>personale dei treni o di altro personale idoneo presente in stazione.</p> <p>4.4 SEGNALI DI CODA E CARTELLI INDICATORI Per l'applicazione ed il ritiro dei segnali di coda e dei cartelli indicatori ci si dovrà avvalere del personale dei treni.</p> <p>4.5 DEVIATOI a) Per l'eventuale manovra a mano di deviatoi, il D.M. potrà avvalersi, all'occorrenza, della collaborazione di altro idoneo personale dei treni o eventualmente presente in stazione; b) In casi eccezionali, all'eventuale applicazione dei fermascambi a morsa dovrà provvedere il DM. Per rendere più agevole tale operazione potranno essere installati, in determinati punti del piazzale di stazione, depositi di fermascambi a morsa. C) Qualora debba essere utilizzato un deviatoio per il quale sia stato emesso il Mod. M. 45, per il ritiro del mod. M. 46 il D.M. potrà avvalersi, all'occorrenza e previa intese, dell'addetto alla manutenzione, il quale dovrà provvedere anche all'eventuale applicazione del fermascambio a morsa.</p> <p>4.6 CARRELLI La circolazione dei carrelli nell'ambito della stazione potrà avvenire a condizione che non sia necessario il pilotaggio e che l'eventuale manovra a mano di deviatoi possa essere eseguita anche da un agente di scorta del carrello.</p> <p>4.7 SEGNALI D'ARRESTO In caso di guasto o manutenzione dei segnali fissi di stazione, il DM, per evitare l'esposizione</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dei segnali d'arresto, dovrà provvedere tempestivamente a dare incarico ad opportuna precedente stazione di praticare ai treni le specifiche prescrizioni necessarie.</p> <p>4.8 MANOVRE In tutti i casi, il DM potrà avvalersi del personale dei treni.</p> <p>4.9 SITUAZIONI PARTICOLARI D'ESERCIZIO a) In caso di prolungati allontanamenti dall'UM per esigenze di servizio, il DM deve informarne preventivamente gli operatori dell'esercizio interessati ed assicurare la chiusura dell'Ufficio medesimo; b) In particolari situazioni d'esercizio (anormalità, guasti, ecc.) non espressamente individuate nei punti precedenti, il DM potrà avvalersi di altro personale idoneo eventualmente presenti in stazione. In relazione al verificarsi di anormalità di prevedibile lunga durata, il DM potrà richiedere l'intervento di personale ad opportune stazioni stabilite dagli Uffici Compartimentali interessati.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Circolare P.RI/R.01/1.6(20) del 09 luglio 1990 Oggetto: Rallentamenti</p> <p>Codesto Ufficio ha chiesto se le stazioni attigue al tratto soggetto ad un rallentamento devono provvedere direttamente a praticare la prescrizione di rallentamento ai treni in ritardo o in anticipo, anche non aventi fermata, oppure se le suddette stazioni possono far praticare tale prescrizione da altra opportuna stazione. Al riguardo, si precisa che le stazioni attigue al rallentamento possono anche, valutandole</p>	<p>13.3. Le restrizioni temporanee di velocità eventualmente necessarie, denominate rallentamenti e i tratti di binario a cui si riferiscono devono essere tempestivamente comunicate ai treni con il sistema di segnalamento.</p> <p>13.4. Qualora ai fini del precedente punto 13.3 siano utilizzati segnali di terra con caratteristiche di cui al punto 5.8. il rallentamento deve anche essere notificato attraverso prescrizione di movimento. Qualora per esigenze improvvise sia necessario attivare un rallentamento prima della posa dei segnali di terra. in attesa di tale posa</p>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'opportunità, far praticare la suddetta prescrizione da opportuna precedente stazione.</p>	<p>l'inizio e la fine del rallentamento devono coincidere con punti della linea facilmente ed inequivocabilmente individuabili.</p> <p>9.2 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>Circolare P.RI/R.01/12.3/02839 del 14 luglio 1990</p> <p>Oggetto: Tasti TLB per la liberazione artificiale dei circuiti di binario</p> <p>Codesto Ufficio Produzione, con nota TS/P.06.N.12/88 (senza data) ha proposto una deroga ai punti 1.2.05-4 e 3.4.02-a) dell'I.EA.C. libro III, Sez. 5, mirata a lasciare i tasti TLB degli A.C.E.I. normalmente privi di piombo.</p> <p>Al riguardo, tenuto conto che l'operatività di tali tasti di soccorso è subordinata alla preventiva attivazione del tasto TID, si dispone, in via sperimentale e in deroga alla normativa vigente, che i tasti in oggetto rimangano permanentemente spiombati. Resta inteso che il tasto TID dovrà continuare ad essere assicurato con piombo ad aletta in posizione di riposo.</p> <p>Gli Uffici Produzione restano incaricati di :</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>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</p>			<p>GI</p>	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> - emanare le norme di dettaglio - informare il personale dipendente interessato - relazionare entro sei mesi dalla data di inizio dell'esperimento sull'esito dello stesso. 	<p>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>Circolare P.RI/R.01/11.56(24)del 12 settembre 1990</p> <p>Oggetto: Trasmissione dati relativi composizione e frenatura treni materiale ordinario</p> <p>Al fine di uniformare e semplificare le procedure relative alla predisposizione del foglio di corsa e delle eventuali prescrizioni concernenti le caratteristiche tecniche dei treni in partenza, si dispone che le stazioni ove siano programmati il cambio del foglio di corsa oppure variazioni alla composizione ricevano, o richiedano, tempestivamente i dati riferiti alla composizione e alla frenatura dei treni composti di materiale ordinario (n. veicoli, n. assi, lunghezza del treno, peso rimorchiato, peso frenato effettivo, percentuale di peso frenato esistente, velocità massima veicoli e se necessario il relativo rango, gruppo locomotiva, eventuali limitazioni di velocità). In base alle notizie ricevute, tali stazioni devono provvedere alla compilazione dei documenti e delle eventuali occorrenti prescrizioni nonché ad</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> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, delle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2. Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>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 			<p>GI</p> <p>IF</p>	<p>I GI per ciò che riguarda le prescrizioni di movimento.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le prescrizioni tecniche.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>assicurarsi che le norme previste per la formazione dei treni siano soddisfatte per il tratto successivo.</p> <p>Resta fermo che la consegna dei documenti ai treni in partenza potrà avvenire solo dopo che sia stata verificata la rispondenza dei dati ricevuti con quelli effettivi del treno in arrivo.</p> <p>Codesti Uffici restano incaricati, ove necessario, di :</p> <ul style="list-style-type: none"> - emanare le norme di dettaglio, individuando le modalità più opportune per la tempestiva trasmissione delle notizie; - prendere accordi con gli Uffici Produzione interessati; - informare il personale interessato. 	<p>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 dell' 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>Circolare P.RI/R.03/15/4/5BIS del 22 ottobre 1990</p> <p>Oggetto: Norme A.T.</p> <p>E' stato chiesto se, nel caso di trasporti militari programmati con scorta militare viaggiante in bagaglio o vettura, in composizione a treni merci ordinari previsti senza scorta di movimento, può essere collegata la condotta A.T. per l'erogazione del riscaldamento.</p> <p>Al riguardo, in attesa delle opportune modifiche all'Istruzione Tecnica 3152/TR.980 dell' 1.01.90, questa Sede, d'intesa con la</p>					<p>Vedi tabella di raffronto EATR - RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
D.C. Materiale Rotabile, fa presente che la condotta A.T. può essere alimentata, purchè tali veicoli siano attigui o nelle immediate vicinanze della locomotiva occupata dal personale di macchina.					
<p align="center">Circolare P.RI/R.03.11.72 del 10 dicembre 1990</p> <p>Oggetto: Prontuario per il compito del peso frenato dei treni</p> <p>Come noto, i dati risultanti dall'attuale "Prontuario per il computo del peso frenato" per effetto dell'arrotondamento del peso da frenare, presentano in alcuni casi differenze rispetto al calcolo aritmetico effettuato con i dati reali, che determinano a volte una riduzione della velocità massima assoluta ammessa e delle prestazioni utilizzabili.</p> <p>Allo scopo di ovviare a tali inconvenienti, con Circolare M.112/45/11.1 del 31.8.68 dell'ex Servizio Movimento fu disposto che il personale interessato effettuasse il calcolo aritmetico in base alle norme dell'art. 72 P.G.O.S. ed utilizzasse il prontuario esclusivamente per eseguire il controllo dei dati ottenuti, onde rilevare rapidamente grossolani errori di calcolo. Nel quadro delle iniziative mirate ad una semplificazione delle procedure di lavoro, è stato predisposto un nuovo prontuario (allegato 1), basato su criteri che consentono di ovviare ai predetti inconvenienti e nel contempo di evitare il ricorso al calcolo aritmetico. Per quanto precede si dispone che per la determinazione del peso frenato occorrente e della percentuale di peso frenato esistente</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>6.7 Il sistema frenante di un treno deve assicurarne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'arresto e le riduzioni di velocità negli spazi di frenatura disponibili (distanza di frenatura); - l'arresto in sicurezza di ogni sua parte in caso di spezzamento del treno, evitando sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso, tali da compromettere la circolazione del treno in sicurezza, tenuto conto: <ul style="list-style-type: none"> a) delle caratteristiche tecniche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico; b) della massa e della lunghezza del treno; c) della velocità del treno; d) dei parametri e delle caratteristiche tecniche delle linee da percorrere; e) dei tempi di reazione dell'agente di 			IF	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>possa essere utilizzato il nuovo prontuario in alternativa al calcolo aritmetico.</p> <p>Gli uffici in indirizzo restano incaricati di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stampare d'iniziativa le copie occorrenti; - informare il dipendente personale interessato. <p>Pregasi confermare ricevimento ed ottemperanza.</p>	<p>condotta;</p> <p>f) delle unità di trazione attive non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno;</p> <p>della posizione nel treno di veicoli provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli contigui.</p>				
<p>Circolare ES/C.EX R.04 del 15 marzo 1991</p> <p>Oggetto: Sistema emissione automatizzata delle prescrizioni (M.3 ed M.40 mecc.)</p> <p>Segue testo....</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 genere oppure comunicazioni verbali).</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 		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>dell'agente ricevente;</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>Circolare ES.C/R.01/3.G del 27 marzo 1991 Oggetto: Velocità di ingresso in binari di precedenza ubicati a monte del FV</p> <p>Con nota dell'ex Servizio IE n. IE/842/14153 del marzo 1967 fu stabilito che gli impianti allora in costruzione sulle linee Bologna-Milano, Milano-Genova e Milano-Chiasso, l'aspetto da conferire ai segnali comandanti gli itinerari di ingresso in binari di precedenza ubicati a monte del FV doveva essere, per ragioni cautelative, quello di limitazione di velocità a 30 km/h, indipendentemente dalle condizioni di tracciato.</p> <p>Con nota di cui a riferimento, codesto Ufficio ha chiesto di riesaminare tale disposizione al fine di eliminare la suddetta limitazione di velocità, che è causa di perditempi e di diminuzione di potenzialità delle linee interessate.</p> <p>Al riguardo, si precisa che la suddetta limitazione di velocità deve essere prevista solo nel caso che i segnali di partenza dei binari di precedenza a monte del FV non siano preceduti dalle tavole di orientamento di cui all'art.65 RS.</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 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>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>4.16 La velocità massima ammessa per ogni</p>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni. Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p>				
<p>Circolare ES.C/R.01/2.2 del 18 aprile 1991 Oggetto: Circolazione dei treni in caso di guasto del BA sulle linee a dirigenza locale.</p> <p>A. PREMESSA</p> <p>Allo scopo di migliorare la regolarità di circolazione dei treni in caso di guasto del B.A. sulle linee a dirigenza locale e di semplificare ed uniformare le procedure operative, si dispone, in via sperimentale ed in attesa di adeguare la regolamentazione vigente, l'adozione delle norme di seguito riportate.</p> <p>Tali norme consentono, sostanzialmente, di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - far ricorso all' istituzione del regime di blocco telefonico solo in casi predeterminati, lasciandone, negli altri, la discrezionalità ai dirigenti movimento in relazione alle specifiche situazioni d'esercizio; - eliminare, in regime di blocco telefonico, la prescrizione di marcia a vista al primo treno sulla prima sezione di B.A. guasta; - esonerare i treni dal rispetto dei segnali di partenza delle stazioni disabilite, a via impedita per guasto del BA, uniformando, in 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012) </p>				<p>Vedi tabella raffronto testo IESBE blocco automatico a dirigenza locale - RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>tal modo, le procedure rispetto agli altri regimi di circolazione;</p> <p>- eliminare l'obbligo di fermata dei treni nella successiva stazione abilitata per segnalare i segnali di blocco superati a via impedita e l'obbligo di comunicarlo per iscritto.</p> <p>B. GENERALITA'</p> <p>B.1 Il DM, che sia venuto a conoscenza di anomalità al BA (ripetizione della prima o di sezioni di blocco successive, comunicazione del p.d.m. o dell'agente di guardia di una stazione disabilitata, ecc.), deve, salvo quanto specificato nel successivo punto B.2, richiedere subito l'intervento dell'addetto alla manutenzione, regolando la circolazione dei treni secondo quanto indicato nei punti successivi.</p> <p>B.2 Il D.M. potrà astenersi dal richiedere subito l'intervento dell'addetto alla manutenzione, se è presumibile che la permanenza a via impedita di un segnale di blocco sia dipesa da fatti momentanei di circolazione (superamento da parte di un treno di un segnale permissivo di blocco a via impedita per treno precedente in sezione, tardata concessione di consensi agenti sui segnali di blocco, ecc.). Permanendo l'anormalità, il DM dovrà richiedere l'intervento dell'agente della manutenzione.</p> <p>C. CIRCOLAZIONE DEI TRENI</p> <p>C.1.1 La circolazione dei treni deve essere regolata con blocco telefonico, nei seguenti</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>casi:</p> <p>a) lavori di manutenzione/riparazione interessanti il B.A. in regime di modo M. 45;</p> <p>b) guasto dell'unica sezione di B.A. esistente tra 2 stazioni abilitate;</p> <p>c) guasto del B.A. in tutti i casi di circolazione in entrambi i sensi su un solo binario.</p> <p>C.1.2 Il blocco telefonico deve essere istituito previa intese verbali fra i D.M. delle stazioni attigue interessate.</p> <p>C.1.3 Subito dopo aver ottenuto la via libera di blocco telefonico per il primo treno, il D.M. deve avvisare le eventuali stazioni disabilitate interposte con il seguente dispaccio: "Circolazione treni sul binario ... (pari o dispari) fra ... e ... regolata con blocco telefonico dopo passaggio treno ... Treni avvisati".</p> <p>C.1.4 Qualora l'agente della stazione disabilitata non debba o non possa disporre a via libera il segnale di partenza (casi di manutenzione del B.A. e di guasto del B.A. sulla prima sezione di blocco), deve informarne verbalmente il DM della stazione che invia i treni interessati. Ricevuta la comunicazione verbale, il D.M. dovrà esonerare i treni dal rispetto del segnale di partenza della stazione disabilitata. A tale scopo, dovrà trasmettere all' agente di guardia interessato il seguente dispaccio: "Per treni (pari o dispari) non aprite segnale di partenza". Quindi, lo stesso DM, esperiti gli accertamenti di competenza anche in relazione agli</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>eventuali passaggi a livello (di stazione e di linea) ed altri enti di linea, protetti dal segnale di partenza della stazione disabilitata, dovrà praticare ai treni, oltre che le prescrizioni di cui al comma a), anche quelle di cui al comma b) del p. C.1.5.</p> <p>C.1.5 a) Il treno deve essere avvisato del mancato funzionamento del B.A. fino alla stazione abilitata interessata, praticando le prescrizioni necessarie con mod. M.5/B.A., e depennando sempre la prescrizione n. 7.</p> <p>b) Nel caso che il treno debba essere esonerato dal rispetto del segnale di partenza di una stazione disabilitata, deve essere praticata, in calce al modo M.5/B.A., la seguente prescrizione: "Non tenete conto del segnale di partenza della stazione di ..."</p> <p>C.1.6 La ripresa della circolazione con il solo B.A. può avvenire in uno dei seguenti modi: a) previo benessere scritto dell'addetto alla manutenzione, nel caso di cui al comma a) del punto C.1.1; b) previe intese tra i D.M. delle stazioni corrispondenti interessate, nei casi b) e c) del p. C.1.1, qualora il B.A. si ripristini spontaneamente.</p> <p>In ogni caso, la cessazione del regime di blocco telefonico istituito tra due stazioni è subordinata a specifico dispaccio scambiato tra i DM delle stazioni interessate, con la seguente formula: "Da questo momento cessa esercizio con blocco telefonico sul binario ... (pari o</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dispari) tra ... e .</p> <p>C.1.7 Il dispaccio di cui al p. C.1.6 deve essere esteso anche alle eventuali stazioni disabilitate interposte.</p> <p>Nel caso in cui, durante la circolazione con blocco telefonico, il D.M. abbia esonerato i treni dal rispetto del segnale di partenza di stazioni disabilitate, prima di trasmettere il suddetto dispaccio alle stazioni stesse, dovrà accertare con dispaccio che l'ultimo treno che ha circolato con blocco telefonico abbia superato le stazioni disabilitate suddette.</p> <p>C2 CIRCOLAZIONE DEI TRENI SENZA BLOCCO TELEFONICO</p> <p>C.2.1 In casi diversi da quelli di cui al p. C.1.1, i DM interessati, previa intesa con il D.C., potranno regolare la circolazione senza istituire il blocco telefonico, se ciò risulta più conveniente per la regolarità, in relazione alle specifiche situazioni d'esercizio (numero di sezioni guaste, intensità di circolazione, ecc.)</p> <p>C.2.2 A seconda delle situazioni di anormalità, dovranno essere adottate le seguenti procedure:</p> <p>a) Guasto della prima sezione di B.A. a valle del segnale di partenza di stazione abilitata.</p> <p>Il D.M. interessato, esperiti gli accertamenti di competenza, dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> - consegnare ai treni il modo mod. M. 7 depennando le indicazioni relative all'esistenza di via libera e praticandovi in calce la seguente prescrizione: <p>"Per mancanza via libera procedete (se</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>trattasi di linea con B.A. attrezzata per la ripetizione dei segnali in macchina, aggiungere: "salvo ricezione codice in linea") con marcia a vista fino al segnale di blocco n. ... (il segnale da indicare è quello che termina la sezione di blocco attigua alla stazione), rispettando le relative indicazioni"; b) Guasto della prima sezione di B.A. a valle del segnale di partenza di stazione disabilitata Dovranno essere applicate le norme di cui al p. C.3..</p> <p>C.3 COMPITI DELL'AGENTE DI GUARDIA DELLE STAZIONI DISABILITATE</p> <p>C.3.1 L'A.G. di una stazione disabilitata che non possa o non debba disporre a via libera il segnale di partenza, oltre ad informare il D.M. interessato delle anomalie rilevate, dovrà adottare le procedure seguenti per il proseguimento dei treni.</p> <p>C.3.2 Non è stato istituito il blocco telefonico.</p> <p>a) La sezione di B.A. a valle del segnale di partenza risulta libera. L'A.G., eseguiti gli accertamenti di competenza (itinerario di partenza, P.L., ecc.), dovrà consegnare al treno mod. M.40, con la seguente prescrizione: "Proseguite da ... con segnale di partenza a via impedita. Esiste via libera di blocco elettrico", aggiungendo eventualmente: "Al segnale di partenza di questa stazione è accoppiato</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SYSTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012) </p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>avviso da considerare a via impedita".</p> <p>b) La sezione di B.A. a valle del segnale di partenza risulta occupata.</p> <p>L'A.G., eseguiti gli accertamenti di competenza, dovrà consegnare' al treno il mod. M. 40, con la seguente prescrizione:</p> <p>"Proseguite da ... con segnale di partenza a via impedita. Per mancanza via libera procedete (se trattasi di linea con B.A. attrezzata per la ripetizione dei segnali in macchina, aggiungere: "salvo ricezione codice in linea") con marcia a vista fino al segnale di blocco n ... o al segnale di protezione di ... (il segnale da indicare è quello ove termina la sezione di blocco attigua alla stazione), rispettando le relative indicazioni", aggiungendo eventualmente: Al segnale di partenza di questa stazione è accoppiato avviso da considerare a via impedita".</p> <p>C.3.3 E' stato istituito il blocco telefonico</p> <p>L'A.G., che abbia ricevuto dispaccio di istituzione del blocco telefonico, deve regolarsi come segue:</p> <p>a) L'A.G. ha ricevuto dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza.</p> <p>L'A.G., prima di far avanzare il treno dal segnale di protezione, dovrà avere eseguito gli accertamenti di competenza relativi anche all'itinerario di partenza.</p> <p>b) L'A.G. non ha ricevuto dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza.</p> <p>L'A.G. deve continuare a disporre a via libera il segnale di partenza. Nel caso in cui, per guasto</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>successivo, il segnale di partenza non possa essere disposto a via libera, l'A.G., esperi ti gli accertamenti di competenza, dovrà consegnare al treno mod. M. 40, con la seguente prescrizione:</p> <p>"Proseguite da ... con segnale di partenza a via impedita, attenendovi alle prescrizioni del mod. M.5/B.A. in vostro possesso", aggiungendo eventualmente: "Al segnale di partenza di questa stazione è accoppiato avviso da considerare a via impedita".</p> <p>C.3.4 In particolare, nei casi C.3.2 e C.3.3 b), per quanto concerne gli accertamenti relativi ai P.L. non manovrati dalla stazione, l'A.G. dovrà attenersi alle specifiche norme previste dall' IEPL e dai registri di stazione. Di ciò, si dovrà tenere conto ai fini della predisposizione dei modd. M. 40 di cui al p. C.3.5.</p> <p>C.3.5 Per le prescrizioni di cui al presente p. C.3, dovranno essere forniti in dotazione all 'A.G. fascicoli di mod. M. 40 prestampati, sui quali l'A.G. depennerà, di volta in volta, le dizioni non necessarie e completerà quelle occorrenti.</p> <p>C.4. COMPITI DEL PERSONALE DEI TRENI</p> <p>C.4.1 Per il superamento dei segnali permissivi. il personale di macchina dovrà attenersi alle norme in vigore, fatta eccezione per la comunicazione circa i segnali permissivi superati a via impedita, che dovrà essere data verbalmente nella successiva stazione.</p> <p>se di fermata.</p> <p>Potendo utilizzare il collegamento terra-treno, la suddetta comunicazione dovrà</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>essere data prima possibile.</p> <p>C.4.2 Nel caso di cui al punto C.3.2 b), il p.d.m. non dovrà escludere, se esistente, la ripetizione dei segnali.</p> <p>C.5 VARIE</p> <p>C.5.1 Sono abrogate le norme attuali, contenute nel p. 2 dell'art. 3 dell'Istruzione sul blocco elettrico automatico e nell'art. 24/15 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori, relativamente all'obbligo di assicurarsi che, dopo il passaggio di un treno, il diaframma del relé di blocco sia divenuto rosso (oppure che si sia spenta sul quadro luminoso la segnalazione bianca e si sia accesa quella rossa).</p> <p>E' inoltre abrogata la Circ. M.111/25/12.2 dell'11.5.64, tenendo presente che, in caso di spegnimento di entrambe le segnalazioni luminose di blocco, questo deve essere considerato efficiente se il relativo segnale si dispone a via libera.</p> <p>C.5.2 In caso di guasto contemporaneo del B.A. e delle comunicazioni telefoniche dovranno essere applicate:</p> <p>a) stazioni abilitate</p> <ul style="list-style-type: none"> - le norme comuni, nei casi in cui è stato o dovrebbe essere istituito il blocco telefonico; - le norme di cui al p. C.2.2.a), nei casi in cui non deve essere istituito il blocco telefonico. <p>b) stazioni disabilitate</p> <ul style="list-style-type: none"> - in ogni caso, le norme di cui al p. C.3. <p>C.5.3 Norme analoghe alle presenti valgono per le località di servizio diverse dalle stazioni (bivi, posti di comunicazione, ecc.), fermo restando che i treni non potranno mai essere</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>esonerati dal rispetto dei segnali di cui all'art. 49/3 del RS.</p> <p>C.5.4 Per quanto non diversamente disposto con la presente circolare, conservano pieno valore le norme comuni.</p> <p>D. DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>D.1 Gli impianti di B.A. sprovvisti di segnalazione informativa, non di sicurezza, dell'occupazione delle eventuali sezioni di blocco successive alla prima, dovranno essere opportunamente integrati per consentire a queste Sedi, ad interventi ultimati, di rimuovere l'obbligo dei treni di comunicare nelle successive stazioni, se di fermata, i segnali permissivi superati a via impedita (punto C.4.1).</p> <p>Gli interventi tecnici necessari dovranno essere avviati con la massima tempestività' e completati comunque entro i l corrente anno.</p> <p>D.2 Dovrà essere richiamata l'attenzione di tutto il personale interessato sul rigoroso rispetto delle norme relative alla regolare applicazione dei segnali di coda dei treni.</p> <p>D.3 Gli Uffici Produzione restano incaricati di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provvedere ad impartire le eventuali norme di dettaglio; - provvedere ad informare il personale interessato, istruendo, in particolare, il personale di macchina; - inviare a queste Sedi, dopo 6 mesi di sperimentazione, circostanziata relazione circa l'esito della stessa, contenente indicazioni sullo stato di attuazione delle modifiche impiantistiche di cui al p. D.1. 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>D.4 Le presenti norme dovranno entrare in vigore il 1.12.1991</p>					
<p>Circolare ES.C/R.01/12.3 del 22 agosto 1991 Oggetto: Tasti T1P1 e T1P2 per la liberazione artificiale dei circuiti di binario.</p> <p>Con nota CA/US.08-CA/P.04 del 6/9/90, codesto Ufficio ha chiesto se i tasti T1P1 e T1P2 di determinati apparati ACEI, utilizzati per la liberazione artificiale dei circuiti di binario, possano rimanere normalmente privi di piombo, in analogia a quanto disposto con la circolare P.RI/R.01/12.3/02839.P.MI/C05/S.IT/I.01 del 14/07/90, riferentesi ai tasti T1b.</p> <p>Al riguardo, poiché la funzione operativa dei T1b è del tutto simile a quella dei tasti in oggetto, si precisa che anche questi ultimi, in via sperimentale, possono rimanere spiombati. Resta valido quanto altro impartito con la circolare richiamata.</p>	<p>2.11. Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo. Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; <p>deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.</p>			GI	
<p>Circolare ES/C.R/04/61 del 31 ottobre 1991 Oggetto: Sicurezza esercizio: PL protezione</p>	<p>15.1 Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il transito lato strada</p>	M	I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>cantieri e servizi di vigilanza</p> <p>1. PREMESSA</p> <p>Nel quadro delle iniziative tese ad un miglioramento degli attuali standard di sicurezza dell'esercizio, ed a seguito di recenti accordi con le Organizzazioni Sindacali, si impartiscono le seguenti disposizioni di carattere tecnico organizzativo, relativamente ai settori dei passaggi a livello, dell' protezione dei cantieri e dei servizi di vigilanza.</p> <p>2. PASSAGGI A LIVELLO</p> <p>Con ordine di Servizio di prossima emanazione entreranno in vigore nuove norme per l'uso delle apparecchiature di ripetizione continua dei segnali in macchina. Tali norme prevedono, tra l'altro, che in caso di assenza di codice, il macchinista debba procedere, d'iniziativa, con marcia a vista specifica sui P.L. incontrati lungo il percorso.</p> <p>Allo scopo di facilitarne l'individuazione, per tutti i P.L. esercitati dall'Ente FS e ubicati su linee attrezzate con B.A. a correnti codificate, si dovrà provvedere alla posa in opera delle tabelle di cui al punto 3 bis Allegato 1 R.S., nei casi in cui non siano già installate quelle di cui all'art. 65/3 R.S.</p>	<p>(barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non vengono attivati, i PL possono essere impegnati dai treni solo dopo che il regolatore della circolazione abbia messo in atto, in relazione alle caratteristiche del PL, dei convogli e alle condizioni ambientali, i provvedimenti cautelativi (utilizzo di dispositivi, modalità di attraversamento, ecc.) che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il treno non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.</p>				
<p>3. PROTEZIONE CANTIERI, SERVIZI DI VIGILANZA, CIRCOLAZIONE CARRELLI</p> <p>Dall'esame degli inconvenienti verificatisi in questi ultimi anni è emerso che la maggior parte di quelli interessanti i cantieri di lavoro o legati alla circolazione carrelli è stata causata da superficialità nella osservanza delle relative norme di sicurezza. Per ridurre il</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> <p>a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza,</p>			<p>GI</p>	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>fenomeno, si reputa necessaria l'adozione dei seguenti provvedimenti.</p> <p>3.1 Istituire sistematici corsi di aggiornamento per il personale delle Infrastrutture, in occasione dell'introduzione di nuove tecnologie o di significative modifiche regolamentari nel campo, oltre che della protezione cantieri, anche in quello dei servizi di vigilanza, della circolazione carrelli e dei treni materiali.</p> <p>3.2 Individuare, nell'ambito di ciascuna Unità di Produzione, un agente (es. Aggiunto di Reparto d'Esercizio o di Reparto Gestione Lavori o altro quadro comunque di provata esperienza nell'organizzazione dei lavori in esercizio), che, periodicamente o in occasione di lavori di rilevante importanza, o comunque ogni qualvolta se ne ravvisi la necessità, venga impiegato presso i Tronchi e le Zone.</p> <p>Il suo compito dovrà essere di consulenza (in entrambi i settori IE e Lavori), ferma restando la responsabilità del Titolare dell'Impianto in materia di sicurezza, nonché di supporto del personale per la corretta applicazione della normativa in materia di protezione cantieri, circolazione carrelli e T.M. e servizi di vigilanza, per il tempo ritenuto necessario anche ai fini di un'eventuale istruzione integrativa in loco.</p> <p>3.3 Effettuare scorte di tipo misto (aree Trazione e Lavori o I.E.) in cabina di guida dei treni ai fini di verificare la corretta applicazione della vigente normativa in materia di protezione cantieri.</p>	<p>dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla linea e del tipo di lavorazione in atto;</p> <p>b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;</p> <p>c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via,</p> <p>devono essere effettuati in conformità al precedente punto 4.32, secondo modalità 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</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>4. DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>Per l'adozione dei provvedimenti di cui al p.2 che non troveranno capienza nelle attuali assegnazioni di budget, ciascun Compartimento dovrà tempestivamente informare questa Divisione dell'entità della relativa spesa a carico del conto 502 al fine di aggiornare la programmazione del Conto Rinnovi 1992. Per quelli di cui al p.3, le relative spese saranno a carico del budget a disposizione di ciascun Compartimento.</p> <p>Il completamento della posa in opera delle tabelle di cui al p.2 dovrà avvenire entro il 1992.</p>	<p>segnalamento devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32.</p> <p>22.4 I lavori di manutenzione o di 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>				
<p>Circolare ES.C/R.02 del 13 gennaio 1992</p> <p>Oggetto: Provvedimenti sicurezza esercizio. Rallentamenti e prescrizioni m.a.v.</p> <p>1. PREMESSA</p> <p>Nel quadro delle iniziative tese al miglioramento degli attuali livelli di sicurezza, con l'accordo Ente FS/OO.SS. dell'8.11.91, relativo al Settore Macchina, sono stati, tra l'altro, previsti specifici provvedimenti che, in sintesi, riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rallentamenti notificati, privi di segnaletica sul terreno; - segnaletica dei rallentamenti, ubicata in linea e posta in posizione bassa e inclinata; - spegnimento dei segnali di rallentamento; - tavole di orientamento distanziometriche a sussidio dei segnali di avviso dei rallentamenti; - prescrizioni di marcia a vista in corrispondenza dei P.L .. 	<p>13.3. Le restrizioni temporanee di velocità eventualmente necessarie., denominate rallentamenti, e i tratti di binario a cui si riferiscono devono essere tempestivamente comunicate ai treni con il sistema di segnalamento.</p> <p>13.4. Qualora ai fini del precedente punto 13.3 siano utilizzati segnali di terra con caratteristiche di cui al punto 5.8. il rallentamento deve anche essere notificato attraverso prescrizione di movimento. Qualora per esigenze improvvise sia necessario attivare un rallentamento prima della posa dei segnali di terra, in attesa di tale posa l'inizio e la fine del rallentamento devono coincidere con punti della linea facilmente ed inequivocabilmente individuabili.</p>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>In relazione a quanto sopra si impartiscono le disposizioni diseguito riportate.</p> <p>2. DISPOSIZIONI NORMATIVE</p> <p>2.1. Rallentamenti</p> <p>a) I casi di notifica al p.d.m. di rallentamenti privi dei prescritti segnali a terra devono essere limitati esclusivamente a situazioni improvvise e, quindi, non programmate. Anche in tali situazioni, la mancanza dei segnali a terra deve essere limitata al tempo strettamente necessario per la loro posa in opera. A tali scopi, dovrà essere verificata la reale consistenza dei segnali in questione e, qualora essa sia inadeguata ai reali fabbisogni si dovrà subito provvedere alle necessarie integrazioni.</p>					
<p>b) Non é consentito, relativamente alla linea, collocare i segnali di rallentamento in posizione bassa e inclinata, prevedendo anche, se necessario, l'allungamento del tratto soggetto a rallentamento; unica eccezione puo farsi per i segnali di fine rallentamento qualora alla loro regolarizzazione ostino difficoltà oggettive. Inoltre, occorre, verificare subito lo stato della segnaletica sul terreno, provvedendo, quando occorre, alla sua regolarizzazione mediante i necessari interventi tecnici e organizzativi.</p> <p>c) Si ricorda che lo spegnimento di notte delle luci dei segnali di rallentamento deve avere carattere esclusivo di eccezionalità. Si informa, inoltre, che é in atto la sostituzione del sistema di alimentazione a pile con accumulatori di una piu lunga durata e minori necessità di ricambio.</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 valido per quel treno e per un periodo di tempo che permette all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.5. Per ciascun segnale di terra devono essere</p>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>d) In, attesa delle modifiche necessarie al Regolamento sui segnali, tutti i segnali di avviso relativi a rallentamenti fissi devono essere sussidiati con le tavole distanziometriche di orientamento di cui all'art. 65/4 R.S., iniziando dalle linee a maggior traffico. I fabbisogni, in termini di quantitativi e di spesa, dovranno essere segnalati a questa Sede, per il seguito.</p>	<p>inequivocabilmente identificabili l'ubicazione il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6. L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7. Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p> <p>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>				
<p>2.2 Marcia a vista sui P.L. Le prescrizioni di marcia a vista sui P.L. devono essere limitate a quelle strettamente necessarie e imposte dalla regolamentazione vigente in caso di anormalità. Pertanto: devono essere evitate situazioni di guasto prolungato, intervenendo, al più presto possibile, o per la riparazione o, secondo quanto richiesto dalla regolamentazione, per il presenziamento del P.L. - non é consentito il ricorso alla prescrizione di marcia a vista sui P.L. per supplire, in via sistematica, a carenze di personale, salvo che l'impossibilità di provvedere al presenziamento derivi da cause di forza maggiore (impedimenti logistici eccezionali, scioperi, ecc.).</p> <p>3 CONCLUSIONI</p>	<p>15.1 Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non vengono attivati, i PL possono essere impegnati dai treni solo dopo che il regolatore della circolazione abbia messo in atto, in relazione alle caratteristiche del PL, dei convogli e alle condizioni ambientali, i provvedimenti cautelativi (utilizzo di dispositivi, modalità di attraversamento, ecc.) che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il treno non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.</p>	M	I	GI	<p>Non è più regolamentata la marcia a vista specifica sui PL in quanto la stessa, finalizzata ad impedire che un treno che impegna il PL urti un veicolo stradale sopraggiunto nel frattempo sul binario, potrebbe non impedire l'urto di un veicolo stradale contro un treno finché quest'ultimo non sia stato ancora</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Codeste Sedi restano incaricate di impartire le necessarie disposizioni alle Unità dipendenti, informando questa Sede circa le iniziative adottate.</p>					<p>percepito come ostacolo dal conducente del veicolo stradale.</p>
<p>Circolare ES.C/R.03/11.91TER del 16 giugno 1992 Oggetto: Porte di salita delle carrozze gran confort.</p> <p>1. PREMESSA Le carrozze Gran Confort sono contrassegnate con i codici di ripartizione A00L e A40L in relazione al sistema di chiusura porte di cui sono dotate. Di recente, si sono verificati, ripetutamente, casi di irregolare funzionamento delle porte di entrambi i gruppi di carrozze. Ciò premesso, si richiama l'attenzione del personale interessato, compresi gli addetti alla sorveglianza della pulizia delle carrozze, al rispetto delle norme vigenti di seguito riportate.</p> <p>2. DISPOSIZIONI NORMATIVE</p> <p>2.1 <u>Carrozze G.C. aventi codice di ripartizione A00L</u> Tali carrozze, devono essere immesse in composizione esclusivamente ai treni programmati con bagagliaio attrezzato per il controllo centralizzato di chiusura delle porte. Per la chiusura delle porte di tali carrozze devono essere osservate le norme di cui all'art. 91 ter punto e) P.G.O.S. .</p> <p>2.2 <u>Carrozze G.C. aventi codice di</u></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>16.8. Qualora, durante la marcia di un treno viaggiatori, siano rilevate una o più porte non correttamente chiuse, il treno deve essere subito arrestato, al fine di provvedere alla loro regolarizzazione. L'utilizzo delle porte di accesso dei veicoli in condizioni degradate è ammesso nel rispetto delle specifiche procedure, emanate tenuto conto delle caratteristiche del materiale rotabile e del servizio svolto, che</p>			<p>IF</p>	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><u>ripartizione A4OL</u></p> <p>Per la telechiusura delle porte di tali carrozze devono essere osservate le norme di cui all'art. 91 ter punto d) P.G.O.S.</p> <p>Si fa presente inoltre che tali carrozze sono dotate di rubinetti pneumatici di isolamento porte (uno per porta) che si trovano sulle testate sotto i respingenti, verso l'esterno.</p> <p>Tali rubinetti consentono di aprire le porte in caso di assenza di alimentazione pneumatica dell'impianto, però escludono le stesse dal funzionamento in telecomando.</p> <p>Ogni rubinetto, appena cessata l'operazione (manovra, pulizia, ecc) che ne ha richiesto l'azionamento, deve essere riportato nella posizione originaria per consentire il funzionamento della porta in telecomando.</p> <p>La posizione di isolamento del rubinetto, cioè di esclusione della porta in telecomando, viene segnalata acusticamente in alcune carrozze.</p> <p>3. DISPOSIZIONI FINALI</p> <p>Gli uffici in indirizzo restano incaricati per la diffusione della presente a tutto il personale interessato.</p> <p>Si prega confermare ricevimento ed ottemperanza.</p>	<p>permettano di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario, fermo restando che un treno non può effettuare il servizio viaggiatori e deve essere immediatamente inviato all'impianto di manutenzione qualora nella stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione vengano rilevate una o più porte guaste o i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.</p> <p>24.2 I veicoli in uscita dagli impianti di manutenzione non devono presentare non conformità pericolose per la sicurezza della circolazione, degli utenti, clienti, lavoratori interessati o terzi. In particolare un veicolo adibito al servizio viaggiatori non può uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste né con i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.</p>				
<p>Circolare ES.C/R.GL.03/5/BIS del 14 agosto 1992</p> <p>Oggetto: Inconvenienti dovuti a spostamento del carico nei carri coperti e nelle unità intermodali (contenitori, casse mobili, semirimorchi)</p>					<p>Vedi tabella di raffronto TCUS - RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
Segue testo....					
<p>Circolare ES.C/R.01/7.1/12 del 10 settembre 1992</p> <p>Oggetto: Passaggi a livello per i quali è sempre esclusa la chiusura ad orario (art.12 IEPL): svincolo dai segnali delle stazioni limitrofe dell'allarme di tipo a) dei PL con semibarriere azionate automaticamente.</p> <p>1. Premessa.</p> <p>L'art. 12 comma 5 dell'IEPL prevede che l'allarme di tipo a) dei PL con semibarriere azionate automaticamente sia collegato di norma con i segnali delle due stazioni limitrofe.</p> <p>D'intesa con la Divisione Tecnologie e Sviluppo di sistema in indirizzo, allo scopo di migliorare la regolarità della circolazione dei treni e garantire contemporaneamente un adeguato livello di sicurezza, vengono stabilite, in attesa di adeguare l'IEPL, le disposizioni di seguito indicate, che consentono di svincolare il predetto collegamento dalle condizioni necessarie per la disposizione a via libera dei segnali interessati, in caso di allarme tipo a).</p> <p>2. Disposizioni tecniche e normative</p> <p>Per lo svincolo del citato collegamento deve essere realizzato apposito tasto, denominato "Tex.All.a".</p> <p>Tale tasto, normalmente piombato, è riferito ad ogni singolo PL, è distinto per senso e, sulle linee banalizzate, anche per binario.</p> <p>Esso deve essere azionato treno per treno</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 raffronto IEPL-RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>solo dopo avere adottato le necessarie cautele previste dall'IEPL (marcia a vista sul PL o, in caso di presenziamento, chiusura treno per treno).</p> <p>Se la stazione ove esiste il tasto suddetto è disabilitata e presenziata da agente di guardia, l'uso del tasto stesso deve essere autorizzato con dispaccio dal DM della stazione designata, che dovrà concedere tale autorizzazione solo dopo avere provveduto alle precauzioni precedenti.</p> <p>3. Disposizioni applicative</p> <p>Le presenti disposizioni devono essere applicate in tutti gli impianti, esclusi quelli telecomandabili (CTC e punto-punto), sia se di nuova realizzazione, sia, se ritenuto opportuno, negli impianti già realizzati (in tal caso, l'allarme a) deve essere comunque distinto per PL automatico), secondo gli schemi di principio emanati dal Servizio Impianti Tecnologici.</p> <p>Gli Uffici Produzione restano incaricati di provvedere all'aggiornamento delle disposizioni di servizio locali.</p> <p>4. Conferme</p> <p>Gli Uffici.. confermino</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Circolare ES.C/R.04/38 del 10 settembre 1992 Oggetto: Disposizioni per l'esercizio di stazioni impresenziate atte ad incroci e precedenza su linee a Dirigenza Unica - Allegati: 1 1. <i>PREMESSA</i> Come noto, su determinate linee a scarso traffico, la circolazione dei treni é regolata da un Dirigente Unico, che vi provvede</p>					<p>Le linee a dirigenza unica non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>secondo le "Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico".</p> <p>In applicazione dell'art. 3/11 R.C.T. (e corrispondente art. 15/6 I.P.C.L.) ed in via sperimentale, si dispone l'adozione delle presenti disposizioni atte a consentire l'impresenziamento di determinate stazioni poste su linee a D.U., garantendo contemporaneamente la possibilità di effettuarvi gli incroci e, solo in casi eccezionali, le precedenze.</p> <p>Di regola, non é consentito l'impresenziamento di più di due stazioni consecutive.</p> <p>Sulle linee esercitate col D.U., ove sono realizzate tali stazioni impresenziate, conservano pieno valore e devono essere osservati i regolamenti, le disposizioni ed ogni altra prescrizione di esercizio in quanto non siano modificati dalle presenti norme o non venga a mancare la ragione della loro applicazione.</p> <p>2. DISPOSITIVI D'IMPIANTO E LORO CARATTERISTICHE</p> <p>2.1 BINARI DI CIRCOLAZIONE</p> <p>Le stazioni impresenziate sono munite di due soli binari di circolazione, che vengono specializzati per ciascun senso di marcia. Eventuali binari secondari possono essere previsti in relazione a specifiche esigenze locali.</p> <p>2.2 CIRCUITI DI BINARIO</p> <p>E' previsto l'impiego di circuiti di binario con funzione di occupazione segnale e libertà degli itinerari.</p> <p>2.3 DEVIATOI DI STAZIONE</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>I deviatori ubicati all'ingresso delle stazioni impresenziate sono del tipo tallonabile con ritorno automatico nella posizione iniziale di cui all'art. 53 ter R.S. e art. 4 bis I.S.D.; in condizioni normali sono disposti per la sinistra e per essi viene realizzato il prescritto collegamento di sicurezza con i relativi segnali di protezione.</p> <p>Ove ritenuto opportuno i suddetti deviatori possono essere dotati di snevatori muniti di apposito tasto per la relativa attivazione e disattivazione <i>in loco</i>.</p> <p>Di norma non sono presenti sugli itinerari altri deviatori, salvo particolari esigenze di servizio, nei quali casi i deviatori sono con manovra a mano e, per essi, deve essere previsto il collegamento di sicurezza con i segnali della stazione. In mancanza di tale collegamento, i deviatori devono essere immobilizzati con i dispositivi di cui all'art. 4/13 R.C.T. e per la loro occasionale utilizzazione devono essere emanate specifiche norme di dettaglio.</p> <p>2.4 DEVIATOI IN LINEA</p> <p>Non é ammesso, per i deviatori in linea, nei tratti attigui alla stazione impresenziata, il collegamento con i segnali di partenza delle suddette stazioni.</p> <p>2.5 SERRATURA CENTRALE</p> <p>E' una serratura, ubicata nel <i>F.V.</i>, contenente le chiavi degli scambi della stazione impresenziata; le chiavi vengono vincolate nella serratura stessa con l'estrazione della chiave di risulta (MD), che viene custodita nell'apposita unità bloccabile.</p> <p>2.6 UNITA' BLOCCABILE</p> <p>Nel <i>F.V.</i> é installato un dispositivo a chiave,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>denominato unità bloccabile, normalmente piombato, sbloccabile manualmente con tasto di liberazione artificiale, previa autorizzazione del <i>D.U.</i>, per consentire la manovra a mano dei deviatori.</p> <p>La chiave (MD) così estratta viene introdotta e girata nella serratura centrale per liberare le chiavi degli scambi della stazione. Con lo svincolo della chiave si ha la disposizione e il mantenimento a via impedita dei segnali della stazione.</p> <p><i>2.7 FERMASCAMBI A MORSA</i> Ogni stazione è dotata dei necessari fermascambi a morsa, distanziatori e cunei.</p> <p><i>2.8 CHIAVI DI SCORTA</i> Per ciascuna stazione impresenziata, in apposita rastrelliera ubicata presso l'ufficio del <i>D.U.</i>, devono essere conservate, piombate con piombo ad aletta, le chiavi di scorta dei deviatori, dell'unità bloccabile, nonché dei fermascambi a morsa.</p> <p><i>2.9 PASSAGGI A LIVELLO DI STAZIONE</i> I passaggi a livello di stazione devono essere manovrati dall'apparato e protetti dai segnali della stazione.</p> <p>L'impresenziamento di stazioni con P.L. ubicati sul binario di ricevimento deve essere autorizzato dalle Unità centrali interessate.</p> <p>Per i P.L. protetti dal segnale di partenza l'esistenza del controllo di chiusura e di bloccamento viene indicata con l'accensione a luce bianca fissa di una apposita ripetizione ottica.</p> <p><i>2.10 PASSAGGI A LIVELLO DI LINEA</i> Nei tratti attigui alla stazione impresenziata, i</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>P.L. di linea manovrati dalla stazione prima dell'impresenziamento, dovranno essere di tipo automatico a barriere complete, oppure, qualora ne ricorrano le condizioni per l'applicazione, del tipo di cui all'art. 53 bis R.S. La protezione dei P.L. di linea con barriere complete azionate automaticamente può essere affidata al segnale di partenza della stazione impresenziata, da un lato, e al segnale di cui all'art 53/1-b R.S., dall'altro lato, oppure da entrambi i lati ai segnali di partenza delle stazioni limitrofe o agli specifici segnali di cui all'art. 53/1-b R.S.</p> <p>Gli eventuali altri P.L. non manovrati dalla stazione ed aventi relazione con la stazione stessa prima dell'impresenziamento dovranno essere protetti dal segnale di partenza o da segnale proprio.</p> <p>Per tutti i P.L. protetti dal segnale di partenza, l'esistenza del consenso di chiusura viene indicata con l'accensione a luce verde fissa di una apposita ripetizione ottica avente le caratteristiche di sicurezza di cui all'art.11 IEPL.</p> <p>In caso di eccezionale presenza di P.L. di tipo automatico con semibarriere, deve essere realizzato il collegamento delle segnalazioni di allarme tipo a) con il segnale di partenza della stazione impresenziata. Lo stato di allarme viene evidenziato dal lampeggiamento di un'indicazione ottica normalmente accesa a luce bianca fissa.</p> <p>Per la liberazione artificiale di tutti i P.L. con barriere</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>complete azionate automaticamente esistenti su ciascun tratto di linea attiguo alla stazione impresenziata, può essere previsto un apposito dispositivo di cui al successivo punto 2.15.</p> <p><i>2.11 SEGNALI</i></p> <p>Nelle stazioni impresenziate é realizzato il segnalamento di protezione e partenza rispondente ai requisiti dell'art. 53 ter R.S. La posizione normale dei segnali delle stazioni impresenziate e' quella di via impedita.</p> <p>I segnali di protezione sono comandati a via libera, una volta realizzate tutte le occorrenti condizioni relative al movimento del treno, da un dispositivo azionato automaticamente dal treno stesso.</p> <p>I segnali di partenza sono comandati a via libera da appositi dispositivi ubicati all'interno del F.V. ed azionati manualmente.</p> <p><i>2.12 ESCLUSIONE COMANDO AUTOMATICO APERTURA SEGNALE DI PROTEZIONE</i></p> <p>In corrispondenza del punto di comando di ciascun segnale di protezione, sono installati appositi dispositivi che consentono di escludere il comando automatico di apertura segnale.</p> <p><i>2.13 MANIGLIA DI CONSENSO PER TRENO INCROCIANTE</i></p> <p>Nelle stazioni impresenziate sprovviste di sottopassaggio esiste una maniglia con ritorno elastico nella posizione di riposo, ubicata presso il F.V., il cui azionamento consente l'apertura del segnale di protezione per l'ingresso del treno incrociante.</p> <p><i>2.14 TASTO DI LIBERAZIONE ITINERARI (TI1 e TI2)</i></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Nelle stazioni impresenziate, per ciascun lato, esiste una maniglia con ritorno elastico nella posizione di riposo, normalmente piombata, ubicata all'interno del <i>F.V.</i>, il cui azionamento provoca la liberazione degli itinerari di arrivo e partenza relativi al lato cui la maniglia stessa si riferisce.</p> <p>L'azionamento di tale tasto determina anche la liberazione dei P.L. di stazione protetti dai segnali di protezione e partenza, ubicati dal lato cui si riferisce il tasto di liberazione.</p> <p><i>2.15 TASTO DI LIBERAZIONE PASSAGGI A LIVELLO DI LINEA BARRIERE COMPLETE AZIONATE AUTOMATICAMENTE (TIPLL)</i></p> <p>In relazione all'esistenza di passaggi a livello a barriere complete azionate automaticamente sui tratti attigui alle stazioni impresenziate, può essere prevista una maniglia con ritorno elastico nella posizione di riposo, normalmente piombata, il cui azionamento provoca la liberazione di tutti i P.L. di linea sul tratto cui la maniglia stessa si riferisce. Tale maniglia può essere ubicata nelle stazioni impresenziate o, qualora più opportuno, in stazioni limitrofe presenziate.</p> <p><i>2.16 QUADRO TOPOGRAFICO</i></p> <p>I dispositivi <i>di</i> cui ai precedenti punti 2.11 4[^] cpv., 2.14 e 2.15 sono ubicati su un apposito quadro topografico che riporta schematicamente i binari della stazione. In corrispondenza di ciascun binario é riportata una ripetizione ottica a luce bianca che indica l'avvenuta liberazione dell'itinerario di arrivo o partenza stesso lato. Su detto quadro sono inoltre</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>riportate le segnalazioni relative ai P.L. protetti dai segnali di partenza di cui ai punti 2.9. e 2.10. Tutte le ripetizioni acustiche sono rese efficienti previo azionamento del tasto accensione Q.L. ubicato sul quadro stesso.</p> <p><i>2.17 SEGNALAZIONI DI ALLARME</i></p> <p>Le segnalazioni di allarme dei PL di stazione e di alimentazione dell'apparato della stazione impresenziata devono essere ripetute in un opportuno posto presenziato.</p> <p>Analogo criterio deve essere seguito per i P.L. con barriere complete azionate automaticamente protetti dai segnali di partenza della stazione o da segnali propri esistenti sui tratti attigui alla stazione impresenziata.</p> <p><i>2.18 MOVIMENTI DI TRENI</i></p> <p>Nelle stazioni impresenziate non sono consentiti itinerari di libero transito e non sono ammessi movimenti contemporanei di treni.</p> <p><i>2.19 UFFICI MOVIMENTO DELLE STAZIONI IMPRESENZIATE</i></p> <p>L'Ufficio Movimento delle stazioni impresenziate é chiuso. Il D.U., i capitreno ed altri agenti stabiliti dalle Unità compartimentali interessate sono in possesso di chiave valida per tutte le predette stazioni.</p> <p><i>3. NORME DI ESERCIZIO RELATIVE ALLE STAZIONI IMPRESENZIATE</i></p> <p><i>3.1 DOCUMENTI NELLE STAZIONI</i></p> <p>Nel F.V. esiste una scorta di fogli di corsa, fogli veicoli, una serie di fascicoli di moduli M.1, M.4, M.3, M.40 ed M.46, nonché lo specifico protocollo per la corrispondenza telefonica.</p> <p>Le scritturazioni sui registri di stazione</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(effettuazioni e soppressioni, interruzioni, ecc.), normalmente previste per le stazioni rette da aiutante di movimento, non sono richieste per le stazioni impresenziate. <i>3.2 ARRIVO E PARTENZA DEI TRENI</i></p> <p>Le comunicazioni avvengono fra D.U. e capotreno che provvederà alle relative registrazioni, in quanto necessarie.</p> <p>Nelle stazioni impresenziate, il capotreno deve sempre trasmettere al D.U. il fonogramma di giunto del treno con unico dispaccio così completato: "TRENO ... GIUNTO A ... PARTIRA' ... CAPOTRENO ... " (orario od ora effettiva) (orario od ora prevista)</p> <p>Nei casi al incrocio e precedenza I dispacci devono essere distinti per arrivo e partenza.</p> <p>Prima della trasmissione del suddetto dispaccio, il capotreno dovrà accertarsi, previo azionamento del tasto accensione Q.L. di cui al precedente punto 2.16, che la ripetizione relativa alla liberazione dell'itinerario di arrivo riportata sul quadro topografico in corrispondenza del binario di arrivo medesimo sia regolarmente accesa a luce bianca. In caso contrario e qualora la ripetizione in corrispondenza del tasto di liberazione relativo al lato di arrivo sia accesa a luce rossa, il capotreno dovrà essere autorizzato dal D.U. all'azionamento del tasto di liberazione itinerari al cui al punto 2.14, con</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>le modalità di cui al successivo punto 4.1. Il D.U., che debba praticare al treno una prescrizione di movimento, ne informerà subito il capotreno ed ometterà di dare il numero di controllo al dispaccio di giunto fino a che non abbia trasmesso il dispaccio relativo alla prescrizione stessa e non ne abbia ricevuto il numero di controllo da parte del capotreno. Il capotreno, prima di ordinare la partenza del proprio treno, dopo la trasmissione del fonogramma di cui al 2° cpv. dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> - accertarsi che il tasto di liberazione itinerari relativo al lato di partenza sia regolarmente piombato; nell'eventualità che tale tasto fosse spiombato, il capotreno dovrà informare il D.U. e provvedere al ripiombamento; - azionare l'apposito dispositivo per l'apertura del segnale di partenza, fino all'accensione a luce bianca della relativa ripetizione. <p>Per i treni senza capotreno, alle operazioni di spiombamento e ripiombamento del tasto di liberazione itinerari, deve sempre provvedere, in caso di incrocio, il capotreno del treno incrociante. In mancanza di tali condizioni (incrocio e presenza capotreno), il macchinista deve limitarsi ad informare il D.U.</p> <p><i>3.3 TERMINE DI CORSA DEI TRENI NELLE STAZIONI IMPRESENZIATE</i></p> <p>Nel caso in cui un treno termini la corsa in una stazione impresenziata, il capotreno, prima di trasmettere il dispaccio di giunto del proprio treno deve espletare le operazioni di cui al</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>4A cpv del precedente punto 3.2. ed azionare la maniglia di consenso per treno incrociante di cui al punto 2.13.</p> <p>3.4 <i>PRECEDENZE</i> Nelle stazioni impresenziate dovranno essere evitate le precedenze d'orario. Qualora si rendesse necessario effettuare eccezionalmente una precedenza in tali stazioni, l'avviso al treno che prende il passo, in ogni caso, dovrà essere dato in precedente stazione. Il treno che cede il passo deve essere ricoverato in manovra nel binario di circolazione specializzato per il senso inverso. Per l'esecuzione di tali operazioni devono essere osservate le procedure di cui al successivo punto 3.6. Il capotreno dovrà trasmettere il dispaccio di giunto contestualmente a quello di manovra ultimata.</p> <p>3.5 <i>INCROCI</i> In caso di incrocio, nelle stazioni impresenziate sprovviste di sottopassaggio, il capotreno del treno che entra per primo, accertato che il proprio treno si e' regolarmente ricoverato e terminato il servizio viaggiatori, azionerà la maniglia di consenso di cui al p. 2.13, per consentire l'apertura del segnale di protezione per l'ingresso del treno incrociante. Nel caso di spostamento d'incrocio in una stazione impresenziata, l'ordine al treno che avanza potrà essere comunicato solo dopo aver avvisato il treno da trattenere ed aver ricevuto la conferma che il treno stesso fu</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>avvisato. Per incroci di fatto, nonché per incroci d'orario di treni ordinari con treni straordinari, periodici e giornalieri, che devono aver luogo nella stazione impresenziata, la partenza dei treni che devono essere avvisati dell' incrocio deve essere vincolata dal D.U. nelle stazioni limitrofe presenziate fino al ricevimento della conferma dell'avvenuto avviso. Analoga procedura deve essere seguita nel caso di soppressione di un treno avente incrocio nella stazione impresenziata. 3.6 MANOVRE E STAZIONAMENTO ROTABILI Nelle stazioni impresenziate sono da evitare manovre salvo situazioni di assoluta necessità, per le quali occorre sempre autorizzazione scritta del D.U. Prima di concederla, il D.U. dovrà essersi accertato che i tratti fra le stazioni adiacenti a quella impresenziata siano liberi da treni ed aver vincolato i treni interessati A proprio nulla osta nelle stazioni limitrofe. Il D.U. potrà, se necessario, autorizzare anche lo svincolo della chiave dall'unità bloccabile al fine di consentire l'estrazione delle chiavi per la manovra a mano dei deviatori. Nell'eseguire la manovra i P.L. incontrati devono essere considerati aperti anche se hanno le barriere chiuse. In relazione alle caratteristiche dei deviatori tallonabili non è consentita l'inversione del</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SYSTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>moto di una colonna che talloni un deviatoio, se non dopo che tutta la colonna ha superato il deviatoio stesso, onde evitare lo svio dei veicoli.</p> <p>Al termine della manovra, il capotreno, o l'agente di scorta del carrello o del treno M.L. deve confermare con dispaccio al D.U. l'ultimazione della manovra nonché, all'occorrenza, l'avvenuto reinserimento della chiave nell'unità bloccabile e il ripiombamento del relativo tasto <i>di</i> liberazione. Dopo il ricevimento di tale dispaccio il D.U. potrà rimuovere il vincolo per l'inoltro dei treni dalle stazioni limitrofe. Lo stazionamento dei veicoli e' ammesso solo sui binari secondari indipendenti da quelli di circolazione, con le modalità previste dalle norme comuni.</p> <p>3.7 INTERRUZIONI</p> <p><i>Di</i> regola, sono da evitare interruzioni delimitate, da uno o da entrambi i lati, da stazioni impresenziate. Qualora ciò non fosse possibile, prima di concedere un'interruzione il D.U. dovrà adottare i provvedimenti di cui al punto 3.9. Le interruzioni che interessano un binario di una stazione impresenziata devono essere estese fino alle stazioni limitrofe. Nelle stazioni impresenziate non occorre esporre il segnale d'arresto <i>di</i> cui all'art. 18/2 R.C.T.</p> <p>3.8 CARRELLI E TRENI MATERIALI</p> <p>La circolazione in linea dei carrelli e dei treni materiali che interessi una stazione impresenziata deve sempre avvenire in</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>regime di interruzione. Nel caso di circolazione al carrelli e treni materiali che dovessero impegnare il punto di comando automatico apertura segnali di protezione, le cui progressive sono precisate dall'Ufficio Potenziamento e Sviluppo interessato e indicate nell'Orario di Servizio, l'agente di scorta deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - arrestare i mezzi prima di impegnare il punto di comando; - azionare il dispositivo di esclusione di cui al punto 2.12; - superare con tutti i mezzi il punto di comando automatico; - riportare in posizione normale il dispositivo di esclusione. <p>I carrelli ed i treni materiali in arrivo ed in partenza nella stazione impresenziata dovranno arrestarsi prima di impegnare ciascun deviatoio e l'agente di scorta dovrà accertarne la regolare posizione prima di autorizzare il movimento.</p> <p>Quando i carrelli debbano percorrere un deviatoio con ritorno automatico nella posizione iniziale, disposto nella posizione per cui sarebbe tallonato, e' necessaria la preventiva manovra a mano del deviatoio stesso portandolo nella posizione richiesta, al fine di evitare possibili svii.</p> <p>Per lo svincolo e il ripiombamento della chiave dell'unità bloccabile occorre attenersi a quanto previsto al precedente punto 3.6.</p> <p>Il ricovero dei carrelli e dei treni M.L. nelle</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stazioni impresenziate, di norma, non e' ammesso. Il D.U., tuttavia, può eventualmente autorizzarlo in relazione alle circostanze di fatto, disponendo il ricovero, in manovra, sui binari secondari e, solo in casi eccezionali, nel binario di circolazione che non deve essere utilizzato da eventuali treni. A manovra ultimata l'agente di scorta del carrello dovrà precisare, nel dispaccio di riattivato, anche il binario su cui e' ricoverato ed assicurarne l'immobilizzazione.</p> <p><i>3.9 VINCOLO DEI TRENI</i> Ogni qualvolta le circostanze richiedano l'adozione di provvedimenti restrittivi riguardanti la sicurezza della circolazione, il D.U. deve vincolare la partenza dei treni interessati nelle stazioni impresenziate a proprio nulla osta. I treni così vincolati non possono, in ogni caso, proseguire oltre la stazione impresenziata interessata senza esplicito nulla osta del D.U.</p> <p><i>4. ANORNALITA 'I GUASTI/ MANUTENZIONE</i> <i>4.1. LIBERAZIONE ARTIFICIALE ITINERARI</i> L'azionamento del tasto di liberazione artificiale, da parte del capotreno, e' subordinato all'autorizzazione scritta del D.U.(*) In caso di incrocio il capotreno potrà azionare la maniglia di consenso per treno incrociante solo dopo aver rpiombato il tasto di li</p> <p><i>4.2. LIBERAZIONE ARTIFICIALE P.L. DI LINEA A BARRIERE COMPLETE AZIONATE</i></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012) </p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>AUTOMATICAMENTE</i> L'azionamento, da parte del capotreno, del tasto di liberazione artificiale P.L. di linea a barriere complete azionate automaticamente, ove esistente, è subordinato all'autorizzazione scritta del D.U. che dovrà concederla solo dopo aver acquisito la certezza che il tratto fra la stazione impresenziata e la stazione adiacente, dal lato cui il tasto TIPLL si riferisce, sia libero da treni.(*) La circolazione dei treni sui tratti interessati potrà essere ripresa normalmente solo dopo che il capo treno avrà confermato per iscritto al D.U. l'avvenuto ripiombamento del suddetto tasto TIPLL. In mancanza di tale conferma, ai treni inoltrati sul tratto interessato, dovrà essere prescritta marcia a vista In corrispondenza dei P.L. presenti sul tratto.</p> <p>(*) Tale operazione non é ammessa per i treni senza capotreno.berazione.</p> <p><i>4.3 ANNOTAZIONE SPIOMBAMENTI</i> Tutti gli spiombamenti effettuati nelle stazioni impresenziate, devono essere annotati sul registro M.125a dal D.U. al quale nei dispacci relativi .gli agenti interessati dovranno sempre precisare il numero del piombo tolto, nonché di quello applicato.</p> <p><i>4.4 MODALITA' PER L'ACCERTAMENTO DELL' INTEGRITA' POSIZIONE ED ASSICURAZIONE DEI</i></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>DEVIATOI A RITORNO ELASTICO</i></p> <p>Nelle stazioni impresenziate, in caso di ingresso con segnale di protezione disposto a via impedita e negli altri casi, quando necessario (movimenti carrelli, movimenti di manovra ecc), l'agente interessato deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - accertarsi dell'integrità dello scambio mediante accurato esame delle parti in vista dei dispositivi costituenti lo scambio stesso (aghi, contraghi, cuscinetti, tiranti, serratura); - accertarsi della regolare posizione dello scambio assicurandosi dell'avvenuto regolare accostamento tra ago e contrago; - accertarsi che il gancio relativo all'ago accosto agganci regolarmente la suola del rispettivo contrago, determinandone l'assicurazione. Qualora a seguito delle succitate verifiche risulti una irregolare posizione o assicurazione dello scambio, l'agente interessato può tentare di ottenere la regolare posizione e assicurazione effettuando una o più manovre a mano con le modalità indicate nel successivo punto 4.5. <p><i>4.5 OPERAZIONI PER LA MANOVRA DEI DEVIATOI A RITORNO ELASTICO</i></p> <p>Qualora occorra effettuare la manovra a mano del deviatoio, l'agente interessato deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) recarsi presso l'Ufficio movimento ed ottenere l'autorizzazione scritta da parte del D.U. per lo svincolo della chiave MD dalla relativa unita bloccabile; b) azionare il tasto di liberazione artificiale ed 					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>estrarre la chiave stessa;</p> <p>c) inserire la chiave MD nella serratura centrale (ave sono bloccate le chiavi degli scambi di stazione) e ruotarla verso destra;</p> <p>d) estrarre la chiave FS, relativa allo scambio in questione, necessaria per la manovra dello scambio stesso;</p> <p>e) recarsi presso lo scambio e sbloccare il settore di immobilizzazione 1 (vedi figura) solidale con la leva del contrappeso mediante l'inserimento della chiave FS e la sua rotazione verso destra;</p> <p>f) effettuare la manovra dello scambio agendo sulla leva del contrappeso;</p> <p>g) accertare, come indicato al punto 4.4, che la manovra si sia regolarmente completata.</p> <p>Cessati i motivi che richiedevano la manovra a mano del deviatoio e riportato in ogni caso il deviatoio stesso nella posizione di normale funzionamento, l'agente deve:</p> <p>h) bloccare la leva di manovra ruotando la chiave FS verso sinistra ed estrarla dalla serratura del deviatoio;</p> <p>i) recarsi presso l'Ufficio movimento e re introdurre la chiave FS nella serratura centrale per permettere l'estrazione della chiave MD;</p> <p>l) estrarre la chiave MD e reinserirla nell'unità bloccabile;</p> <p>m) ripiombare il tasto di liberazione artificiale;</p> <p>n) confermare con dispaccio al D.U. l'avvenuto reinserimento della chiave nell'unità bloccabile e il ripiombamento del</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>tasto di liberazione artificiale.</p> <p><i>4.6 GUASTO DEI DEVIATOI</i></p> <p>Qualora venga riscontrata una anomalia ai deviatoi, comunque manovrati, dovranno essere osservate le norme di dettaglio emanate dagli Uffici Compartimentali interessati. In particolare, per i deviatoi di tipo tallonabile con ritorno automatico nella posizione iniziale, tali norme dovranno essere stabilite secondo i criteri di seguito specificati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - qualora risulti danneggiato l'armamento il deviatoio non dovrà essere impegnato e dovrà essere dato immediato avviso al D. U. ; - qualora invece sia integro l'armamento ma risultino danneggiati i tiranti di manovra, o comunque risulti slacciato dall'apparecchio di manovra, lo scambio potrà essere impegnato solo dopo la sua assicurazione con fermascambio a morsa e distanziatore; - qualora, pur essendo integri sia l'armamento che i tiranti di manovra, il deviatoio non risulti regolarmente disposto e assicurato, si dovrà tentare di ottenere dette condizioni mediante la manovra a mano, dopo di che, se si ottiene la regolare disposizione del deviatoio ma non la sua assicurazione, lo scambio potrà essere impegnato dal treno solo dopo assicurazione con fermascambio a morsa e distanziatore; - l'agente interessato, prima di applicare il fermascambio a morsa e distanziatore, deve ricevere autorizzazione dal DU, il quale, prima di concederla dovrà vincolare i treni che potranno impegnare di calcio il deviatoio interessato. La rimozione del 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>vincolo é subordinata a quella del fermascambio a morsa e distanziatore;</p> <p>- non occorre l'assicurazione con fermascambio a morsa e distanziatore quando risultino integri i tiranti di manovra e il deviatoio risulti regolarmente assicurato.</p> <p><i>4.7 MOVIMENTI A VIA IMPEDITA SEGNALE DI PROTEZIONE</i></p> <p>Manifestandosi una anomalia tale che il segnale di protezione risulti a via impedita o spento, qualora nella stazione impresenziata non debba effettuarsi incrocio, il treno potrà essere fatto avanzare dal capotreno con le modalità dell'art.49/6 R.S.</p> <p>Qualora il treno interessato dall'anormalità abbia incrocio nella stazione impresenziata, esso dovrà arrestarsi al segnale di protezione. Trascorsi cinque minuti il capotreno deve recarsi in stazione e prendere accordi con il capotreno del treno incrociante per l'ingresso del proprio treno.</p> <p>Nel caso in cui entrambi i treni debbano entrare con il segnale di protezione disposto a via impedita, i capotreno devono prendere accordi per stabilire quale dei due treni debba entrare per primo. Il capotreno del treno che entrerà per secondo dovrà attendere in stazione l'arrivo del primo treno al cui capotreno spetta la protezione dell'attraversamento a raso. I treni dovranno essere fatti avanzare dai capotreno con le modalità previste dall'art. 49/6 R.S.</p> <p>Il D.U. deve essere informato dei guasti per l'adozione dei necessari provvedimenti.</p> <p><i>4.8 MOVIMENTI A VIA IMPEDITA SEGNALE DI PARTENZA</i></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>In caso di mancata disposizione a via libera del segnale di partenza, il capotreno deve accertare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'esistenza o meno del controllo e bloccamento di chiusura dei P.L. di stazione protetti dal segnale di partenza; - l'esistenza o meno del consenso dei P.L. di linea protetti dal segnale di partenza; - lo stato di allarme o meno degli eventuali P.L. automatici a semibarriere. <p>Il capotreno dovrà prescrivere al proprio treno di partire con segnale disposto a via impedita e marcia a vista sull'itinerario di partenza nonché, in base all'esito dei suddetti accertamenti, la marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. per i quali manchi il controllo con bloccamento o il consenso di chiusura oppure esista lo stato di allarme.</p> <p>In caso di eccezionale presenza di deviatori manovrati a mano sull'itinerario di partenza, il capotreno dovrà inoltre prescrivere al treno di fermare prima di impegnare i deviatori e di oltrepassarli con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione.</p> <p>Il D.U. deve essere informato dei guasti per l'adozione dei necessari provvedimenti.</p> <p><i>4.9 INTERRUZIONE DEL FUNZIONAMENTO DEL TELEFONO</i></p> <p>In caso di impossibilità di mettersi in comunicazione con il D.U. in una stazione impresenziata, il capotreno dovrà cercare di utilizzare altri posti telefonici, anche pubblici, ubicati nelle vicinanze.</p> <p>Non potendo comunque comunicare con il</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>D.U., il capotreno è ugualmente tenuto a scrivere nell'apposito protocollo il fonogramma di giunto e di partenza, nonché quelli relativi agli spiombamenti di cui al precedente p. 4.3. A fianco dei fonogrammi non trasmessi, e precisamente in corrispondenza delle colonne relative alla data ed alle ore di trasmissione, il capotreno deve esporre la parola "interruzione".</p> <p>Resta inteso che i treni eventualmente vincolati a nulla osta del D.U. non devono proseguire oltre la stazione in cui esiste il vincolo.</p> <p><i>4.10 LAVORI NELLE STAZIONI IMPRESENZIATE E NEI TRATTI DI LINEA ATTIGUI</i></p> <p>I lavori di manutenzione devono essere effettuati, possibilmente, durante opportuni intervalli di circolazione.</p> <p>Per i suddetti lavori, i rapporti avvengono direttamente fra D.U. ed agente della manutenzione; a tale scopo il D.U. ha in consegna i fascicoli M 45, M 45a, M 46, che hanno anche la funzione di protocollo telefonico.</p> <p>I lavori di manutenzione o di riparazione relativi agli enti aventi influenza sull'aspetto dei segnali (ad es. deviatori, P.L., c.d.b., ecc.) devono essere sempre eseguiti mantenendo a via impedita i segnali interessati. Per garantire tale condizione, l'agente della manutenzione deve azionare l'apposito dispositivo che inibisce l'apertura dei segnali. Inoltre deve praticare nella colonna "osservazioni" del modo M 45 la seguente annotazione:</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>"Segnale/i ... / ... mantenuto/i a via impedita". Per quanto possibile, analogo provvedimento deve essere adottato anche per i lavori relativi ai segnali di protezione e/o partenza.</p> <p>Il D.U., che abbia ricevuto il dispaccio di emissione del modo M.45, deve trasmettere la propria firma ed il numero di controllo, che hanno valore di nulla osta all'inizio dei lavori, dopo aver adottato i necessari provvedimenti interessanti la circolazione dei treni, tenendo conto delle eventuali annotazioni praticate dall'agente della manutenzione; l'arrivo o la partenza dei treni con segnali a via impedita o da considerarsi tali, devono essere sempre subordinati a specifico ordine del D.U. che impartirà anche le prescrizioni occorrenti in relazione agli enti interessati ai lavori.</p> <p>Il passaggio di eventuali treni durante i lavori ai deviatoi potrà avvenire con emissione di modo M 46. Il D.U. deve compilare il modo M.46 e quindi trasmetterne il contenuto all'agente della manutenzione che lo trascriverà sul modo M.46 in dotazione alla stazione, dando come numero di controllo il numero del proprio M 46 seguito da un numero saltuario di due cifre. L'agente della manutenzione compilerà il modo M 46 di sua competenza, provvederà a disporre i deviatoi nella posizione richiesta,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>assicurandoli eventualmente con fermascambio a morsa e cuneo o distanziatore quindi confermerà con dispaccio al D.U. che disporrà per il movimento del treno.</p> <p>Al termine dei lavori, per l'emissione del modo M.45 a. devono osservarsi procedure analoghe a quelle previste per il modo M.45.</p>					
<p>Circolare ES.C/R.02/1.G del 29 ottobre 1992 Oggetto: Atti informativi e conservativi in occasione di incidenti di esercizio Segue testo....</p>					Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF.
<p>Circolare ES.C/R.GL.03/11.91TE del 24 novembre 1992 Oggetto: Norme particolari per il telecomando delle porte dei treni con carrozze GC</p> <p>Come è noto, con circolare P.RI/R/R.03/11.91ter = S.MR/0.03/405.8bis del 28/12/1990 è stato stabilito che per le carrozze con porte a comando elettropneumatico, relativamente a quelle contraddistinte dal codice di ripartizione A 40L (Gran Confort), valgono le norme di cui ai commi dal 7 al 13 dell'art.91 ter della P.G.O.S.</p> <p>In via temporanea, in attesa che vengano completate alcune modifiche alle porte in oggetto resesi necessarie a causa di alcuni inconvenienti, si dispone che nelle stazioni di origine e , limitatamente alle sole carrozze aggiunte, nelle stazioni in cui viene modificata la composizione, il capotreno effettui una prova di funzionamento. Tale</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.</p> <p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p>16.8. Qualora, durante la marcia di un treno viaggiatori, siano rilevate una o più porte non</p>			IF	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>prova dovrà consistere nell'apertura e o chiusura agendo sulle apposite maniglie e o sul pulsante di ogni singola porta delle carrozze Gran Confort.</p> <p>Per tali operazioni il Capotreno, al fine di evitare ritardi, può avvalersi della collaborazione del personale di scorta.</p> <p>In caso di irregolarità deve essere richiesto l'intervento del personale di verifica.</p> <p>Nei treni scortati da agente tecnico le suddette incombenze sono assegnate a tale agente.</p> <p>Gli Uffici in indirizzo restano incaricati per la diffusione della presente a tutto il personale interessato.</p> <p>Si prega confermare ricevimento ed ottemperanza.</p>	<p>correttamente chiuse, il treno deve essere subito arrestato, al fine di provvedere alla loro regolarizzazione. L'utilizzo delle porte di accesso dei veicoli in condizioni degradate è ammesso nel rispetto delle specifiche procedure, emanate tenuto conto delle caratteristiche del materiale rotabile e del servizio svolto, che permettano di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario, fermo restando che un treno non può effettuare il servizio viaggiatori e deve essere immediatamente inviato all'impianto di manutenzione qualora nella stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione vengano rilevate una o più porte guaste o i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.</p> <p>24.2 I veicoli in uscita dagli impianti di manutenzione non devono presentare non conformità pericolose per la sicurezza della circolazione, degli utenti, clienti, lavoratori interessati o terzi. In particolare un veicolo adibito al servizio viaggiatori non può uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste né con i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.</p>				
<p>Circolare ES.C/R.GL.04/44 del 15 dicembre 1992</p> <p>Oggetto: Collegamento sperimentale via radio bordo-bordo e terra-treno ambito stazione</p> <p>Segue testo.....</p>					<p>Vedi tabella di raffronto Sezione I Parte Seconda NEAT - RCF</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Circolare ES.C/R.GL.01/7.1 del 18 dicembre 1992</p> <p>Oggetto: Richieste di deroga per l'attenuazione del livello sonoro segnalazioni acustiche per PL</p> <p>Segue testo.....</p>					Aspetti tecnico-organizzativi dei GI non regolamentati dal RCF.
<p>Circolare ES.C/R./GL.01/23 del 25 febbraio 1993</p> <p>Oggetto: Emissione M.45 su linee con Bca</p> <p>Segue testo.....</p>					Vedi tabella raffronto IESBE conta assi- RCF.
<p>Circolare ES.C.R/GL.01/1.25 del 12 marzo 1993</p> <p>Oggetto: Abilitazione di una stazione oltre il periodo di programmazione</p>					Aspetti organizzativi dei GI non regolamentati dal RCF.
<p>Circolare R/C/R/GL.01/2.2 del 19 marzo 1993</p> <p>Oggetto: Attivazione nuova normativa per la circolazione dei treni in caso di guasto del BA sulle linee a Dirigenza Locale</p> <p>Segue testo.....</p>					Vedi tabella raffronto IESBE blocco automatico-RCF.
<p>Circolare R/C/R/GL.01 del 27 aprile 1993</p> <p>Oggetto: Dispositivi di chiusura urgente segnali (CU) ubicati nei Posti di Servizio per i quali è possibile l'impresenziamento</p> <p>In base agli attuali schemi di principio, i Posti di Servizio (PdS) per i quali è possibile l'impresenziamento vengono sempre dotati di dispositivi per la chiusura urgente dei segnali (CU), realizzati mediante maniglie alloggiare in cassette metalliche con protezione di vetro e sportello esterno in rete metallica.</p>					Aspetti tecnico-organizzativi di competenza dei GI non regolamentati dal RCF.

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>La presenza di tali dispositivi dovrebbe costituire un efficace e rapido strumento per ottenere l'arresto della circolazione all'insorgere di situazioni di effettiva necessità nei PdS impresenziati.</p> <p>Recentemente però, sono stati segnalati, da alcuni Compartimenti, casi di indebito azionamento dei dispositivi con ripercussioni talora gravi sulla regolarità della circolazione.</p> <p>In seguito a tali segnalazioni questa sede ha esperito, in tutti i Compartimenti, un'indagine sulla reale utilizzazione dei dispositivi citati, la quale ha evidenziato un'ampia estensione del fenomeno negativo suddetto a fronte della inconsistenza di casi di effettiva necessità.</p> <p>Alla luce dei risultati dell'indagine, considerati anche i precedenti provvedimenti relativi ai dispositivi CU dei PL adottati per analoghe motivazioni con circolare IE 51 M.112/7/1/103 del 5.12.85, e avuto il parere favorevole del Servizio Impianti Tecnologici in indirizzo, questa sede dispone quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - negli impianti di futura realizzazione il dispositivo CU non dovrà, di regola, essere realizzato. Tuttavia, gli Uffici Produzione potranno disporre eccezionalmente l'installazione, in particolari situazioni locali, che dovranno essere valutate di volta in volta a cura delle Unità di Produzione interessate (elevata frequentazione di viaggiatori, sistematiche presenze di personale FS per necessità 	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>operative);</p> <ul style="list-style-type: none"> - negli impianti già dotati del dispositivo CU, il dispositivo stesso deve essere rimosso, secondo criteri analoghi a quelli espressi nel punto precedente; <p>nei PdS in cui i dispositivi CU rimanessero o dovessero essere installati, essi dovranno essere ubicati all'esterno del FV, alloggiati nelle consuete cassette metalliche (qualora il mantenimento o l'installazione fossero connessi a sistematiche presenze di personale FS, i dispositivi potranno essere custoditi in appositi armadietti con chiusura a chiave FS).</p>					
<p>Circolare ES.C/R.04 del 29 aprile 1993 Oggetto: Condizioni tecniche e disposizioni normative per l'istituzione e la rimozione dei regimi d'esercizio su linee a doppio binario con B.A.B. Allegati:1</p> <p>Si trasmettono in allegato le condizioni tecniche e le disposizioni normative indicate in oggetto e concordate con l'ex Divisione Tecnologie e Sviluppo di Sistema (Servizio Impianti Tecnologici), che disciplinano l'istituzione e la rimozione dei regimi d'esercizio dei Posti di Servizio sulle linee a doppio binario. sia a dirigenza locale sia con C.T.C., attrezzate con il B.A.B.</p> <p>Le presenti norme sono valide per gli impianti di futura realizzazione; per quelli realizzati o in corso di</p>					<p>Vedi tabella raffronto IESBE blocco automatico - RCF</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>realizzazione. le Unità interessate valuteranno l'opportunità di procedere agli eventuali adeguamenti.</p> <p>I relativi schemi circuitali saranno forniti dall'Area Ingegneria e Costruzioni che provvederà anche ad informare la Divisione Costruzioni.</p> <p>Gli Uffici in indirizzo restano incaricati di:</p> <ul style="list-style-type: none"> * emanare le norme di dettaglio; * emanare specifiche norme per quanto concerne i binari di circolazione scarsamente utilizzati degli impianti permanentemente o temporaneamente impresenziati di cui al p. 3.10 dell'allegato. Tali disposizioni, che anticipano quelle contenute nella I.S.D., di prossima emanazione devono essere adottate anche per le località di servizio ubicate sulle linee a doppio binario non banalizzate o a semplice binario; * informare il dipendente personale interessato, tenendo presente che le integrazioni alle norme relative ai rilevatori termici delle boccole di cui al p. 3.9 dell'allegato devono essere portate a conoscenza anche del personale di condotta. <p>Segue testo Allegato.....</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Circolare R.C/R.GL.02/7.1 del 29 aprile 1993 Oggetto: marcia a vista in corrispondenza dei PL</p> <p>1. PREMESSA</p> <p>Di recente, si sono verificati casi in cui il p.d.m., al quale era stato regolarmente prescritta, nel rispetto di quanto previsto</p>	<p>15.1 Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non vengono attivati, i PL possono essere impegnati dai treni solo dopo che il regolatore della circolazione abbia messo in atto, in relazione alle caratteristiche del PL, dei</p>	M	I	GI	<p>Non è più regolamentata la marcia a vista specifica sui PL in quanto la stessa, finalizzata ad impedire che un</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dall'art. 6/17 RCT (e corrispondente art. 20/10 IPCL), la marcia a vista in corrispondenza di un P.L. a seguito di guasto, ha contestato la validità della predetta prescrizione ritenendola a suo giudizio in contrasto con quanto stabilito dal Codice della Strada e del relativo Regolamento di attuazione.</p> <p>Si è anche verificato il caso che il Collegio di Conciliazione ed Arbitrato previsto in sede compartimentale (Art. 87 CCNL) , al quale il p.d.m. aveva inoltrato ricorso avverso la sanzione disciplinare comminatagli per aver determinato nell'occorso perturbazione nella circolazione dei treni, ha annullato la sanzione medesima.</p> <p>Al fine di chiarire l'intera questione si forniscono le precisazioni e le disposizioni di seguito riportate.</p> <p>2. CONSIDERAZIONI</p> <p>2.1. <u>Quadro normativo generale</u></p> <p>L'art. 44 del nuovo Codice della strada (Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285), al 3° comma sancisce l'obbligo di collocare dei "cavalletti" nel caso che le barriere o semibarriere di un PL siano in avaria.</p> <p>L'art. 184 del Regolamento di attuazione del codice stradale (DPR 16 dicembre 1992, n. 495), al 1° comma stabilisce l'obbligo di sostituire le barriere o semibarriere dei PL in avaria con "almeno un cavalletto per parte" ovvero "con una bandiera rossa rifrangente e con una lanterna a luci rosse di notte e negli altri casi di scarsa visibilità" (il successivo art. 189 indica poi le caratteristiche che siffatti cavalletti debbono avere).</p> <p>Le predette disposizioni sono coerenti con il</p>	<p>convogli e alle condizioni ambientali, i provvedimenti cautelativi (utilizzo di dispositivi, modalità di attraversamento, ecc.) che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il treno non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.</p>				<p>treno che impegna il PL urti un veicolo stradale sopraggiunto nel frattempo sul binario, potrebbe non impedire l'urto di un veicolo stradale contro un treno finché quest'ultimo non sia stato ancora percepito come ostacolo dal conducente del veicolo stradale.</p>

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Titolo IV del DPR 11 luglio 1980, n. 753. Infatti, il Codice della strada (artt. 140 e 141) e il relativo Regolamento d'attuazione (art. 342) stabiliscono gli obblighi e le cautele a cui deve attenersi l'utente stradale per l'attraversamento dei P. L. (limitazioni di velocità, rispetto segnali lato strada, ecc.).</p> <p>Contemporaneamente però, in virtù degli attuali poteri attribuiti al Ministro dei Trasporti ed alle F.S. (derivanti dall'art. 95 del DPR 753/1980 appena citato, come successivamente modificato, quanto alla competenza a deliberare, dalla Legge 210/1985, ed infine dall'art.14 del DL 333/1992, convertito nella Legge 359/1992, istitutivo delle FS-S.p.a.), hanno valore pari a quello del Regolamento di attuazione stradale anche tutte le norme stabilite dai Regolamenti ferroviari a proposito della protezione dei PL e della m.a.v. in corrispondenza degli stessi (art. 6/16 e 6/17 RCT; vari articoli del R.S., quali ad esempio art. 53/2 e 53 bis/4), che precisano obblighi e modalità per l'effettuazione della marcia a vista medesima, con riguardo alla circolazione dal lato ferroviario.</p> <p>Alle suddette norme stabilite dai Regolamenti (RCT e RS), che hanno valenza esterna nel senso che esprimono le regole giuridiche-comportamentali cui la generalità dei soggetti deve adeguarsi onde evitare la responsabilità civile e/o penale che l'ordinamento riserva a chi viola la legge, vanno aggiunte poi le</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>norme che le FS emanano (sotto forma di disposizioni interne, tali definite dagli artt. 96, 97, 98 e 99 del DPR 753/1980), per disciplinare i comportamenti operativi dei propri agenti per garantire la sicurezza dell' esercizio (al riguardo, si citano, in particolare, l'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, che negli artt. 20/7 e 20/10 ricalca il disposto dell'RCT, e l'Istruzione per l'esercizio dei P.L., che dettaglia i relativi sistemi di protezione e gli obblighi del personale, sia in condizioni di regolare funzionamento degli stessi, sia in caso di anormalità).</p> <p>In particolare, in vari punti dell'IEPL (ad es. artt. 8/5, 9/4a), 11/8b)) è previsto il ricorso alla marcia a vista dei treni in corrispondenza dei PL, in caso di guasto degli stessi e fino all'istituzione del presenziamento; è anche richiesto che venga subito avvisato il personale della manutenzione per la riparazione del guasto.</p> <p>In definitiva, dall'intero quadro normativo descritto emerge che il complesso delle norme in questione (legislative- e regolamentari, ferroviarie e stradali) concorre paritariamente a costituire un sistema unitario, coerente ed omogeneo, con disposizioni che si integrano tra di loro senza contrasti; tale complesso rende in particolare possibile che, in attesa del ripristino dei meccanismi avariati di un PL o della loro temporanea sostituzione con succedanei, la circolazione possa e debba proseguire in regime di emergenza, con le particolari cautele</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>proprie di quella procedura che è definita marcia a vista. Pertanto, ne consegue che l'ordine di m.a.v. non può essere considerato in nessuna occasione in contrasto con la legge penale ed esso non è suscettibile di legittimo rifiuto di esecuzione a termini dell'art. 73/2g) del vigente CCNL, come se costituisse atto vietato.</p> <p>2.2. <u>Carattere di emergenza della m.a.v.</u> Naturalmente, l'uso degli strumenti sostitutivi, come pure l'uso di ogni strumento improprio, che, in quanto tale, 5,010 in rispetto della legge dell'emergenza, può ovviare alla mancanza dello strumento specificatamente individuato e dedicato al raggiungimento dello scopo perseguito (altrimenti, si tratterebbe di mezzi alternativi e non sostitutivi), deve restare circoscritto alla sola fase dell'emergenza e non protrarsi oltre i ragionevoli limiti materiali dell'intervento ripristinatorio, limiti che sono essenzialmente correlati alla natura e complessità del guasto, alle condizioni ambientali in cui l'intervento deve essere eseguito, al tempo di accadimento dell'evento.</p> <p>Ciò vale anche, e a maggior ragione, per la marcia a vista, che si svolge in una condizione di rischio imminente e che pertanto non può e non deve essere protratta oltre il tempo strettamente indispensabile affinché sia attivato il presenziamento del P.L. (con l'uso degli strumenti di protezione sostitutivi), o, se più tempestiva, sia effettuata la riparazione del guasto in atto.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><u>3. DISPOSIZIONI ORGANIZZATIVE</u> Con circolare ES.C/R.02 - ES.C/P.03.400.2 - ES.I del 13.1.1992, sono state già impartite (p.2.2) disposizioni generali al fine di limitare il più possibile le prescrizioni di marcia a vista su PL, evitando situazioni di guasto prolungato e provvedendo al più presto o per la riparazione o, secondo quanto previsto dalla regolamentazione, per il presenziamento del P.L. Si impartiscono di seguito disposizioni più dettagliate per ridurre al massimo il periodo di ricorso alla procedura della marcia a vista in situazioni di guasti relativi ai P.L.</p> <p><u>3.1. Criteri da seguire in caso di guasti relativi ai PL</u></p> <p>a) Gli interventi per il ripristino dell' efficienza dell' impianto devono essere effettuati nel rispetto delle norme già stabilite nel punto 4 dell'allegato 1 alla Circolare 0/RI.S.01/32/223 del 21.9.1990 riguardante la normativa degli interventi in regime di reperibilità e disponibilità. Pertanto, ogni qualvolta il guasto comporti la marcia a vista sui PL, gli interventi di riparazione devono avvenire con la massima urgenza senza essere procrastinati.</p> <p>b) Nell' ambito delle Unità di Produzione, devono essere definiti tutti gli aspetti organizzativi, per ottenere la massima riduzione dei tempi di intervento e un' azione combinata con il personale di stazione, quando occorra inviare in corrispondenza dei P.L. un agente addetto al</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>presenziamento (mezzi di trasporto, eventuali attrezzature telefoniche, percorsi, accordi con le stazioni, ecc.).</p> <p>c) Allo scopo di poter disporre di un numero più ampio di agenti idonei al presenziamento dei P.L. in casi di guasto, le Unità di Produzione, d'intesa con gli Uffici Produzione, possono stabilire che vi provveda anche il personale delle infrastrutture.</p> <p>d) In linea di principio, per determinati P.L., per i quali il presenziamento risulta particolarmente difficoltoso (PL di cui art. 53 bis R.S., P.L. con barriere complete azionate automaticamente di cui art. 10 IEPL, privi di dispositivi occorrenti per il presenziamento, P.L. di linea manovrati a distanza da P.G. e non muniti di garitte) deve essere prevista la sola riparazione.</p> <p>Solo in casi del tutto eccezionali, quando il guasto è tale da non poter essere riparato celermente per imprevedibili difficoltà di reperimento di pezzi di ricambio, può essere previsto il presenziamento del P. L. dotando il personale interessato delle strutture necessarie (attrezzature e documentazione occorrenti per il presenziamento, apparecchi radio-telefonici portatili ecc.).</p> <p>In tali evenienze, per la protezione dell'attraversamento, possono essere emanate dagli Uffici Produzione le norme particolari di cui all'art.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>6/14 IEPL, in alternativa al regime della chiusura ad orario se questo non è già escluso in base all'art. 12 IEPL.</p> <p>e) Per i restanti P.L., diversi da quelli di cui al precedente punto d), deve essere sempre presa in considerazione la possibilità del presenziamento.</p> <p>In sede locale dovranno essere stabiliti i criteri e le modalità in relazione all'ubicazione del P.L., alla possibilità di reperire il personale (ad esempio, per mezzo di temporanea sospensione di lavorazioni procrastinabili, ricorso a cumulo di mansioni, ecc.), alla previsione della durata dell' intervento ripristinatorio, all'intensità del traffico ferroviario/stradale, ecc ..</p> <p>f) Dovendo ricorrere al presenziamento, devono essere individuati i P.L. per i quali è possibile in via normale il ricorso al presenziamento (punto e) e quelli per i quali vi si può ricorrere in via eccezionale (punto d), il personale, che può essere impiegato (stazione o infrastrutture), i criteri per il reperimento del personale, e altre eventuali disposizioni utili.</p> <p>Tali disposizioni devono essere riportate anche nei Registri delle Disposizioni di servizio delle stazioni interessate.</p> <p><u>3.2. Carenze sistematiche di personale</u></p> <p>Si ribadisce che non è consentito il ricorso alla prescrizione di marcia a vista sui PL per supplire, in via sistematica, a carenze di personale, salvo che l'impossibilità di provvedere al presenziamento, quando</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>previsto, derivi da cause di forza maggiore (impedimenti eccezionali, proteste sindacali, ecc.).</p> <p>4. <u>DISPOSIZIONI FINALI</u></p> <p>Gli Uffici Produzione devono garantire l'attuazione dei provvedimenti previsti dalla presente circolare e impartire le eventuali disposizioni ulteriormente necessarie alle Unità di Produzione dipendenti, relazionando al più presto sinteticamente sulle iniziative intraprese, controllando nel tempo che i casi di ricorso alle procedure di marcia a vista siano contenute in tempi ragionevoli e rimuovendo quelle condizioni che concorrono a rendere tale durata eccessiva.</p>					
<p>Circolare ES.C7R.GL.01/1.24 del 17 maggio 1993</p> <p>Oggetto: NORMATIVA SPERIMENTALE PER IL SOCCORSO AI TRENI SULLA DIRETTRICE BOLOGNA-FIRENZE-ROMA (LINEE DD, LINEE LL CON BA, TRATTI DI INTERCONNESSIONE)</p> <p>1. <u>FINALITA'</u></p> <p>Al fine di ridurre le soggezioni alla circolazione nel caso di richiesta di locomotiva di soccorso, sono state predisposte, ad integrazione e in deroga alla normativa vigente, le norme di seguito riportate che dovranno essere adottate in via sperimentale sulla direttrice Bologna-Firenze-Roma</p> <p>2. <u>DISPOSIZIONI TECNICHE E NORMATIVE</u></p>	<p>18.1 Nel caso in cui un treno non possa proseguire con i propri mezzi, l'agente di condotta deve inoltrare, al regolatore della circolazione, la richiesta di soccorso, provvedendo altresì all'esposizione sul terreno, in punto stabilito dalle specifiche procedure, di un segnale d'arresto (bandiera rossa o fanale di segnalazione a luce rossa) per l'orientamento del convoglio soccorritore. In attesa del soccorso il treno non deve più essere spostato, anche nel caso in cui cessasse la necessità del soccorso, a meno di una specifica prescrizione del regolatore della circolazione al quale è stata fatta la richiesta di soccorso.</p> <p>18.2 L'invio del convoglio soccorritore sul binario occupato dal treno da soccorrere deve essere autorizzato dal regolatore della circolazione al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso. Il convoglio soccorritore dovrà essere inoltre autorizzato a entrare nella sezione di blocco</p>			<p>IF GI</p>	<p>Le IF per ciò che riguarda la richiesta del soccorso e gli aspetti tecnici del convoglio.</p> <p>I GI per ciò che riguarda la circolazione del convoglio di soccorso e dopo il soccorso.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2.1 Preavviso di soccorso Al verificarsi di avarie, che lascino presumere la necessità di dover richiedere la locomotiva di soccorso, il macchinista deve, se facilmente possibile (telefono terra-treno, altri mezzi di comunicazione ecc ..), darne immediato preavviso verbale al DCO, sulle linee telecomandate, e al DM o DC sulle altre linee fornendo le informazioni disponibili. L'operatore che riceve tale comunicazione deve adottare le stesse iniziative previste in caso di ricevimento di una richiesta di soccorso (avvisi, individuazione e predisposizione del mezzo di soccorso, ecc.), fatta eccezione per l'inoltro del soccorso, che invece deve essere effettuato solo dopo che è stata avanzata la relativa richiesta scritta.</p> <p>2.2 Richiesta effettiva di soccorso La richiesta di soccorso deve essere inoltrata al DCO, sulle linee telecomandate, e al DM della stazione limitrofa sulle linee a dirigenza locale; resta inteso che dovranno essere adottati i provvedimenti relativi alla normativa vigente (art. 41 IPCL) con l'avvertenza di esporre il segnale di arresto dal lato di provenienza.</p> <p>2.3 Soccorso con altro treno a seguito 2.3.1 Norme generali a) E' consentito il soccorso di un treno fermo in linea con un altro treno circolante a seguito qualora</p>	<p>occupata dal treno da soccorrere e proseguire con marcia a vista fino al segnale di arresto di cui al precedente punto 18.1, da dove dovrà accostarsi al treno da soccorrere per l'aggancio con le necessarie cautele.</p> <p>18.3 Dopo la congiunzione i due convogli uniti devono circolare come un unico treno nel rispetto delle norme di cui al presente regolamento.</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>esistano le seguenti condizioni: la linea sia esercitata con blocco elettrico automatico e lo stesso sia funzionante; entrambi i convogli devono essere composti di materiale ordinario, tenendo presente che i treni navetta possono essere utilizzati per il soccorso solo se hanno la locomotiva in testa e che i treni merci non possono essere soccorsi;</p> <p>b) il provvedimento deve essere autorizzato d'intesa tra agenti del Movimento e della Trazione (DCO, DC, Coordinatore Movimento, Coordinatore Trazione), secondo Quanto stabilito dagli Uffici Produzione con norme di dettaglio tenendo presente che con l'unione dei treni non devono essere superati i limiti stabiliti dalle norme tecniche di esercizio della PGOS, salvo esplicite deroghe da parte delle Unità Centrali interessate;</p> <p>c) il DM, o DCO, che ha ricevuta la richiesta di soccorso, deve dare le necessarie istruzioni al treno soccorritore e da soccorrere. In particolare deve essere precisata la località fino alla quale è previsto che i due materiali viaggino uniti. Eventuali posti intermedi esistenti fino alla prima stazione presenziata da DM devono essere avvisati che i due treni viaggiano uniti fino alla predetta stazione;</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>c) gli agenti di cui al precedente punto b) possono stabilire, dopo averne valutata l'opportunità, di far proseguire i due treni uniti oltre la prima stazione presenziata da DM. In tal caso, per il proseguimento da tale stazione devono essere osservate le norme per la fusione dei treni, provvedendo alla soppressione del treno che ha chiesto soccorso;</p> <p>e) fino alla separazione dei materiali, la funzione di capotreno deve essere svolta dal capotreno del treno soccorritore. Nel caso sia scortato da capotreno solo il treno che ha chiesto soccorso, tale funzione deve essere svolta da detto agente.</p> <p>2.3.2 Congiunzione e prova freno All'aggancio dei due convogli deve provvedere il p.d.m. del treno che ha richiesto soccorso. La manovra di avvicinamento deve avvenire con cautela attestando preventivamente il convoglio soccorritore a circa 2 metri dal convoglio da soccorrere. All'erogazione dell'A.T. deve provvedere la locomotiva del treno soccorritore nel rispetto delle norme dall'Istruzione Tecnica 3152/TR 980. Eseguite le operazioni di aggancio, deve essere effettuata la prova del freno tipo "C" (verifica 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>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>funzionamento del freno del primo veicolo ubicato dopo il punto di ricongiunzione rispetto alla cabina di guida da cui avviene il comando del freno). Tale prova deve essere diretta dall'agente che svolge le funzioni di capotreno.</p> <p>2.3.3 Prescrizioni e documenti di scorta</p> <p>a) I macchinisti di entrambi i treni devono accertare, avvalendosi delle prescrizioni in loro possesso e del fascicolo orario, la percentuale di peso frenato esistente di ciascun convoglio; per la prosecuzione del convoglio unito dovrà essere rispettata la percentuale con il valore più basso.</p> <p>b) il limite di velocità massima consentito dal convoglio composto dai due materiali uniti deve essere determinato da entrambi i macchinisti, prendendo a riferimento quello più limitativo esistente.</p> <p>In ogni caso non devono essere superati i limiti di velocità di seguito riportati, rispetto all'ubicazione del rubinetto di comando del freno:</p> <p>velocità 50 km/h, quando dal banco di manovra anteriore del rotabile di testa è possibile l'uso normale del rubinetto di comando del freno;</p> <p>velocità 25 km/h, quando dal banco di manovra anteriore del rotabile di testa non è possibile</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'uso normale del rubinetto di comando del freno.</p> <p>c) i macchinisti di entrambi i treni devono inoltre individuare, fra tutte le prescrizioni in loro possesso e del fascicolo orario quelle più restrittive ai fini della prosecuzione del convoglio unito;</p> <p>d) i documenti di scorta devono restare in possesso dei rispettivi capitreno.</p> <p>3 DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>3.1 Restano valide le norme vigenti in quanto non Modificate dalla presente normativa.</p> <p>3.2 Gli Uffici Produzione interessati restano incaricati di:</p> <p>prendere accordi per emanare congiuntamente le norme applicative che dovranno essere distinte per le seguenti linee: Bologna-Firenze, Firenze-Roma (linee DD e LL con BA);</p> <p>informare il personale interessato..</p> <p>comunicare la data di entrata in vigore...</p> <p>3.3 Si informa che questa sede sta inoltre Studiando.....</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Circolare R.C/R.GL.03/11.111 del 17 maggio 1993</p> <p>Oggetto: Impiego automotori e locomotive di manovra in linea per soccorso ai treni sulla linea Bologna/Firenze/Roma.</p> <p>Allo scopo di ridurre le soggezioni alla circolazione in caso di soccorso ai treni in linea, si dispone che, in caso d'impiego di</p>	<p>18.1 Nel caso in cui un treno non possa proseguire con i propri mezzi, l'agente di condotta deve inoltrare, al regolatore della circolazione, la richiesta di soccorso, provvedendo altresì all'esposizione sul terreno, in punto stabilito dalle specifiche procedure, di un segnale d'arresto (bandiera rossa o fanale di segnalazione a luce rossa) per l'orientamento del convoglio soccorritore. In attesa del</p>			<p>IF GI</p>	<p>Le IF per ciò che riguarda la richiesta del soccorso e gli aspetti tecnici del convoglio.</p> <p>I GI per ciò che riguarda la</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>automotori e locomotive di manovra, qualora nelle corse d'invio la condotta sia affidata ad un agente del movimento, il mezzo deve essere scortato dal DM o da macchinista, nel caso in cui il soccorso deve essere effettuato su un tratto di linea per il quale l'agente addetto alla condotta non è abilitato. Farà carico all'agente di scorta il rispetto delle norme di circolazione.</p> <p>Con l'occasione si ribadisce che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il peso del treno da soccorrere non deve superare, in ogni caso, la prestazione del mezzo o dei mezzi (se utilizzati in doppia) di manovra previsto dall'Allegato III della PGOS (art.111/7); - Durante la corsa di ricovero, il macchinista del treno soccorso deve prendere posto a bordo del mezzo di manovra. <p>Resta inteso che, dovendo ricorrere alla scorta con DM, questi deve avere piena conoscenza delle norme di circolazione in vigore sulla linea interessata.</p>	<p>soccorso il treno non deve più essere spostato, anche nel caso in cui cessasse la necessità del soccorso, a meno di una specifica prescrizione del regolatore della circolazione al quale è stata fatta la richiesta di soccorso.</p> <p>18.2 L'invio del convoglio soccorritore sul binario occupato dal treno da soccorrere deve essere autorizzato dal regolatore della circolazione al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso. Il convoglio soccorritore dovrà essere inoltre autorizzato a entrare nella sezione di blocco occupata dal treno da soccorrere e proseguire con marcia a vista fino al segnale di arresto di cui al precedente punto 18.1, da dove dovrà accostarsi al treno da soccorrere per l'aggancio con le necessarie cautele.</p> <p>18.3 Dopo la congiunzione i due convogli uniti devono circolare come un unico treno nel rispetto delle norme di cui al presente regolamento.</p>				<p>circolazione del convoglio di soccorso e dopo il soccorso.</p>
<p>Circolare ES.C/R.GL.01712.3.40 del 13 luglio 1993</p> <p>Oggetto: Piombamento maniglia MD</p> <p>E' stato chiesto da un'Unità Periferica se, negli ACEI che ne sono sprovvisti, la maniglia MD per lo svincolo dalle unità bloccabili delle chiavi per la manovra a mano dei deviatori, debba essere normalmente piombata con piombo ad aletta. Ciò in relazione al fatto che alcuni ACEI del tipo</p>	<p>2.11. Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo. Gli apparati di sicurezza</p>			<p>GI</p>	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>I/019 sono stati in passato realizzati con maniglia MD predisposta per la piombatura.</p> <p>In merito a quanto richiesto si precisa che la suddetta maniglia non deve essere piombata.</p>	<p>devono essere datati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p>				
<p>Circolare R.c/R.GL.02/7.1 del 27 luglio 1993 Oggetto: Marcia a vista in corrispondenza dei PL</p> <p>Si fa seguito al telegramma n. 1519 del 20 c.m. di questa Sede, con il quale è stata richiesta la relazione circa le iniziative organizzative adottate o programmate da codesti Uffici in merito ai guasti ai P.L. non presenziati sul posto che determinano la marcia a vista dei treni, per comunicare che nella stessa relazione dovranno essere riportate anche le seguenti notizie, riferite al 1° semestre di quest'anno (1.1.93/30.6.93) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La durata media dell'anormalità, suddivisa per tempi di 30 minuti, come da Tabella 1; - I tempi medi impiegati per il presenziamento, suddivisi per tempi di 30 minuti, come da Tabella 2; - I relativi totali dei casi, suddivisi per classi temporali; - I relativi totali dei treni circolati con la "marcia a vista". <p>I suddetti dati dovranno essere riportati in 2 Tabelle di cui, in allegato, si riportano i facsimili con alcuni esempi.</p>	<p>15.1 Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non vengono attivati, i PL possono essere impegnati dai treni solo dopo che il regolatore della circolazione abbia messo in atto, in relazione alle caratteristiche del PL, dei convogli e alle condizioni ambientali, i provvedimenti cautelativi (utilizzo di dispositivi, modalità di attraversamento, ecc.) che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il treno non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.</p>	M	I	GI	<p>Non è più regolamentata la marcia a vista specifica sui PL in quanto la stessa, finalizzata ad impedire che un treno che impegna il PL urti un veicolo stradale sopraggiunto nel frattempo sul binario, potrebbe non impedire l'urto di un veicolo stradale contro un treno finché quest'ultimo non sia stato ancora percepito come ostacolo dal conducente del veicolo stradale.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Circolare ES.C/R.GL.04/7.1.9 del 16 settembre 1993</p> <p>Oggetto: Liberazione artificiale PLA a semibarriere ubicate su linee a doppio binario banalizzate</p> <p>Con nota BO.P.PP.03.1013/5 del 7.4.93, è stato chiesto a questa sede se, per i PL indicati in oggetto, possa essere effettuata la liberazione artificiale mediante azionamento del dispositivo di fuori servizio e con l'osservanza delle norme dell'OS 17/81 qualora, al verificarsi dell'allarme di prolungata chiusura o di anomalità relativa alla segnalazione di apertura delle barriere, non ci siano treni in circolazione e si abbia modo di presumere che l'allarme o anomalità sia dovuto a guasto dell'impianto. Ciò in analogia a quanto previsto dalla circolare ES.C/R.01/7.1/10 - ES.C/P.03.400.26 - ES.I/P dell'11.9.91 per i PL a barriere complete azionate automaticamente dai treni.</p> <p>In merito a quanto sopra, si precisa che, anche per i PL automatici a semibarriere, può essere effettuata la liberazione artificiale mediante l'impiego del dispositivo di fuori servizio, fermo restando l'osservanza delle norme al riguardo previste dal già citato OS 17/81.</p>	<p>2.11. Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo. Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 			GI	
<p>Circolare R/ST.613 del 20 ottobre 1993</p> <p>Oggetto: Interventi a seguito di rottura rotaie</p> <p>1. PREMESSA</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</p>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Il fenomeno delle rotture di rotaia sui binari di corsa della Rete FS, pur essendo diminuito a seguito dei controlli ad ultrasuoni, dell'osservanza di più severe normative sulle saldature alluminio termiche e soprattutto per l'estensione del procedimento a scintillio, costituisce la principale causa di disservizi nella circolazione treni durante la stagione invernale. Tali inconvenienti possono determinare gravose soggezioni all'esercizio, in particolare sulle linee attrezzate con il BA, dove a seguito della rottura di una rotaia i segnali si dispongono a via impedita.</p> <p>In questi casi il DM, ricevendo da parte del personale IS, intervenuto per il guasto blocco, l'avviso di rotaia rotta, dispone l'interruzione della circolazione fino al "riattivato", che viene concesso dal personale dei "Lavori" dopo essere stato interessato all'evento, aver raggiunto il luogo della rottura ed aver assunto i provvedimenti del caso.</p> <p>Tenendo conto dell'avviata integrazione IE/Lavori e stante l'esigenza di limitare al minimo l'indisponibilità della sede ferroviarie, per le anomalie di cui sopra, si dispone quanto segue.</p> <p>2. PROVVEDIMENTI</p> <p>Il personale "IE", intervenuto a seguito di guasto del blocco o per altri motivi, che rilevi la presenza di una rotaia rotta (in campata o in saldatura), deve adottare i provvedimenti di seguito riportati, in funzione delle caratteristiche della rottura stessa.</p> <p>2.1 Casi di tipologia A</p>	<p>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>13.1 Il regolatore della circolazione, in presenza di anomalie che determinino criticità alla circolazione ferroviaria, dovrà attivare le procedure per l'adozione dei provvedimenti volti al ripristino delle condizioni normali di circolazione.</p> <p>13.3 Le restrizioni temporanee di velocità eventualmente necessarie, denominate rallentamenti, e i tratti di binario a cui si riferiscono devono essere tempestivamente comunicate ai treni con il sistema di segnalamento.</p> <p>13.4 Qualora ai fini del precedente punto 13.3 siano utilizzati segnali di terra con caratteristiche di cui al punto 5.8, il rallentamento deve anche essere notificato attraverso prescrizione di movimento. Qualora per esigenze improvvise sia necessario attivare un rallentamento prima della posa dei segnali di terra, in attesa di tale posa l'inizio e la fine del rallentamento devono coincidere con punti della linea facilmente ed inequivocabilmente individuabili.</p> <p>13.5 I rallentamenti devono essere protetti dai sistemi di protezione della marcia dei treni.</p> <p>13.6 Qualora per esigenze improvvise sia necessario attivare un rallentamento prima della</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Rotture ad andamento verticale o quasi (inclinazione media minore di 30°), senza asportazioni di parti del fungo ed in assenza di evidenti crinature nella zona circostante (entro 2 mesi circa) o che si dipartono dalle rotture stesse:</p> <p><u>A1 - con luce sul piano di rotolamento fino a 30 mm:</u></p> <p>a) riduzione della velocità a 80 km/h oppure:</p> <p>b) interruzione della circolazione per la immediata applicazione dei dispositivi per giunzioni provvisorie (come da Istruzione 60/a del 15.5.1963) e successivo ripristino della circolazione con riduzione velocità a 150 km/h</p> <p><u>A2 - con luce sul piano di rotolamento compresa tra 30 e 60 mm:</u></p> <p>- riduzione della velocità a 40 km/h</p> <p>Le suddette riduzioni di velocità hanno carattere di urgenza e di provvisorietà, dovendo, di norma, restare in atto per il breve tempo necessario al ripristino. Le stesse pertanto non devono essere corredate da segnaletica sul terreno.</p> <p>Sulle linee con BA la riduzione di velocità a 150 km/h di cui al punto A1b dovrà essere ottenuta mediante abbattimento del codice, informandone verbalmente, ai fini della regolarità della circolazione, le stazioni limitrofe interessate o il DCO; non realizzandosi l'abbattimento del codice, si deve ricorrere alle prescrizioni ai treni.</p>	<p>sua protezione da parte del sistema di protezione, il rallentamento deve iniziare dalla posizione in cui si trova il treno al momento della comunicazione e deve terminare in un punto facilmente e inequivocabilmente individuabile sul terreno.</p> <p>13.7 Se un segnale di terra atto alla concessione della autorizzazione al movimento manca o fornisce indicazioni imperfette o incomplete, si deve considerare come se esso non stia fornendo autorizzazione al movimento e per la prosecuzione del treno dovranno essere applicate le norme di cui al punto 10.9.</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Le riduzioni di velocità andranno notificate per iscritto al DM delle stazioni limitrofe o al DCO, precisando il binario interessato (pari o dispari), nonché le località di servizio delimitanti il tratto in soggezione.</p> <p>I DM delle stazioni, o il DCO, provvederanno all'avviso ai treni interessati dalla riduzione di velocità, nei modi d'uso, specificando sulle prescrizioni le località di servizio che delimitano il tratto soggetto alla riduzione medesima.(1)</p> <p>In tutti i casi suddetti, subito o appena possibile, dovrà essere ripristinata la continuità elettrica della rotaia a cavallo della rottura, onde riattivare il BA, tramite apposito dispositivo portatile (cat. 817 prog. 800).</p> <p>La circolazione dei treni su rotaia rotta non assicurata con ganasce deve comunque essere considerata eccezionale, per cui è richiesto il presenziamento continuo della rotaia rotta fino al suo inganasciamento o saldatura.</p> <p>(1) "Non superate velocità di ... km/h tra ... (località di servizio) e ... (località di servizio)"</p> <p>2.2 Casi di tipologia B</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rotture verticali come quelle di tipologia A, ma con luce sul piano di rotolamento maggiore di 60 mm; • Rotture oblique (inclinazione media maggiore di 30°); • Rotture con asportazione di parte del fungo, o accompagnate da evidenti crinature nella zona circostante o 	<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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>che si dipartono dalla rottura stessa;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rotture che corrono per oltre 50 mm, con andamento orizzontale nel fungo o nella zona di collegamento tra il fungo e il gambo (ved. Fig. 1); • Altre rotture di forma complessa o comunque non chiaramente rientranti nelle tipologie indicate al punto A: <ul style="list-style-type: none"> - Interruzione della circolazione. <p>Sia nei casi di tipologia A che in quelli di tipologia B il personale "Lavori" dovrà essere chiamato per il ripristino definitivo, per l'eventuale presenziamento o per gli adempimenti di cui al successivo punto 3.</p> <p>3. DEROGHE</p> <p>La presente Istruzione, in quanto rivolta anche a personale che potrebbe non avere una approfondita conoscenza dell'armamento, opera una classificazione semplificata delle possibili situazioni reali e, di conseguenza, impone comportamenti più cautelativi di quanto strettamente necessario.</p> <p>Pertanto il personale dei Tronchi e dei Cantieri Meccanizzati, di qualifica non inferiore a Tecnico, è autorizzato ad operare in deroga alla presente Istruzione, dopo aver attentamente e responsabilmente valutato parametri innanzi non considerati, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il tipo di rotaia e il suo stato d'usura; - L'aspetto della rottura; - La sua posizione rispetto allo spartito delle traverse; 					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> - Le condizioni generali del binario, come difettosità e resistenza strutturale; - La tenuta degli organi di attacco; - La prevedibile evoluzione della temperatura del ferro; - Le condizioni di tracciato (curve, sopraelevazione, raccordi parabolici, vicinanza di scambi o di altri punti singolari ecc.); <p>Il tipo di traffico che si svolge sulla linea.</p> <p>4. DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>I Servizi Produzione sono incaricati per l'organizzazione di appositi corsi...</p> <p>Il dispositivo portatile di continuità elettrica è costituito da due morsetti, idonei per l'attacco alla suola della rotaia, connessi da una corda di rame da 120 mm² extra flessibile di lunghezza 0,90 m, rivestita di guaina trasparente.</p> <p>Tale dispositivo, inserito a catalogo (cat. 817 prog. 800) potrà essere approvvigionato nei modi d'uso.</p>					
<p>Circolare R7ST.MV/R.01/7.1/10.11 del 05 gennaio 1994</p> <p>Oggetto: Disposizioni Tecnico-normative per PL con barriere complete manovrabili automaticamente e/o manualmente e posti su linee esercitate con blocco automatico.</p> <p>Allegato: 1</p> <p>Si trasmettono in allegato le Disposizioni tecnico-normative ad integrazione della circolare ES.C/R.01/7.1/10 - ES.C/P.03.400.26 - ES.I/P del 11.9.1991, relativa ai passaggi a</p>					<p>Vedi tabella raffronto IEPL-RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>livello a barriere complete azionate automaticamente dai treni, e a parziale modifica della vigente normativa relativa ai PL con barriere non automatiche protetti da segnali e posti sulle linee esercitate con B.A.</p> <p>Al riguardo, si fa presente che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per gli impianti esistenti o già adeguati per la manovra automatica, le disposizioni possono essere applicate solo se compatibili con le caratteristiche degli stessi. - i relativi schemi circuitali saranno forniti dall'Area Ingegneria e Costruzioni. <p>I Servizi in indirizzo restano incaricati di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - emanare le necessarie norme di dettaglio; - provvedere per gli disposizioni locali; eventuali aggiornamenti delle - informare ed istruire il dipendente personale interessato. <p>Allegato: 1 DISPOSIZIONI TECNICO - NORMATIVE RELATIVE AI PL CON BARRIERE COMPLETE MANOVRABILI AUTOMATICAMENTE E/O MANUALMENTE POSTI SU LINEE ESERCITATE CON BLOCCO AUTOMATICO. Ad integrazione della nota ES.C/R.01/7.1/10 - ES.C/P.03.400.26 - ES.I/P dell' 11.9.1991, relativa ai Passaggi a livello con barriere complete azionate</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>automaticamente dai treni, ed a parziale variante della vigente normativa per PL con barriere non automatiche protetti da segnali, si dispone, per le linee attrezzate con Blocco Automatico, quanto segue.</p> <p>1.2. Impianti da adeguare.</p> <p>Nei lavori di adeguamento di PL. eseguiti per consentire il regime di manovra automatica, il regime di manovra non automatica va conservato di regola, nella strutturazione esistente; di conseguenza i PL manovrati a distanza rimangono tali.</p> <p>2. DISPOSIZIONI NORMATIVE RELATIVE AI PL CON BARRIERE COMPLETE MANOVRABILI AUTOMATICAMENTE E/O MANUALMENTE.</p> <p>2.1. PL protetti, anche se su un solo binario e per un solo senso di marcia, da segnali permissivi anche in via temporanea.</p> <p>2.1.1 PL manovrabili sia automaticamente che manualmente, oppure solo manualmente</p> <p>a) Per i PL manovrati sul posto e a distanza le barriere devono essere riaperte, (oppure, per i soli PL manovrati sul posto i dispositivi di protezione dovranno essere rimossi), solo dopo che si è manifestata la segnalazione di liberazione. Non pervenendo tale segnalazione. la riapertura delle barriere o la rimozione della protezione potrà essere effettuata solo previa autorizzazione scritta di una delle due stazioni limitrofe (o del DCO), che dovrà essere concessa solo dopo aver acquisito la certezza</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>che non vi siano treni in circolazione sul tratto di linea interessato.</p> <p>b) Per i PL manovrati sul posto, l'addetto alla custodia può provvedere di iniziativa, in caso di guasto alle barriere, allo svincolo del collegamento dopo aver provveduto alla protezione dell'attraversamento.</p> <p>c) Per i PL manovrati manualmente a distanza, in caso di guasto alle barriere, lo svincolo del collegamento non è mai ammesso.</p> <p>d) Per PL manovrati sul posto e, nel caso di presenziamento per quelli manovrati a distanza. l'istituzione della chiusura treno per treno è ammessa solo nel caso che vengano adottate le procedure previste dai punti 2.2.2.b) e 2.2.3. b) della Circ. P.RI/R.03(13)/01023 - P.MI/C.05-S.MR/0.03.400.24 - S.IT/I.01 - I.02 del 8.5.1990. In caso contrario la chiusura treno per treno non è ammessa e l'addetto alla custodia dovrà limitarsi ad esercitare, al passaggio di ogni treno che deve impegnare il PL con marcia a vista specifica.</p> <p>per quanto possibile, una vigilanza sull'attraversamento.</p> <p>2.1.2 PL manovrabili solo automaticamente.</p> <p>Per i PL con barriere complete azionate solo automaticamente, in caso di inefficienza dei dispositivi di cui al punto 3.6.4 della già citata Circolare del 11.9 1991, l'istituzione della chiusura treno per treno è ammessa solo nel</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>caso che vengano adottate le procedure previste dai punti 2.2.2.b) e 2.2.3.b) della Circo P.RI/R.03(13)/01023- P.MI/C.05 - S.MR/O.03.400.24 S.IT/I.01-I.02 del 8.5.1990. In caso contrario la chiusura treno per treno non è ammessa e l'addetto alla custodia dovrà limitarsi ad esercitare, al passaggio di ogni treno che deve impegnare il PL con marcia a vista specifica, per quanto possibile, una vigilanza sull'attraversamento.</p> <p>2.2. PL manovrabili automaticamente e/o manualmente e protetti da entrambi i lati con segnali di partenza ai quali non è mai conferito carattere di permissività. Per i PL manovrati sul posto e a distanza, muniti di impianto che permetta la concessione di consensi prima che il treno precedente abbia superato il PL, le barriere devono essere riaperte (oppure, per i soli PL manovrati sul posto, i dispositivi di protezione dovranno essere rimossi), solo dopo che si è manifestata la segnalazione di liberazione. Non pervenendo tale segnalazione, la riapertura delle barriere o la rimozione della protezione potrà essere effettuata solo previa autorizzazione scritta di una delle due stazioni limitrofe (o dal DCO), che dovrà essere concessa solo dopo aver acquisito la certezza che non vi siano treni in circolazione sul tratto di linea interessato.</p> <p>2.3. Interventi in caso di emergenza. L'impiego del dispositivo "CU" di cui al punto 1.1.e) non esime l'addetto alla custodia dall'effettuare le normali segnalazioni di arresto con le modalità previste dalla vigente normativa</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Testo – Circolare R.ST.MV.R.01 del 28 gennaio 1994</p> <p>Oggetto: Esercizio PL con barriere complete o semibarriere, azionate automaticamente dai treni in regime di modo M 45.</p> <p>1. <u>PREMESSA</u></p> <p>Come noto. con Circolare ES.C/R.01/7.1/10 - ES.C/P.03.400.26 - ES.I/P de Il ' 11.9.91 (PL con barriere complete azionate Automaticamente, è stato previsto, tra l'altro, per i PL protetti dai segnali di partenza. un apposito tasto denominato "E Cs PLL". Tale tasto ha la funzione di escludere, treno per Treno, il consenso del PL (o dei PL), a cui il tasto stesso si Riferisce, dalle condizioni necessarie per l'apertura del segnale. Successivamente. con Circolare ES.C/R.01-ES.I/P.05 del 10.9.92, anche per i PL a semibarriere. il cui allarme "a" sia collegato con i segnali di partenza delle due stazioni limitrofe. e stato previsto un tasto denominato "Tex All.a". Tale tasto, da azionarsi treno per treno, ha la funzione di svincolare il predetto collegamento dalle condizioni necessarie per la disposizione a via libera dei segnali.</p> <p>2. <u>DISPOSIZIONI NORMATIVE</u></p> <p>Nel quadro delle iniziative mirate ad eliminare o, quanto meno, a ridurre le soggezioni alla regolarità della circolazione. si dispone che i predetti tasti possono, di regola. essere normalmente utilizzati anche in concomitanza di lavori di manutenzione o riparazione in regime di</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>				<p>Vedi tabella raffronto IEPL -RCF</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>modulo M 45. L'uso di tali tasti deve essere vietato dall'Agente della manutenzione solo nel caso che i lavori interessino i tasti stessi.</p> <p>Nel modo M 45. l'agente della manutenzione. oltre a riportare nella colonna "Altri meccanismi" i PL interessati. deve sempre specificare nella colonna "Osservazioni" del modo M 45 se i tasti sono utilizzabili o meno ("Tasto E Cs PLL o Tex All.a utilizzabile o non utilizzabile").</p> <p>In mancanza di tale annotazione il DM non deve controfirmare o autorizzare la firma del modulo e deve invitare l'agente della manutenzione a praticarla.</p> <p>Il DM, inoltre, nell'avvisare i posti corrispondenti interessati all'emissione del modulo M 45. deve precisare anche tale indicazione.</p> <p>3. DISPOSIZIONI APPLICATIVE</p> <p>Per l'applicazione delle presenti disposizioni occorre che, a livello circuitale, i tasti E Cs PLL e Tex All.a, in posizione attiva. interrompano il ramo contenente le condizioni scartate (rispettivamente: consenso PL e All.a).</p> <p>Pertanto, la possibilità di avvalersi delle presenti norme di esercizio deve essere esplicitamente indicata nelle Disposizioni locali.</p> <p>4. CONFERME</p> <p>I Servizi Produzione in indirizzo confermino al Servizio Movimento dell'Area Rete il ricevimento della presente</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center">Circolare R/ST.MV.R/GL.02/1.G del 15 febbraio 1994</p> <p>Oggetto: Autorizzazioni e deroghe previste dalla regolamentazione d'esercizio del 10.11.93</p> <p>Come noto, l'art. 109 della P.G.O.S. prevede che le Unità Centrali possano autorizzare, per particolari esigenze di servizio, l'effettuazione di tradotte anche per tratti di linea con pendenze superiori al 15 per mille.</p> <p>Al riguardo, si comunica che per la richiesta e la concessione delle autorizzazioni per l'argomento di cui sopra, dovranno attivarsi le medesime procedure di cui agli allegati 1 e 2 della circolazione in oggetto, come di seguito specificato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effettuazione tradotte per tratti di linea con pendenza superiore al 15 per mille (art.109, P.G.O.S.) <p>Da : Servizio Produzione e Unità Territoriale Gestione P.d.M. e P.d.S. ,</p> <p>a : Servizio Movimento (Ufficio Regolamenti d'Esercizio) dell'Area Rete e Divisione Trazione (Ufficio Sviluppo professionale personale di macchina dell' Area Trasporto.</p> <p>Resta inteso che, anche per la concessione della suddetta autorizzazione si attiveranno le modalità di cui al punto 3 della circolare citata.</p>		M		IF	<p>Le tradotte devono circolare come circolano i treni. Non sono ammesse deroghe a tale principio. La denominazione "tradotte" è un aspetto commerciale di competenza delle IF.</p>
<p align="center">Circolare R/ST.MV/R.04/38.G del 23 marzo 1994</p> <p>Oggetto: Attivazione ACEI in stazioni rette da aiutante di movimento su linee a DU.</p>				GI	<p>Le linee a Dirigenza Unica, non sono disciplinate dal RCF (ritenute</p>

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Da parte di alcune Unità territoriali è stata prospettata l'esigenza di realizzare impianti ACEI in stazioni rette da aiutante di movimento su linee a DU, in vista della relativa graduale realizzazione del sistema CTC.</p> <p>La gestione di tali situazioni comporta necessariamente alcune deroghe rispetto alla regolamentazione del sistema a DU. Si riportano, pertanto, le norme generali che dovranno essere rispettate nel caso si dovesse provvedere alle realizzazioni anzidette.</p> <p>1) la stazione deve essere presenziata da Aiutante di Movimento abilitato al servizio degli apparati centrali (A.C.E.I.); detto agente deve provvedere, oltre all'espletamento di tutte le attribuzioni proprie previste nelle stazioni poste su linee a D.U., anche alla manovra dell'A.C.E.I., secondo le modalità di cui alle I.E.A.C. Libro III - sez. 54 e nel rispetto delle disposizioni di seguito indicate;</p> <p>2) l'impianto A.C.E.I. deve essere esercitato normalmente in regime di "Disabilitazione" e la relativa chiave, che verrà considerata "Chiave di Comando" agli effetti della normativa vigente sulle linee a D.U., deve essere custodita in cassaforte. Pertanto, salvo diverso ordine impartito dal D.U. con dispaccio, l'Aiutante di Movimento deve comandare normalmente l'itinerario di arrivo sul binario di corsa;</p> <p>3) per la manovra del segnale di partenza restano valide le norme previste dalla circolare M.111/26/38G del 12.5.1964,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>obsolete).</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>riportata integralmente nella scheda D.S.D.U. 12 della "Circolare Verde" (Raccolta delle principali circolari di carattere normativa), tenendo presente che, nei casi previsti, il capotreno deve dare verbalmente all'Aiutante di Movimento l'ordine all'apertura del segnale di partenza. Tale procedura deve essere osservata anche nei casi di incrocio e precedenza (A.C.E.I. in regime di "Abilitato"), tenuto conto che i binari sono muniti di distinti segnali di partenza;</p> <p>4) l'Aiutante di Movimento, nei casi di incrocio, precedenza, nonché di movimento treni con segnali disposti a via impedita, assume, per il tempo strettamente necessario, le funzioni di Apposito Incaricato (art. 23 I.S.O.);</p> <p>5) in caso d'incrocio, sia normale che anormale, l'ordine dei cui all'art. 20;2 D.S.D.U. da parte del 0.0. per la predisposizione dell'itinerario verrà sostituito dal seguente dispaccio: "Per incrocio treno ... arriva in binario ... e treno ... in binario ... " Per il ricevimento del primo treno, sul binario di corsa, l'Aiutante di Movimento deve attendere l'ordine del D.U. che deve essere dato con il seguente dispaccio: "Aprite segnale al treno ... " Qualora l'incrocio venga deciso dal D.U. dopo che il primo treno sia già in stazione, lo stesso D.U. deve ordinare all'Aiutante di Movimento la predisposizione dell'itinerario</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>con il seguente dispaccio: "Per incrocio treno ... arriva in binario ... (binario deviato)". Gli itinerari per la partenza dei treni saranno predisposti dall'Aiutante di Movimento su ordine verbale del Capotreno giunto per primo; 6) sia in caso di incrocio che di precedenza, l'apertura del segnale di ingresso al secondo treno deve essere eseguita dall'Aiutante di Movimento su ordine verbale del Capotreno del primo treno. Nel caso di movimento con segnale a via impedita, prima di impartire tale ordine, il capotreno del primo treno dovrà controfirmare la conferma dell'avvenuta predisposizione dell'itinerario, scritta dall'Aiutante di Movimento su apposito registro ("Disposto arrivo treno ... in ... (binario deviato) f.to ... "); 7) in caso di guasto ad enti che interessano il funzionamento dell'A.C.E.I., l'Aiutante di Movimento, d'iniziativa, adotterà tutti i provvedimenti previsti dalle apposite istruzioni A.C.E.I. e da quelle di dettaglio, informandone tempestivamente il D.U.; 8) per i movimenti di treni o di manovre su deviatoi di cui manchi il controllo, l'Aiutante di Movimento si atterrà alle disposizioni regolamentari adoperandosi, di sua iniziativa, nei casi occorrenti, per la manovra a mano dei deviatoi centralizzati e l'applicazione dei fermascambi a morsa e distanziatore; 9) l'A.M., in caso di anormalità, potrà ricevere i treni con segnali di protezione a via</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>impedita, dopo aver esperito gli accertamenti di sua spettanza, a mezzo di segnale di chiamata ovvero con segnale di manovra.(art. 49/4-d RS).</p> <p>10) nel caso di partenza con segnale disposto a via impedita, verranno osservate le procedure di cui alla citata circolare M.111/26/38G del 12.5.1964; per facilitare il compito dell'Aiutante di Movimento, questi sarà fornito di fascicoli di modo M.40 predisposti per la notifica al Capotreno dell'avvenuta disposizione dell'itinerario di partenza e per la specificazione delle anomalie che impediscono la disposizione a via libera del segnale di partenza; in ogni caso, ai treni licenziati con segnale di partenza disposto a via impedita deve essere sempre prescritta "marcia a vista non superando velocità 30 km/h sui deviatoi di uscita";</p> <p>11) per quanto riguarda i lavori di manutenzione e riparazione agli impianti, saranno osservate le norme dell'art. 25 I.S.O., considerando il D.U. alla stregua del Dirigente Movimento.</p> <p>A codeste Sedi restano assegnati i seguenti compiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - emanare le eventuali norme di dettaglio sulla base delle norme anzidette riportandole anche sui Fascicoli Orario, per l'uso del personale dei treni; - informare opportunamente tutto il personale dell'esercizio interessato; - relazionare entro sei mesi dall'attivazione dell'A.C.E.I. circa 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'andamento della sperimentazione.</p> <p>Eventuali condizioni d'esercizio di tipo locale, con particolare riferimento alla presenza di P.L. dovranno essere disciplinate in sede territoriale in analogia alle norme vigenti, interessando questa Sede per i possibili aspetti che si dovessero discostare dalla regolamentazione in vigore e che richiedono pertanto specifiche deroghe.</p> <p>Nel caso fossero già stati realizzati provvedimenti di cui all'oggetto, qualora le relative normative di esercizio si discostassero dai principi riportati nella presente, allo scopo di conseguire uniformità di comportamento sulle varie linee della rete, occorrerà provvedere ai necessari adeguamenti.</p>					
<p>Circolare R/ST.MV/R.01/40 del 08 aprile 1994 Oggetto: Allarme rosso Posto Centrale CTC (chiarimento)</p> <p>In riferimento alla nota R/Z5.BA.P.M.12/D.4.93 del 9.11.1993, con la quale codesto Servizio ha richiesto l'autorizzazione per consentire che le operazioni di "reset", in caso di allarme rosso al Posto Centrale CTC, possano essere eseguite dagli operatori DCO, si fa presente che non è possibile accogliere la richiesta in quanto il competente Servizio Impianti Elettrici, interpellato in merito, ha espresso parere negativo per i motivi di seguito riportati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - poiché esistono diverse tipologie di impianti CTC, la diagnostica non sempre 					<p>Aspetti organizzativi di competenza dei GI non regolamentati dal RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>è standard. Pertanto, il predetto Servizio I.E., ritiene necessario intervenire direttamente sia per una opportuna interpretazione delle cause dell'allarme sia per indirizzare nel migliore modo possibile gli addetti alla manutenzione, nel caso che i guasti o le anomalie avvengono in modo ripetitivo;</p> <p>- tenuto conto di quanto esposto al precedente alinea, l'intervento del personale delle infrastrutture, che ha una preparazione tecnica specifica e quindi è in grado di valutare tutti gli aspetti delle varie situazioni, offre, inoltre, la possibilità di ritardare opportunamente la periodicità degli interventi di manutenzione ciclica ed adeguarla alle nuove esigenze.</p>					
<p>Circolare R/ST.MV/R.GL.02 del 09 maggio 1994</p> <p>Oggetto: Rinnovo incarichi al cambio orario per prescrizioni di carattere permanente o di qualche durata (manca allegato).</p> <p>E' stato chiesto se i criteri esposti nella circ. M.231/16/1.6 - L.4.12.128879 del 11.8.1980, allegata alla presente e avente per oggetto "Rinnovo dei rallentamenti temporanei ad ogni cambio dell'orario di servizio (rallentamenti non inseriti in Fascicolo Orario)", possano essere adottati per le altre prescrizioni di carattere permanente o di qualche durata.</p> <p>Al riguardo, si esprime parere favorevole tenendo presente che le prescrizioni interessanti solo determinati treni devono</p>					<p>Aspetti organizzativi di competenza dei GI non regolamentati dal RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>intendersi automaticamente abrogate ad ogni cambio orario di servizio e pertanto devono essere rinnovate e confermate.</p> <p>Codesti Servizi restano incaricati di avvisare tempestivamente il personale interessato, di emanare le norme di dettaglio ...</p>					
<p>Circolare R.ST.MV/R.01.1.25 del 13 giugno 1994</p> <p>Oggetto: Abolizione petardi FINALITA'</p> <p>Nel Regolamento sui Segnali sono stabiliti i casi in cui si deve ricorrere all' uso dei petardi, le loro modalità di collocazione e in particolare le norme di comportamento a cui deve attenersi il personale dei treni. Come noto, ai petardi in generale <i>deve</i> farsi ricorso, in condizioni di visibilità ridotta, in precedenza sia di segnali fissi (segnali di avviso, segnali di 1° categoria, segnali di 2 ° categoria) , sia di segnali a mano (segnali di attenzione, di avviso di rallentamento, di avviso di fermata notificata), secondo quanto stabilito dall'art. 64/1 R.S. E' inoltre previsto l'uso dei petardi, a prescindere dalle condizioni di visibilità, come sussidio in altri vari casi particolari (segnale di arresto per notifica di fermata improvvisa; protezione coda treno in caso di richiesta soccorso; protezione seconda parte treno spezzato in linea; ecc.). All' uso dei petardi non si deve ricorrere se i segnali che dovrebbero essere sussidiati vengono fatti precedere da tavole di orientamento di vario tipo (art. 65 R.S).</p> <p>I petardi comportano sensibili oneri organizzativi (approvvigionamenti, custodia,</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Circolare non più applicabile in quanto i dispositivi citati nella circolare medesima non sono più in uso.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>distruzione, ecc.), risultano essere di fatto scarsamente utilizzati, onerosa è la loro applicazione. Ciò premesso, nel quadro delle iniziative tese ad un ammodernamento della regolamentazione d'esercizio, si forniscono di seguito le disposizioni atte a pervenire alla graduale e completa eliminazione dei petardi, in attesa dell' adeguamento dei testi regolamentari. Con l'occasione, vengono anche stabilite nuove procedure per la protezione dei treni fermi in linea, tendenti a rendere le operazioni più aderenti alla pratica dell'esercizio. Queste disposizioni rientrano nel Progetto "REGOLAMENTI 2000".</p> <p>1. DISPOSIZIONI IMPIANTISTICHE</p> <p>Sui tratti di linea in cui la nebbia non è considerata fenomeno eccezionale, anche limitatamente a determinati periodi dell'anno:</p> <p>a) i segnali di cui alle lettere al, bl e cl dell'art. 64/1 R.S. dovranno, salvo l'eccezione di cui al successivo capoverso, essere sempre preceduti da tavole di orientamento o di tipo normale o di tipo distanziometrico rifrangenti o di tipo distanziometrico ad alto potere rifrangente, secondo quanto specificatamente previsto dall'art. 65 R.S. Nelle stazioni, le tavole di orientamento possono essere omesse in precedenza ai segnali di partenza con avviso accoppiato, quando i treni vi hanno generalmente fermata oppure in difficili situazioni d'impianto (grandi stazioni/ecc.). Le tavole distanziometriche devono essere installate secondo quanto disposto dalla Circolare del Servizio I.E. IE/5212/DV/11406</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>7/3/1983 (Allegato 1). b) I segnali di cui alla lettera d) dell'art. 64/1 RS (avviso di rallentamento e avviso di fermata notificata) dovranno sempre essere preceduti dalle tavole di orientamento di cui all' art. 65/4 RS, nei periodi in cui la nebbia non è considerata fenomeno eccezionale. Le tavole distanziometriche devono essere installate secondo quanto disposto dalla Circolare ES.C/P.400.2 ES.C/R.02 ES. IN. 2 dell'11/05/1992 (Allegato 2). 2. DISPOSIZIONI NORMATIVE 2.1 Treni fermi in linea a) Protezione ordinaria nei seguenti casi: - Treno fermo ad un segnale fisso o in piena linea (art. 35/3 RS) - Parte di treno rimasta in linea in caso di dimezzamento (art. 35/5 RS) - Parte di treno rimasta in linea in caso di spezzamento, con accordi presi con il personale del treno della prima parte (art. 35/6 RS) La protezione, quando è prescritta, deve essere effettuata d'iniziativa del capotreno, provvedendo, personalmente o per mezzo di altro agente del treno, sia all'esposizione del segnale di arresto, sia al presenziamento del segnale medesimo, secondo le modalità stabilite dall'art. 35 RS. Il presenziamento può essere omesso se, per urgenti motivi di sicurezza, la presenza del personale è più utile altrove. b) Richiesta di soccorso (art. 35/2 RS) Dovendo richiedere soccorso, la richiesta deve essere effettuata direttamente dal</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>macchinista previe intese con il capotreno che, all'occorrenza, deve comunicare il peso del treno. Nei treni con un solo agente di macchina e privi di telefono terra-treno, // macchinista potrà avvalersi del capotreno per la trasmissione delle notizie necessarie. Per la protezione del treno vale, ovviamente, quanto stabilito nel precedente punto a).</p> <p>2.2 Situazioni d'emergenza</p> <p>a) Ordine di fermata improvvisa (art. 27 RS)</p> <p>Rilevando la necessità di arrestare un treno in linea per improvvisi ed urgenti motivi di sicurezza (ostacoli o altre evenienze), il personale dovrà adoperarsi nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento.</p> <p>A tale proposito, il personale potrà provvedere mediante avvisi (a località di servizio, posti di inea, treni ecc.), esposizione di segnali di arresto a mano, manovra o uso di dispositivi idonei allo scopo (manovra di segnali fissi, applicazione del dispositivo portatile per l'occupazione di c.d.b., ecc.), e quant'altro possa ritenersi utile nella circostanza.</p> <p>I provvedimenti d'emergenza devono essere attuati immediatamente e, non potendo acquisire rapide informazioni sulla circolazione, prioritariamente per il lato (o i lati) da cui possono giungere normalmente i treni e per tutti i binari che siano interessati dall'ostacolo improvviso.</p> <p>Il personale in possesso di torce da segnalazione a fiamma rossa deve farne uso quando ritenuto più efficace, considerata la</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>loro maggiore luminosità rispetto ai normali segnali di arresto (bandiera o fanale), ma tenendo anche conto della loro limitata durata.</p> <p>Sulle linee con BA, il personale dotato di dispositivi portatili deve sempre provvedere prima con i medesimi e subito dopo ricorrere ad altri mezzi.</p> <p>- Quando ricorre al segnale di arresto, il personale deve esporlo andando il più sollecitamente possibile dalla parte dell'arrivo del treno, fino a portare il segnale possibilmente alla distanza di 1200 metri (1500 metri se trattasi di abbassamento archetti non notificato).</p> <p>Trattandosi di ostacolo sul binario, il segnale d'arresto dovrà essere sempre posto anche in corrispondenza dello stesso.</p> <p>I segnali d'arresto vanno posti secondo gli schemi previsti dall' art. 27/6 RS.</p> <p>- Rilevando segnali di arresto a mano o l'accensione di torce da segnalazione a fiamma rossa, il personale deve adottare le misure più tempestive ed opportune per provvedere all'arresto dei treni che possono dirigersi verso il punto interessato. Il macchinista che rilevi direttamente un qualsiasi segnale di fermata improvvisa deve provvedere, con tutti i mezzi disponibili, a fermare subito il treno e possibilmente prima del segnale d'arresto. Dopo l'arresto, il macchinista dovrà attenersi alle indicazioni dell'agente che ha esposto il segnale. In presenza di collegamento telefonico terra-treno, i cui dispositivi siano dotati di segnale</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di prudenza generalizzata, valgono le specifiche norme previste al riguardo.</p> <p>b) Spezzamento di un treno in linea, senza accordi presi con il personale del treno della prima parte (art. 35/6 RS)</p> <p>Abbassamento archetti non notificato ai treni (art. 73/3 RS)</p> <p>La protezione della seconda parte del treno spezzato in linea o di un tratto soggetto ad abbassamento archetti dovrà essere fatta immediatamente con le modalità di cui a: precedente p. 2.2 a).</p> <p>c) Le procedure di cui al precedente p.2.2 al devono essere adottate anche in tutti gli altri casi in cui la normativa vigente richiede esplicitamente la protezione rispetto a ostacoli improvvisi o a situazioni d'emergenza in linea.</p> <p>2.3 Segnali di avviso di rallentamento e <i>di</i> fermata notificata non sussidiati da tavole di orientamento.</p> <p>L'eventuale notifica al p.d.m. di segnali di avviso di rallentamento e di fermata notificata non sussidiati, quando previsto, da tavole di orientamento deve essere limitata esclusivamente a situazioni improvvise e la mancanza delle tavole di orientamento deve essere circoscritta al tempo strettamente necessario per la loro posa in opera.</p> <p>Ricevendo la predetta notifica, il p.d.m., in presenza di nebbia, regolerà la marcia del treno in modo da rispettare ugualmente i segnali incontrati.</p> <p>2.4 Tratti <i>di</i> linea e periodi in cui la nebbia è fenomeno eccezionale</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(art.64/10 RS) In tali situazioni, in caso di nebbia, il p.d.m. deve regolare la marcia del treno in modo da rispettare ugualmente i segnali incontrati.</p> <p>2.5 Situazione transitoria In attesa della completa installazione delle tavole di cui al p. I, continuerà l'impiego dei petardi e il p.d.m. • sentendone lo scoppio, dovrà continuare a regolarsi secondo le norme ancora vigenti.</p> <p>3. DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>3.1 Le disposizioni impiantistiche di cui al p. I devono trovare applicazione prima possibile, attingendo per le relative spese di approvvigionamento e di installazione sul conto 592 (rinnovi), tenendo comunque a riferimento che dall'1.1.1995 i petardi dovranno essere definitivamente soppressi. Con la stessa scadenza, dovrà provvedersi a dotare di dispositivi portatili tutto il personale addetto alla manutenzione <i>ed</i> ai posti di linea, che opera sulle linee con BA, qualora non ne fosse già provvisto.</p> <p>3.2 Anche le disposizioni normative di cui al punto 2 dovranno entrare in vigore dall'1.1.1995.</p> <p>3.3 Il Quadro 5 H della PGOS - parte 1("Tratti di linea e periodi in cui la nebbia è fenomeno eccezionale") continua a rimanere in vigore. Il Quadro 5 I della PGOS - parte 1- ("Tratti di linea sui quali non viene attuato il sussidio con petardi") deve 'essere aggiornato in relazione alla progressiva installazione delle tavole di orientamento e soppresso dall'1.1.1995.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>3.4 Le Zone Territoriali e l'Area Trasporto cureranno l'informazione del personale dipendente interessato.</p> <p>I Servizi Produzione dovranno notificare ai Servizi Tecnici/Area Rete il completamento dei provvedimenti richiesti dalle disposizioni (tavole di orientamento e dispositivi portatili). Pregasi confermare.</p> <p>ALLEGATO 1 ALLEGATO 2</p>					
<p>Circolare R.ST.MV/R.01.1.25 del 22 luglio 1994 Oggetto: Impresenziamento stazioni e PBI su linee esercitate con blocco elettrico manuale</p> <p>FINALITA'</p> <p>Queste disposizioni hanno lo scopo di fornire alle Unità territoriali nuovi strumenti tecnici e regolamentari per poter realizzare l'impresenziamento delle stazioni e dei posti di blocco intermedi sulle linee a doppio e a semplice binario esercitate con il blocco manuale, conseguendo così in tempi brevi recuperi di produttività. Le soluzioni individuate garantiscono anche soddisfacenti livelli di regolarità e migliorano la sicurezza rispetto agli standard attuali.</p> <p>In base alle nuove disposizioni, l'impresenziamento di un impianto è reso possibile mediante il trasferimento dei consensi di blocco alle stazioni limitrofe, riducendo pertanto di un'unità le sezioni di blocco del tratto di linea interessato; inoltre, i segnali di protezione e di panenza vengono disposti automaticamente a via libera dai treni ed, in caso di loro anomalia, DUE NUOVE SEGNALAZIONI ausiliarie forniscono</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Le linee attrezzate con il blocco elettrico manuale non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>al personale dei treni le indicazioni necessarie per superare detti segnali a via impedita, d'iniziativa, e cioè senza ricevere prescrizioni. La prima segnalazione (lettera "A" luminosa) è applicata ai segnali di partenza ed è associata all'itinerario di partenza ed alla via libera, la seconda (lettera "D" luminosa) è applicata ai segnali di protezione ed è associata al solo itinerario di arrivo. La lettera "A" è già in via di sperimentazione in alcuni impianti della rete su linee esercitate con blocco conta-assi, e pertanto la sua applicazione anche sulle linee con blocco manuale ne rappresenta un'estensione.</p> <p>La lettera "D" costituisce invece una novità assoluta. Le caratteristiche impiantistiche suddette sono tali da rendere possibile un'applicazione flessibile, in quanto gli impresenziamenti possono essere realizzati nei periodi di minor traffico e vi si può far ricorso anche per carenze improvvise di personale. Le disposizioni che seguono contengono, inoltre, in allegato SCHEMI OPERATIVI di nuova concezione (diagrammi di flusso), che hanno lo scopo di guidare il personale nell'individuazione chiara, immediata e</p> <p>corretta delle procedure da seguire in una certa situazione d'esercizio, rendendo così più ergonomica la regolamentazione ed aumentandone complessivamente la qualità. Pur considerando che il blocco manuale sarà soppiantato a lungo termine da altri tipi di blocco e che quindi la nuova regolamentazione tenderà a non</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>disciplinarne più l'uso., le suddette segnalazioni ausiliarie ed i diagrammi di flusso troveranno in futuro graduale estensione anche in altri contesti operativi. Per tali ragioni. queste disposizioni. aventi carattere sperimentale, s'inseriscono nel progetto "REGOLAMENTI 2000"</p> <p>CONDIZIONI IMPIANTISTICHE DISPOSIZIONI NORMATIVE LAVORI DI MANUTENZIONE SCHEMI OPERATIVI DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p>					
<p>Circolare R.ST.MV/R.04.38.G del 04 agosto 1994</p> <p>Oggetto: Disposizioni per l'esercizio di stazioni impresenziate atte a incroci e precedenza su linee a DU Allegato:1 (per Divisione Trazione)</p> <p>FINALITA'</p> <p>Nel quadro delle iniziative mirate ad un miglioramento degli standard di produttività, garantendo nel contempo adeguati livelli di sicurezza e di regolarità, è intendimento di questa Sede estendere alle Zone Territoriali interessate le disposizioni tecnico-normative. già fornite agli ex Compartimenti di Roma e Bari, relative alla possibilità di impresenziare stazioni poste su linee a Dirigenza Unica.</p> <p>E' stato pertanto individuato un modello di esercizio delle stazioni che, fermo restando il sistema a D.U. sulla linea, tramite adeguati interventi tecnologici, ne permette l'impresenziamento, conservando la possibilità di poter effettuare sia incroci che precedenza; tali interventi consistono essenzialmente nell'adozione di deviatoi</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				<p>Le linee a Dirigenza Unica non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete).</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>tallonabili a ritorno elastico e di particolari automatismi relativi ai movimenti dei treni. Il provvedimento è applicabile in maniera puntiforme, potendo interessare singole stazioni di una linea ed è, inoltre, compatibile rispetto a future implementazioni tecnologiche con B.ca (DPC) e telecomando (C.T.C. semplificato); esso consente, a costi impiantistici non eccessivi il mantenimento degli standard di esercizio e un sostanziale aumento della produttività delle risorse dovuta alla riduzione degli oneri relativi all'impiego del personale. Le disposizioni tecnico-normative che seguono sono state predisposte d'intesa con l'Area Ingegneria e Costruzioni.</p> <p>1. PREMESSA</p> <p>Come noto, su determinate linee a scarso traffico, la circolazione dei treni è regolata da un Dirigente Unico, che vi provvede secondo le "Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico".</p> <p>In applicazione dell'art. 3/11 R.C.T. (e corrispondente art. 15/6 I.P.C.L.) ed in via sperimentale, si dispone l'adozione delle presenti disposizioni atte a consentire l'impresenziamento di determinate stazioni poste su linee a D.U., garantendo contemporaneamente la possibilità di effettuare gli incroci e, solo in casi eccezionali, le precedenze.</p> <p>Di regola, non è consentito l'impresenziamento di più di due stazioni consecutive.</p> <p><u>Sulle linee esercitate col D.U., ove sono realizzate tali stazioni impresenziate.</u></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><u>conservano pieno valore e devono essere osservati i regolamenti, le disposizioni ed ogni altra prescrizione di esercizio in quanto non siano modificati dalle presenti norme o non venga a mancare la ragione della loro applicazione.</u></p> <p><u>2. DISPOSITIVI D'IMPIANTO E LORO CARATTERISTICHE</u></p> <p>2.1 BINARI DI CIRCOLAZIONE Le stazioni impresenziate sono munite di due soli binari di circolazione, che vengono specializzati per ciascun senso di marcia. Eventuali binari secondari possono essere previsti in relazione a specifiche esigenze locali.</p> <p>2.2 CIRCUITI DI BINARIO E' previsto l'impiego di circuiti di binario con funzione di occupazione segnale e libertà degli itinerari.</p> <p>2.3 DEVIATOI DI STAZIONE I deviatoi ubicati all'ingresso delle stazioni impresenziate sono del tipo tallonabile con ritorno automatico nella posizione iniziale di cui all'art. 53 ter R.S. e art. 4 bis I.S.D.; in condizioni normali sono disposti per la sinistra e per essi viene realizzato il prescritto collegamento di sicurezza con i relativi segnali di protezione. Ove ritenuto opportuno i suddetti deviatoi possono essere dotati di snevatori muniti di apposito tasto per la relativa attivazione e disattivazione in loco.</p> <p>Di norma non sono presenti sugli itinerari altri deviatoi, salvo particolari esigenze di servizio,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>nei quali casi i deviatori sono con manovra a mano e, per essi, deve essere previsto il collegamento di sicurezza con i segnali della stazione. In mancanza di tale collegamento, i deviatori devono essere immobilizzati con i dispositivi di cui all'art. 4/13 R.C.T. e per la loro occasionale utilizzazione devono essere emanate specifiche norme di dettaglio.</p> <p>2.4 DEVIATOI IN LINEA Non è ammesso, per i deviatori in linea, nei tratti attigui alla stazione impresenziata, il collegamento con i segnali di partenza delle suddette stazioni.</p> <p>2.5 SERRATURA CENTRALE E' una serratura, ubicata nel F.V., contenente le chiavi degli scambi della stazione impresenziata; le chiavi vengono vincolate nella serratura stessa con l'estrazione della chiave di risulta (MD), che viene custodita nell'apposita unità bloccabile.</p> <p>2.6 UNITA' BLOCCABILE Nel F.V. è installato un dispositivo a chiave, denominato unità bloccabile, normalmente piombato, sbloccabile manualmente con tasto di liberazione artificiale, previa autorizzazione del D.U., per consentire la manovra a mano dei deviatori. La chiave (MD) così estratta viene introdotta e girata nella serratura centrale per liberare le chiavi degli scambi della stazione. Con lo svincolo della chiave si ha la disposizione e il mantenimento a via impedita dei segnali della stazione.</p> <p>2.7 FERMA SCAMBI A MORSA Ogni stazione è dotata dei necessari fermascambi a morsa, distanziatori e cunei.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2.8 CHIAVI DI SCORTA Per ciascuna stazione impresenziata, in apposita rastrelliera ubicata presso l'ufficio del D.U., devono essere conservate, piombate con piombo ad aletta, le chiavi di scorta dei deviatori, dell'unità bloccabile, nonché dei fermascambi a morsa.</p> <p>2.9 PASSAGGI A LIVELLO DI STAZIONE I passaggi a livello di stazione devono essere manovrati dall'apparato e protetti dai segnali della stazione. L'impresenziamento di stazioni con P.L. ubicati sul binario di ricevimento deve essere autorizzato dalle Unità centrali interessate. Per i P.L. protetti dal segnale di partenza l'esistenza del controllo di chiusura e di bloccamento viene indicata con l'accensione a luce bianca fissa di una apposita ripetizione ottica.</p> <p>2.10 PASSAGGI A LIVELLO DI LINEA Nei tratti attigui alla stazione impresenziata, i P.L. di linea manovrati dalla stazione prima dell'impresenziamento, dovranno essere di tipo automatico a barriere complete, oppure, qualora ne ricorrano le condizioni per l'applicazione, del tipo di cui all'art. 53 bis R.S. La protezione dei P.L. di linea con barriere complete azionate automaticamente può essere affidata al segnale di partenza della stazione impresenziata, da un lato, e al segnale di cui all'art 53/I-b R.S., dall'altro lato, oppure da entrambi i lati ai segnali di partenza delle stazioni limitrofe o agli specifici segnali di cui</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>all'art. 53/l-b R.S. Gli eventuali altri P.L. non manovrati dalla stazione ed aventi relazione con la stazione stessa prima dell'impresenziamento dovranno essere protetti dal segnale di partenza o da segnale proprio. Per tutti i P.L. protetti dal segnale di partenza, l'esistenza del consenso di chiusura viene indicata con l'accensione a luce verde fissa di una apposita ripetizione ottica avente le caratteristiche di sicurezza di cui all'art. 11 I.E.P.L. In caso di eccezionale presenza di P.L. di tipo automatico con semibarriere, deve essere realizzato il collegamento delle segnalazioni di allarme tipo a) con il segnale di partenza della stazione impresenziata. Lo stato di allarme viene evidenziato dal lampeggiamento di un'indicazione ottica normalmente accesa a luce bianca fissa. Per la liberazione artificiale di tutti i P.L. con barriere complete azionate automaticamente esistenti su ciascun tratto di linea attiguo alla stazione impresenziata, può essere previsto un apposito dispositivo di cui al successivo punto 2.15.</p> <p>2.11 SEGNALI</p> <p>Nelle stazioni impresenziate è realizzato il segnalamento di protezione e partenza rispondente ai requisiti dell'art. 53 ter R.S. La posizione normale dei segnali delle stazioni impresenziate è quella di via impedita. I segnali di protezione sono comandati a via libera, una volta realizzate tutte le occorrenti</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>condizioni relative al movimento del treno, da un dispositivo azionato automaticamente dal treno stesso.</p> <p>I segnali di partenza sono comandati a via libera da appositi dispositivi ubicati all'intreno del F.V. ed azionati manualmente.</p> <p>2.12 ESCLUSIONE COMANDO AUTOMATICO APERTURA SEGNALE DI PROTEZIONE</p> <p>In corrispondenza del punto di comando di ciascun segnale di protezione, sono installati appositi dispositivi che consentono di escludere il comando automatico di apertura segnale.</p> <p>2.13 MANIGLIA DI CONSENSO PER TRENO INCROCIANTE</p> <p>Nelle stazioni impresenziate sprovviste di sottopassaggio esiste una maniglia con ritorno elastico nella posizione di riposo, ubicata presso il F.V., il cui azionamento consente l'apertura del segnale di protezione per l'ingresso del treno incrociante.</p> <p>2.14 TASTO DI LIBERAZIONE ITINERARI (TI1 e TI2)</p> <p>Nelle stazioni impresenziate, per ciascun lato, esiste una maniglia con ritorno elastico nella posizione di riposo, normalmente piombata, ubicata all'intreno del F.V., il cui azionamento provoca la liberazione degli itinerari di arrivo e partenza relativi al lato cui la maniglia stessa si riferisce.</p> <p>L'azionamento di tale tasto determina anche la liberazione dei P.L. di stazione protetti dai segnali di protezione e partenza, ubicati dal lato cui si riferisce il tasto di liberazione.</p> <p>2.15 TASTO DI LIBERAZIONE PASSAGGI A LIVELLO DI LINEA A BARRIERE COMPLETE</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>AZIONATE AUTOMATICAMENTE (TIPLL) In relazione all'esistenza di passaggi a livello a barriere complete azionate automaticamente sui tratti attigui alle stazioni impresenziate, può essere prevista una maniglia con ritorno elastico nella posizione di riposo, normalmente piombata, il cui azionamento provoca la liberazione di tutti i P.L. di linea sul tratto cui la maniglia stessa si riferisce. Tale maniglia può essere ubicata nelle stazioni impresenziate o, qualora più opportuno, in stazioni limitrofe presenziate.</p> <p>2.16 QUADRO TOPOGRAFICO I dispositivi di cui ai precedenti punti 2.11 4^ cpv., 2.14 e 2.15 sono ubicati su un apposito quadro topografico che riporta schematicamente i binari della stazione. In corrispondenza di ciascun binario è riportata una ripetizione ottica a luce bianca che indica l'avvenuta liberazione dell'itinerario di arrivo o partenza stesso lato. Su detto quadro sono inoltre riportate le segnalazioni relative ai P.L. protetti dai segnali di partenza di cui ai punti 2.9. e 2.10. Tutte le ripetizioni ottiche ed acustiche sono rese efficienti previo azionamento del tasto accensione Q.L. ubicato sul quadro stesso.</p> <p>2.17 SEGNALAZIONI DI ALLARME Le segnalazioni di allarme dei PL di stazione e di alimentazione dell'apparato della stazione impresenziata devono essere ripetute in un opportuno posto presenziato. Analogo criterio deve essere seguito per i P.L. con barriere complete azionate</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>automaticamente protetti dai segnali di partenza della stazione o da segnali propri esistenti sui tratti attigui alla stazione impresenziata.</p> <p>2.18 MOVIMENTI DI TRENI Nelle stazioni impresenziate non sono consentiti itinerari di libero transito e non sono ammessi movimenti contemporanei di treni.</p> <p>2.19 UFFICI MOVIMENTO DELLE STAZIONI IMPRESENZIATE L'Ufficio Movimento delle stazioni impresenziate è chiuso. Il D.U., i capotreno ed altri agenti stabiliti dalle Unità territoriali interessate sono in possesso di chiave valida per tutte le predette stazioni.</p> <p>3. <u>NORME DI ESERCIZIO RELATIVE ALLE STAZIONI IMPRESENZIATE</u></p> <p>3.1 DOCUMENTI NELLE STAZIONI Nel F.V. esiste una scorta di fogli di corsa, fogli veicoli, una serie di fascicoli di moduli M.1, M.4, M.3, M.40 ed M.46, nonché lo specifico protocollo per la corrispondenza telefonica. Le scritturazioni sui registri di stazione (effettuazioni e soppressioni, interruzioni, ecc.), normalmente previste per le stazioni rette da aiutante di movimento, non sono richieste per le stazioni impresenziate.</p> <p>3.2 ARRIVO E PARTENZA DEI TRENI Le comunicazioni avvengono fra D.U. e capotreno che provvederà alle relative registrazioni, in quanto necessarie. Nelle stazioni impresenziate, il capotreno deve sempre trasmettere al D.U. il fonogramma di giunto del treno con unico</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dispaccio così completato: "TRENO ... GIUNTO A ... / ... (orario od ora effettiva) PARTIRA' ... (orario od ora prevista) CAPOTRENO ... " Nei casi di incrocio e precedenza i dispacci devono essere distinti per arrivo e partenza.</p> <p>Prima della trasmissione del suddetto dispaccio, il capotreno dovrà accertarsi, previo azionamento del tasto accensione Q.L. di cui al precedente punto 2.16, che la ripetizione relativa alla liberazione dell'itinerario di arrivo riportata sul quadro topografico in corrispondenza del binario di arrivo medesimo sia regolarmente accesa a luce bianca. In caso contrario e qualora la ripetizione in corrispondenza del tasto di liberazione relativo al lato di arrivo sia accesa a luce rossa, il capotreno dovrà essere autorizzato dal D.U. all'azionamento del tasto di liberazione itinerari di cui al punto 2.14, con le modalità di cui al successivo punto 4.1.</p> <p>Il D.U., che debba praticare al treno una prescrizione di movimento, ne informerà subito il capotreno ed ometterà di dare il numero di controllo al dispaccio di giunto fino a che non abbia trasmesso il dispaccio relativo alla prescrizione stessa e non ne abbia ricevuto il numero di controllo da parte del capotreno.</p> <p>Il capotreno, prima di ordinare la partenza del proprio treno, dopo la trasmissione del fonogramma di cui al 2^ cpv. dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> - accertarsi che il tasto di liberazione itinerari relativo al lato di partenza sia regolarmente piombato; nell'eventualità 	<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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>chetale tasto fosse spiombato, il capotreno dovrà informare il D.U. e provvedere al ripiombamento;</p> <p>- azionare l'apposito dispositivo per l'apertura del segnale di partenza, fino all'accensione a luce bianca della relativa ripetizione.</p> <p>Per i treni senza capotreno, alle operazioni di spiombamento e ripiombamento del tasto di liberazione itinerari, deve sempre provvedere, in caso di incrocio, il capotreno del treno incrociante. In mancanza di tali condizioni (incrocio e presenza capotreno), il macchinista deve limitarsi ad informare il D.U.</p> <p>3.3 TERMINE DI CORSA DEI TRENI NELLE STAZIONI IMPRESENZIATE</p> <p>Nel caso in cui un treno termini la corsa in una stazione impresenziata, il capotreno, prima di trasmettere il dispaccio di giunto del proprio treno deve espletare le operazioni di cui al 4^a cpv. del precedente punto 3.2. ed azionare la maniglia di consenso per treno incrociante di cui al punto 2.13.</p> <p>3.4 PRECEDENZE</p> <p>Nelle stazioni impresenziate dovranno essere evitate le precedenze d'orario.</p> <p>Qualora si rendesse necessario effettuare eccezionalmente una precedenza in tali stazioni, l'avviso al treno che prende il passo, in ogni caso, dovrà essere dato in precedente stazione.</p> <p>Il treno che cede il passo deve essere ricoverato in manovra nel binario di circolazione specializzato per il senso inverso. Per l'esecuzione di tali operazioni devono</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>essere osservate le procedure di cui al successivo punto 3.6. Il capotreno dovrà trasmettere il dispaccio di giunto contestualmente a quello di manovra ultimata.</p> <p>3.5 INCROCI In caso di incrocio, nelle stazioni impresenziate sprovviste di sottopassaggio, il capotreno del treno che entra per primo, accertato che il proprio treno si e' regolarmente ricoverato e terminato il servizio viaggiatori, azionerà la maniglia di consenso di cui al p. 2.13, per consentire l'apertura del segnale di protezione per l'ingresso del treno incrociante.</p> <p>Nel caso di spostamento d'incrocio in una stazione impresenziata, l'ordine al treno che avanza potrai essere comunicato solo dopo aver avvisato il treno da trattenere ed aver ricevuto la conferma che il treno stesso fu avvisato.</p> <p>Per incroci di fatto, nonchè per incroci d'orario di treni ordinari con treni straordinari, periodici e giornalieri, che devono aver luogo nella stazione impresenziata, la partenza dei treni che devono essere avvisati dell' incrocio deve essere vincolata dal D.U. nelle stazioni limitrofe presenziate fino al ricevimento della conferma dell'avvenuto avviso.</p> <p>Analoga procedura deve essere seguita nel caso di soppressione di un treno avente incrocio nella stazione impresenziata.</p> <p>3.6 MANOVRE E STAZIONAMENTO ROTABILI Nelle stazioni impresenziate sono da evitare manovre salvo situazioni di assoluta</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>necessità, per le quali occorre sempre autorizzazione scritta del D.U. Prima di concederla, il D.U. dovrà essersi accertato che i tratti fra le stazioni adiacenti a quella impresenziata siano liberi da treni ed aver vincolato i treni interessati a proprio nulla osta nelle stazioni limitrofe.</p> <p>Il D.U. potrà, se necessario, autorizzare anche lo svincolo della chiave dall'unità bloccabile al fine di consentire l'estrazione delle chiavi per la manovra a mano dei deviatoi.</p> <p>Nell'eseguire la manovra i P.L. incontrati devono essere considerati aperti anche se hanno le barriere chiuse.</p> <p>In relazione alle caratteristiche dei deviatoi tallonabili non è consentita l'inversione del moto di una colonna che talloni un deviatoio, se non dopo che tutta la colonna ha superato il deviatoio stesso, onde evitare lo svio dei veicoli.</p> <p>Al termine della manovra, il capotreno, o l'agente di scorta del carrello o del treno M.L. deve confermare con dispaccio al D.U. l'ultimazione della manovra nonché, all'occorrenza, l'avvenuto reinserimento della chiave nell'unità bloccabile e il ripiombamento del relativo tasto di liberazione. Dopo il ricevimento di tale dispaccio il D.U. potrà rimuovere il vincolo per l'inoltro dei treni dalle stazioni limitrofe.</p> <p>Lo stazionamento dei veicoli e' ammesso solo sui binari secondari indipendenti da quelli di circolazione. con le modalità previste dalle norme comuni.</p> <p>3.7 INTERRUZIONI</p> <p>Di regola, sono da evitare interruzioni</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>delimitate, da uno o da entrambi i lati, da stazioni impresenziate.</p> <p>Qualora cio' non fosse possibile, prima di concedere un'interruzione il D.U. dovrà adottare i provvedimenti di cui al punto 3.9.</p> <p>Le interruzioni che interessano un binario di una stazione impresenziata devono essere estese fino alle stazioni limitrofe.</p> <p>Nelle stazioni impresenziate non occorre esporre il segnale d'arresto di cui all'art. 18/2 R.C.T.</p> <p>3.8 CARRELLI E TRENI MATERIALI</p> <p>La circolazione in linea dei carrelli e dei treni materiali che interessi una stazione impresenziata deve sempre avvenire in regime di interruzione.</p> <p>Nel caso di circolazione di carrelli e treni materiali che dovessero impegnare il punto di comando automatico apertura segnali di protezione, le cui progressive sono precisate dal Servizio Potenziamento e sviluppo interessato e indicate nell'Orario di Servizio, l'agente di scorta deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - arrestare i mezzi prima di impegnare il punto di comando; - azionare il dispositivo di esclusione di cui al punto 2.12; - superare con tutti i mezzi il punto di comando automatico; - riportare in posizione normale il dispositivo di esclusione. <p>I carrelli ed i treni materiali in arrivo ed in partenza nella stazione impresenziata dovranno arrestarsi prima di impegnare ciascun deviatoio e</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'agente di scorta dovrà accertarne la regolare posizione prima di autorizzare il movimento.</p> <p>Quando i carrelli debbano percorrere un deviatoio con ritorno automatico nella posizione iniziale, disposto nella posizione per cui sarebbe tallonato, e' necessaria la preventiva manovra a mano del deviatoio stesso portandolo nella posizione richiesta, al fine di evitare possibili svii.</p> <p>Per lo svincolo e il ripiombamento della chiave dell'unità bloccabile occorre attenersi a quanto previsto al precedente punto 3.6.</p> <p>Il ricovero dei carrelli e dei treni M.L. nelle stazioni impresenziate, di norma, non et ammesso. Il D.U., tuttavia, può eventualmente autorizzarlo in relazione alle circostanze di fatto disponendo il ricovero, in manovra. sui binari secondari e, solo in casi eccezionali, nel binario di circolazione che non deve essere utilizzato da eventuali treni. A manovra ultimata l'agente di scorta dovrà precisare, nel dispaccio di riattivato. anche il binario su cui è ricoverato ed assicurarne l'immobilizzazione.</p> <p>3.9 VINCOLO DEI TRENI</p> <p>Ogni qualvolta le circostanze richiedano l'adozione di provvedimenti restrittivi riguardanti la sicurezza della circolazione, il D.U. deve vincolare la partenza dei treni interessati nelle stazioni impresenziate a proprio nulla osta.</p> <p>I treni così vincolati non possono, in ogni caso, proseguire oltre la stazione</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>impresenziata interessata senza esplicito nulla osta del D.U.</p> <p>4. <u>ANORMALITA' / GUASTI / MANUTENZIONE</u></p> <p>4.1. LIBERAZIONE ARTIFICIALE ITINERARI L'azionamento del tasto di liberazione artificiale, da parte del capotreno, e' subordinato all'autorizzazione scritta del D.U.(w). In caso di incrocio il capotreno potrà azionare la maniglia di consenso per treno incrociante solo dopo aver ripiombato il tasto di liberazione.</p> <p>4.2. LIBERAZIONE ARTIFICIALE P.L. DI LINEA A BARRIERE COMPLETE AZIONATE AUTOMATICAMENTE L'azionamento, da parte del capotreno, del tasto di liberazione artificiale P.L. di linea a barriere complete azionate automaticamente, ove esistente, è subordinato all'autorizzazione scritta del D.U. che dovrà concederla solo dopo aver acquisito la certezza che il tratto fra la stazione impresenziata e la stazione adiacente, dal lato cui il tasto TIPLL si riferisce sia libero da treni. (w)</p> <p>La circolazione dei treni sui tratti interessati potrà essere ripresa normalmente solo dopo che il capo treno avrà confermato per iscritto al D.U. l'avvenuto ripiombamento del suddetto tasto TIPLL. In mancanza di tale conferma, ai treni inoltrati sul tratto interessato, dovrà essere prescritta marcia a vista in corrispondenza dei P.L. presenti sul tratto.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-15deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(w) Tale operazione non è ammessa per i treni senza capotreno.</p> <p>4.3 ANNOTAZIONE SPIOMBAMENTI Tutti gli spiombamenti effettuati nelle stazioni impresenziate, devono essere annotati sul registro M.125a dal D.U. al quale nei dispacci relativi gli agenti interessati dovranno sempre precisare il numero del piombo tolto, nonché di quello applicato.</p> <p>4.4 MODALITA' PER L'ACCERTAMENTO DELL'INTEGRITA' , POSIZIONE ED ASSICURAZIONE DEI DEVIATOI A RITORNO ELASTICO Nelle stazioni impresenziate, in caso di ingresso con segnale di protezione disposto a via impedita e negli altri casi quando necessario (movimenti carrelli, movimenti di manovra ecc), l'agente interessato deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - accertarsi dell'integrità dello scambio mediante accurato esame delle parti in vista dei dispositivi costituenti lo scambio stesso (aghi, contraghi, cuscinetti, tiranti, serratura); - accertarsi della regolare posizione dello scambio assicurandosi dell'avvenuto regolare accostamento tra ago e contrago; <p>accertarsi che il gancio relativo all'ago accosto agganci regolarmente la suola del rispettivo contrago, determinandone l'assicurazione. Qualora a seguito delle succitate verifiche risulti una irregolare posizione o assicurazione dello scambio, l'agente interessato può tentare di ottenere la regolare posizione e assicurazione</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>effettuando una o più manovre a mano con le modalità indicate nel successivo punto 4.5.</p> <p>4.5 OPERAZIONI PER LA MANOVRA DEI DEVIATOI A RITORNO ELASTICO</p> <p>Qualora occorra effettuare la manovra a mano del deviatoio, l'agente interessato deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) recarsi presso l'Ufficio movimento ed ottenere l'autorizzazione scritta da parte del D.U. per lo svincolo della chiave MD dalla relativa unità bloccabile; b) azionare il tasto di liberazione artificiale ed estrarre la chiave stessa; c) inserire la chiave MD nella serratura centrale (ove sono bloccate le chiavi degli scambi di stazione) e ruotarla verso destra; d) estrarre la chiave FS, relativa allo scambio in questione, necessaria per la manovra dello scambio stesso; e) recarsi presso lo scambio e sbloccare il settore di immobilizzazione 1 (vedi figura) solidale con la leva del contrappeso mediante l'inserimento della chiave FS e la sua rotazione verso destra; f) effettuare la manovra dello scambio agendo sulla leva del contrappeso; g) accertare, come indicato al punto 4.4, che la manovra si sia regolarmente completata. <p>Cessati i motivi che richiedevano la manovra a mano del deviatoio e riportato in ogni</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>caso il deviatioio stesso nella posizione di normale funzionamento. l'agente deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> h) bloccare la leva di manovra ruotando la chiave FS verso sinistra ed estrarla dalla serratura del deviatioio; i) recarsi presso l'Ufficio movimento e re introdurre la chiave FS nella serratura centrale per permettere l'estrazione della chiave MD; l) estrarre la chiave MD e reinserirla nell'unità bloccabile; m) ripiombare il tasto di liberazione artificiale; <p>confermare con dispaccio al D.U. l'avvenuto reinserimento della chiave nell'unità bloccabile e il ripiombamento del tasto di liberazione artificiale.</p> <p>4.6 GUASTO DEI DEVIATOI</p> <p>Qualora venga riscontrata una anormalità ai deviatoi, comunque manovrati, dovranno essere osservate le norme di dettaglio emanate dalle Unità territoriali interessate. In particolare, per i deviatoi di tipo tallonabile con ritorno automatico nella posizione iniziale. tali norme dovranno essere stabilite secondo i criteri di seguito specificati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - qualora risulti danneggiato l'armamento il deviatioio non dovrà essere impegnato e dovrà essere dato immediato avviso al D.U. ; - qualora invece sia integro l'armamento ma risultino danneggiati 					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>i tiranti di manovra, o comunque risulti slacciato dall'apparecchio di manovra, lo scambio potrà essere impegnato solo dopo la sua assicurazione con fermascambio a morsa e distanziatore;</p> <ul style="list-style-type: none"> - qualora, pur essendo integri sia l'armamento che i tiranti di manovra, il deviatoio non risulti regolarmente disposto e assicurato, si dovrà tentare di ottenere dette condizioni mediante la manovra a mano. dopo di che, se si ottiene la regolare disposizione del deviatoio ma non la sua assicurazione, lo scambio potrà essere impegnato dal treno solo dopo assicurazione con fermascambio a morsa e distanziatore; - l'agente interessato, prima di applicare il fermascambio a morsa e distanziatore, deve ricevere autorizzazione dal DU, il quale, prima di concederla dovrà vincolare i treni che potranno impegnare di calcio il deviatoio interessato. La rimozione del vincolo è subordinata a quella del fermascambio a morsa e distanziatore; <p>non occorre l'assicurazione con fermascambio a morsa e distanziatore quando risultino integri i tiranti di manovra e il deviatoio risulti regolarmente assicurato.</p> <p>4.7 MOVIMENTI A VIA IMPEDITA: SEGNALE DI PROTEZIONE</p> <p>Manifestandosi una anomalia tale che il</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnale di protezione risulti a via impedita o spento, qualora nella stazione impresenziata non debba effettuarsi incrocio, il treno potrà essere fatto avanzare dal capotreno con le modalità dell'art. 49/6 R.S.</p> <p>Qualora il treno interessato dall'anormalità abbia incrocio nella stazione impresenziata, esso dovrà arrestarsi al segnale di protezione. Trascorsi cinque minuti il capotreno deve recarsi in stazione e prendere accordi con il capotreno del treno incrociante per l'ingresso del proprio treno.</p> <p>Nel caso in cui entrambi i treni debbano entrare con il segnale di protezione disposto a via impedita, i capotreno devono prendere accordi per stabilire quale dei due treni debba entrare per primo. Il capotreno del treno che entrerà per secondo dovrà attendere in stazione l'arrivo del primo treno al cui capotreno spetta la protezione dell'attraversamento a raso. I treni dovranno essere fatti avanzare dai capotreno con le modalità previste dall'art. 49/6 R.S. Il D.U. deve essere informato dei guasti per l'adozione dei necessari provvedimenti.</p> <p>4.8 MOVIMENTI A VIA IMPEDITA: SEGNALE DI PARTENZA</p> <p>In caso di mancata disposizione a via libera del segnale di partenza, il capotreno deve accertare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'esistenza o meno del controllo e bloccamento di chiusura dei P.L. di stazione protetti dal segnale di partenza; - l'esistenza o meno del consenso dei P.L. di linea protetti dal segnale di 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>partenza;</p> <ul style="list-style-type: none"> - lo stato di allarme o meno degli eventuali P.L. automatici a semibarriere. <p>Il capotreno dovrà prescrivere al proprio treno di partire con segnale disposto a via impedita e marcia a vista sull'itinerario di partenza nonchè, in base all'esito dei suddetti accertamenti, la marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. per i quali manchi il controllo con bloccamento o il consenso di chiusura oppure esista lo stato di allarme. In caso di eccezionale presenza di deviatori manovrati a mano sull'itinerario di partenza, il capotreno dovrà inoltre prescrivere al treno di fermare prima di impegnare i deviatori e di oltrepassarli con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione.</p> <p>Il D.U. deve essere informato dei guasti per l'adozione dei necessari provvedimenti.</p> <p>4.9 INTERRUZIONE DEL FUNZIONAMENTO DEL TELEFONO</p> <p>In caso di impossibilità di mettersi in comunicazione con il D.U. in una stazione impresenziata, il capotreno dovrà cercare di utilizzare altri posti telefonici, anche pubblici, ubicati nelle vicinanze.</p> <p>Non potendo comunque comunicare con il D. U. , il capotreno è ugualmente tenuto a scrivere nell'apposito protocollo il fonogramma di giunto e di partenza, nonchè quelli relativi agli spiombamenti di cui al precedente p. 4.3. A fianco dei fonogrammi non trasmessi, e precisamente in</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>corrispondenza delle colonne relative alla data ed alle ore di trasmissione, il capotreno deve esporre la parola "interruzione". Resta inteso che i treni eventualmente vincolati a nulla osta del D.U. non devono proseguire oltre la stazione in cui esiste il vincolo.</p> <p>4.10 LAVORI NELLE STAZIONI IMPRESENZIATE E NEI TRATTI DI LINEA ATTIGUI</p> <p>I lavori di manutenzione devono essere effettuati, possibilmente, durante opportuni intervalli di circolazione.</p> <p>Per i suddetti lavori, i rapporti avvengono direttamente fra D.U. ed agente della manutenzione; a tale scopo il D.U. ha in consegna i fascicoli M 45, M 45a, M 46, che hanno anche la funzione di protocollo telefonico.</p> <p>I lavori di manutenzione o di riparazione relativi agli enti aventi influenza sull'aspetto dei segnali (ad es. deviatori, P.L., c.d.b., ecc.) devono essere sempre eseguiti mantenendo a via impedita i segnali interessati. Per garantire tale condizione, l'agente della manutenzione deve azionare l'apposito dispositivo che inibisce l'apertura dei segnali. Inoltre deve praticare nella colonna "osservazioni" del modo M 45 la seguente annotazione: "Segnale/i n° ... / ... mantenuto/i a via impedita".</p> <p>Per quanto possibile, analogo provvedimento deve essere adottato anche per i lavori relativi ai segnali di protezione e/o partenza.</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Il D. U. , che abbia ricevuto il dispaccio di emissione del mod. M. 45, deve trasmettere la propria firma ed il numero di controllo, che hanno valore di nulla osta all'inizio dei lavori, dopo aver adottato i necessari provvedimenti interessanti la circolazione dei treni, tenendo conto delle eventuali annotazioni praticate dall'agente della manutenzione; l'arrivo o la partenza dei treni con segnali a via impedita o da considerarsi tali, devono essere sempre subordinati a specifico ordine del D.U. che impartirà anche le prescrizioni occorrenti in relazione agli enti interessati ai lavori.</p> <p>Il passaggio di eventuali treni durante i lavori ai deviatoi potrà avvenire con emissione di modo M 46. Il D.U. deve compilare il modo M 46 e quindi trasmetterne il contenuto all'agente della manutenzione che lo trascriverà sul modo M. 46 in dotazione alla stazione, dando come numero di controllo il numero del proprio M 46 seguito da un numero saltuario di due cifre. L'agente della manutenzione compilerà il modo M. 46 di sua competenza. provvederà a disporre i deviatoi nella posizione richiesta. assicurandoli eventualmente con fermascambio a morsa e cuneo o distanziatore quindi confermerà con dispaccio al D.U. che disporrà per il movimento del treno.</p> <p>Al termine dei lavori per l'emissione del modo M.45 a, devono osservarsi procedure analoghe a quelle previste per il modo M.45.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>5. <u>DISPOSIZIONI ATTUATIVE</u></p> <p>5.1 Gli schemi circuitali relativi alla installazione' ed ai collegamenti da realizzare nelle predette stazioni saranno forniti dall'Area Ingegneria e Costruzioni.</p> <p>5.2 Per l'individuazione delle stazioni da impresenziare dovranno essere effettuate le necessarie valutazioni in relazione agli effettivi costi d'impianto. alle reali economie di personale conseguibili ed ai tempi di ammortamento derivanti.</p> <p>La convenienza degli interventi in questione dovrà, ovviamente, essere valutata anche alla luce dei tempi di realizzazione di eventuali trasformazioni di tipo tecnologico e d'esercizio già previste.</p> <p>5.3 Codesti Servizi restano incaricati di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - individuare le stazioni da impresenziare sulla base delle indicazioni precedenti; - provvedere ai necessari interventi tecnologici sulla base degli schemi circuitali forniti dall'Area Ingegneria; - emanare le necessarie norme di dettaglio; - inserire nell'Orario di Servizio le norme per il personale dei treni; - istruire il dipendente personale interessato, fermo restando che per il personale dei treni provvederà la Divisione Trazione in indirizzo, alla quale viene inviato un Estratto della normativa in questione (Allegato I); - seguire costantemente l'andamento 					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'esercizio di tali stazioni;</p> <ul style="list-style-type: none"> - relazionare entro tre mesi dall'inizio dell'esercizio, circa l'andamento dello stesso. <p>Si resta a disposizione per le eventuali indicazioni e chiarimenti necessari. Pregasi confermare.</p>					
<p>Circolare R.ST.MV/R.T04/3.35 del 14 settembre "94</p> <p>Oggetto: Protezione treni fermi in linea</p> <p>Questa sede, con circolare R.ST.MV/R.02: R.ST.IE. del 13/04/94 ha previsto, a partire dal 1/1/95 nuovi criteri per disciplinare la circolazione dei treni in caso di guasto contemporaneo del blocco e delle telecomunicazioni.</p> <p>In particolare, in caso di mancanza della via libera, l'inoltro dei treni rimarrà possibile solo nei seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - linee esercitate con Blocco FS o con BCA: inoltro dei treni fermi in posti di blocco intermedi fino alla successiva stazione abilitata; - linee esercitate con BA: superamento di segnali permissivi a via impedita d'iniziativa dal macchinista, e sulle linee a dirigenza locale, i casi previsti dalla circolare ES.C./R01/2.2; ES.I/C.05; TC.T./I.01/ del 18/04/1991 punti C.2.2 a)-b) e C.3.2 b). <p>Considerato che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la protezione dei treni fermi in linea aveva la sua origine principalmente nella possibilità di inoltrare i treni anche in caso di guasto al blocco ed alle 	<p>10.5 Qualora, in seguito ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della corsa deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione di giurisdizione previa adozione di tutti i necessari controlli e provvedimenti atti ad assicurare il proseguimento del treno in condizioni di sicurezza e notifica all'agente di condotta delle modalità per la ripresa ed il proseguimento della corsa.</p> <p>11.1 In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio</p>	<p>M</p>	<p>I</p>	<p>GI</p>	<p>Le linee a DU e quelle attrezzate con il blocco elettrico manuale non sono regolamentate dal RCF (ritenute obsolete)</p> <p>Introdotta il principio che il PdM non riprende mai la corsa di iniziativa ma solo a seguito di apposita autorizzazione del regolatore della circolazione.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>telecomunicazioni, eventualità questa già remota e che, con l'entrata in vigore della predetta circolare, verrà quasi completamente a cadere;</p> <ul style="list-style-type: none"> - poiché le norme vigenti (art. 35 R.S.) prevedono che la protezione dei treni fermi in linea deve essere effettuata, nei casi prescritti, "non oltre 10 minuti dopo la fermata", sulle linee con il BA, la protezione stessa può risultare intempestiva rispetto ad un successivo treno circolante con marcia a vista per aver superato un precedente segnale permissivo a via impedita; - di fatto, sulle linee con BA la protezione dei treni fermi in linea, quando prevista, risulterebbe effettuata molto raramente; - è intendimento di questa Sede provvedere alla abrogazione delle norme relative all'oggetto, fermo restando la loro validità sulle linee a D.U.. <p>Codesti Servizi sono pregati di esprimere il proprio parere motivato in merito entro il prossimo mese di ottobre fornendo eventuali suggerimenti e proposte.</p>	<p>o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p> <p>11.2 Qualora le condizioni di sicurezza mancanti e le corrispondenti modalità di circolazione del treno di cui al precedente punto 11.1 siano gestite in modo automatico dal sistema di segnalamento la circolazione del treno potrà avvenire tramite la concessione di una specifica autorizzazione al movimento concessa dal sistema stesso.</p> <p>11.3 Qualora il sistema non sia in grado di concedere nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al punto 11.2, il regolatore della circolazione potrà concedere, previo accertamento delle condizioni di sicurezza mancanti e adozione dei relativi provvedimenti, l'autorizzazione al movimento tramite prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione in conformità con il precedente</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	punto 11.1. 11.6 Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione dei treni deve essere sospesa.				
<p>Circolare R.ST.MV/R.03/11.68 del 25 novembre "94 Oggetto: Prescrizioni di frenatura per treni merci (manca allegato) Per opportuna conoscenza e norma si trasmette copia della nota T/TR.MAC/217.0 del 22/11/94, della Divisione Trazione, relativa all'oggetto. I servizi produzione in indirizzo sono pregati di informare il dipendente personale di stazione interessato alla inversione dei dispositivi di frenatura dei carri e di emanare le eventuali disposizioni di dettaglio che si rendessero necessarie. Si prega confermare ricevimento ed ottemperanza della presente.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir. 10/12) </p>				Aspetto organizzativo non regolamentato dal RCF.
<p>Circolare R/ST.MV/R.GL.02 del 03 febbraio 1995 Oggetto: Unificazione dei moduli di prescrizione sulle linee a dirigenza locale (progetto europa) FINALITA'</p> <p>Come noto, sulle linee a dirigenza locale l'attuale regolamentazione prevede, per la circolazione in determinate situazioni d'esercizio, l'impiego di specifici moduli (M.5BA, M.5, M.7, M.6, M.40b. M.40 per varie prescrizioni). In analogia a quanto già realizzato sulle linee esercitate con D.C.O., si è ritenuto utile unificare i predetti moduli</p>	<p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati al treno 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</p>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>predisponendo al loro posto specifici moduli M.40, diversificati a seconda del contesto tecnologico (linee banalizzate, linee a d.b., linee a s.b., tipi di blocco) e non più per tipo di anormalità (guasto del blocco. guasto del segnale di partenza, ecc.).</p> <p>Inoltre, seguendo i criteri già adottati sulle linee a doppio binario telcomandate, i nuovi moduli sono composti di due soli esemplari in quanto non è stato previsto quello per il capotreno. nel partenza con segnale a via impedita, è stato ribadito l'obbligo per il macchinista di comunicare verbalmente l'avvenuto ricevimento delle prescrizioni accorrenti al quando quest'ultimo agente debba provvedere al licenziamento del treno. Con questo provvedimento, sulle linee esercitate a dirigenza locale la stazione avrà, di norma a disposizione lo stesso tipo di modulo, indipendentemente dall'anormalità, ed il personale di macchina riceverà un modulo di seconda dello standard tecnologico della linea in cui si viene a trovare. I nuovi moduli sono anche predisposti per essere compilati dal dirigente movimento o dall'agente di guardia/guardablocco a seconda della abilitazione o disabilitazione dell'impianto. e per essere consegnati a mano o trasmessi a distanza, in relazione alle specifiche organizzazioni locali. La loro architettura e struttura sono state inoltre concepite in maniera tale da essere il più possibile ergonomiche. Con l'occasione, sono state infine semplificate per quanto possibile le prescrizioni contenute nei moduli medesimi.</p>	<p>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>				

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Ciò premesso, in via sperimentale si emanano le disposizioni di seguito riportate. che rientrano nell'ambito d e l P r o g e t t o "EUROPA " e, più generale, confluiscono nel progetto "REGOLAMENTI 2000".</p> <p>1. DISPOSIZIONI NORMATIVE</p> <p>I nuovi moduli (5 fac-simile contenuti in Allegato 1) sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - M40 D.L./BAN 1 da utilizzare esclusivamente sulle linee a doppio binario attrezzate per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di marcia (linee banalizzate) ; -M.40 Dal./d.b. (B.A.) 7 da utilizzare esclusivamente sulle linee a doppio binario con blocco elettrico automatico; - M.40 D.l./d.b. (Bm/Bea/B.tel), da utilizzare esclusivamente sulle linee a doppio binario con blocco elettrico manuale, conta-assi o telefonico; -M.40 D.L./s.b. da utilizzare esclusivamente sulle linee a semplice binario con blocco elettrico automatico; - M.40 D.L./s.b. (Bm/Bca/B.tel), utilizzare esclusivamente sulle linee a semplice binario con blocco elettrico manuale. conta-assi o telefonico. <p>Essi servono per comunicare prescrizioni in caso di anormalità (partenza a via impedita, guasto del blocco elettrico, circolazione sull' illegale, ecc.). I predetti moduli sostituiscono i moduli M.5, M. 5BA, M.6, M.7, M. 40b predisposto per l'agente di guardia sulle linee con BA.</p> <p>2. Prescrizioni contenute sui moduli</p> <p>a) Le prescrizioni sono suddivise nei</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>seguenti gruppi omogenei, facilmente individuabili anche visivamente per mezzo di colorazioni diverse:</p> <p>gruppo itinerario(di colore verde) -riunisce le prescrizioni relative alla partenza con segnale a via impedita, o da binario sprovvisto di segnale. Al riguardo si chiarisce che la prescrizione relativa al segnale di partenza con accoppiato segnale di avviso da considerare a via impedita non viene più prevista, in quanto è sufficiente, con tale tipo di segnalamento. lo specifico segno convenzionale riportato in fascicolo orario (simbolo) per stazioni e fermate. Analogamente. anche per le località di servizio di tipo diverso da quelle anzidette (bivi, posti di comunicazione, posto di blocco intermedi, ecc.) munite di solo segnalamento di protezione di 1°categoria, la suddetta prescrizione non viene più prevista ed, in sua vece, deve essere riportato nel fascicolo orario il nuovo simbolo (simbolo).</p> <p>Gruppo "di stanziamento" (di colore rosso)</p> <ul style="list-style-type: none"> - riunisce le prescrizioni relative all'esistenza o meno della via libera, nonché quelle derivanti dal guasto o dalla inutilizzazione del blocco elettrico; <p>gruppo " circolazione sull'illegale" (di colore azzurro)</p> <ul style="list-style-type: none"> - riunisce le prescrizioni relative alla circolazione sul binario illegale; <p>gruppo "varie" (di colore giallo)</p> <ul style="list-style-type: none"> - comprende la specifica prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un P.L. e alcune righe in bianco. Tali 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>righe devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni comunque connesse con quelle prestampate (ad esempio: prescrizioni che devono essere praticate dall'A.G. /guardablocco in caso di guasto contemporaneo del blocco elettrico e delle comunicazioni sulle linee con blocco elettrico manuale e conta-assi; prescrizioni per anomalità relativa a deviatori in linea; ecc.).</p> <p>Si può rinunciare alle colorazioni suddette in caso di trasmissione dei moduli per mezzo di telefax, avendo le colorazioni stesse valore di semplice sussidio.</p> <p>b) Le prescrizioni sono strutturate in maniera tale da essere compilate dal dirigente movimento(avvalendosi di quelle numerate sul lato sinistro dei moduli) o dall'agente di guardia/guardablocco (avvalendosi di quelle numerate sul lato destro).</p> <p>In quest'ultimo caso, tuttavia, nei moduli è prevista, per semplicità, solo la dizione dell'agente di guardia.</p> <p>c) Sul retro dei moduli sono riportate le "avvertenze" di natura tecnica, che indicano le situazioni che richiedono il rilascio delle singole prescrizioni prestampate.</p> <p>d) A seguito di richiesta di chiarimenti, si evidenzia che la prescrizione di cui all'art. 19/40 d) RCT e corrispondente art. 36/6 d) IPCL (" fermate prima del deviatoio d'ingresso di") è stata modificata nella formulazione</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>lasciandone inalterato il significato (" Fermate in precedenza del primo deviatoio di").</p> <p>e) A parziale modifica della vigenta normativa, per la notifica delle prescrizioni relative alla circolazione sul binario illegale, le stazioni che immettono i treni sul binario ileegale non potranno incaricare una precedente stazione.</p> <p>f) Si evidenzia che, per motivi di uniformità, in caso di mancato funzionamento del blocco elettrico manuale o conta-assi, la relativa prescrizione di notifica è stata prevista anche per l'AG/guardablocco.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF 11/2012)</p>				
<p>1.3 Consegna dei moduli I moduli devono essere compilati a decalco in due esemplari e il capotreno non deve ne controfirmarli, ne riceverne copia.</p> <p>a) Consegna diretta Per la consegna diretta dei moduli al macchinista devono essere osservate le procedure vigenti.</p> <p>c) Consegna a distanza, a mezzo trasmissione con telefono devono essere osservate le seguenti procedure.</p> <p>- L'agente trasmittente deve compilare il modulo in suo possesso e trasmettere il contenuto come un dispaccio, indicando i singoli numeri d'ordine delle prescrizioni da praticare e quelle da annullare. In ogni caso, l'agente trasmittente deve</p>	<p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. <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</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che i moduli possono essere consegnati al solo agente di condotta il quale svolge sempre la funzione di agente treno.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Deve inoltre indicare la data, il numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma, nonché trasmettere il p proprio profilo e nominativo.</p> <p>- L'agente ricevente deve trascrivere sul proprio modulo il testo mmano che lo riceve, completando o depennando quello prestampato. Ultimata la compilazione, deve effettuare il collazionamento, ripetendo, oltre al numero di ciascuna prescrizione da rispettare. A collazionamento ultimato, il ricevente, dovrà trasmettere , riportandoli negli appositi spazi, il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre e il proprio profilo e nominativo, facendoli seguire dalla propria firma. Nei treni con due agenti di macchina spettano al macchinista le funzioni di di agente ricevente; nei treni con solo agente di macchina tali funzioni spettano al capotreno, il quale dovrà consegnare il modulo al macchinista che controfirmerà la matrice.</p> <p>d) Consegna a distanza per mezzo di telefax Per l'impiego di tale mezzo devono essere osservate le seguenti procedure.</p> <p>- L'agente trasmittente deve compilare il modulo in suo possesso,</p>	<p>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>				

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>staccare dal fascicolo il primo foglio e trasmetterlo mediante telefotocopiatrice. Sui fogli che restano attaccati al fascicolo deve essere riportata l'annotazione che il modulo è stato trasmesso via fax.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'agente ricevente, ricevuto il fac-simile dovrà completare (con numero progressivo e saltuario) e firmare lo stesso, ritrasmettendolo sempre via fax a conferma del ricevimento e, quindi, procedere alla riproduzione del fac-simile. La consegna del modulo al treno deve essere effettuata solo dopo il ricevimento del benestare scritto da parte dell'agente trasmittente, che lo concederà soltanto dopo aver controllato che il contenuto del fac-simile ricevuto sia identico a quello trasmesso. - L'agente che trasmette il modulo in fac-simile resta responsabile della regolarità delle prescrizioni in esso contenute, mentre l'agente ricevente resta responsabile soltanto della regolare riproduzione e consegna al treno interessato. - Il fac-simile del modulo trasmesso o ricevuto deve essere conservato in apposita raccolta. 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>1.4 Licenziamento treni In caso di partenza con segnale a via impedita, quando al licenziamento del treno deve provvedere il capotreno, il macchinista, avvalendosi all'occorrenza</p>	<p>9.4 L'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia</p>	M		IF	<p>Introdotta il principio che il capotreno non licenzia più i treni ma autorizza la</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
all'occorrenza del personale di stazione, deve comunicare verbalmente a detto agente l'avvenuto ricevimento delle prescrizioni occorrenti.	concesso l'autorizzazione al movimento.				partenza solo rispetto il servizio viaggiatori.
<p>2 CARATTERISTICHE TIPOGRAFICHE DEI MODULI</p> <p>2.1 Ciascun modulo è contenuto in un bollettario a fogli, numerati progressivamente, due a due, da 1 a 50, da compilarsi a decalco. Le caratteristiche tecniche del fascicolo sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - unità di conto: blocco di 100 carte più copertina; - formato: UNI-A4 (29,7 x 21); - carta: C 55 bianco; E 140 giallo paglierino (copertina); - lavorazioni accessorie: raccolta a registro di 50 gruppi di 2 carte numerate progressivamente. Copertina stampata. Legatura in alto. <p>Nei casi consentiti di trasmissione a distanza, poiché i fascicoli a disposizione del personale di macchina potranno essere contenuti in casse telefoniche stagne, il formato dei moduli dovrà essere di dimensioni tali da poter essere custoditi in tali casse.</p> <p>2.2 Nel frontespizio della copertina del fascicolo dei moduli sono riportate le "AVVERTENZE", alle quali devono attenersi gli agenti preposti alla compilazione (tali avvertenze sono riportate in Allegato 2).</p> <p>3. DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>3.1 Nei F.O. in corrispondenza delle località di servizio munite di solo segnalamento di</p>	<p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. 		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>protezione di 1° categoria con avviso accoppiato, nonché dei posti di blocco intermedi muniti di segnale di 1° categoria con avviso accoppiato (esclusi quelli permanentemente permissivi), deve essere riportato lo specifico nuovo simbolo di cui al punto 1.2 a).</p> <p>3.2 Le località di servizio in cui, per le particolari esigenze locali, è consentita la trasmissione a distanza delle prescrizioni ai treni con comunicazione telefonica devono essere indicate nella Prefazione Compartimentale Parte 1°.</p> <p>3.3 Codesta Zona resta incaricata di provvedere a :</p> <ul style="list-style-type: none"> - emanare eventuali norme di dettaglio che si rendessero necessarie per specifiche situazioni locali (in particolare per la trasmissione via fax); - stampare i moduli in questione in quantità sufficiente ai propri fabbisogni annuali; - istruire opportunamente il personale interessato; - relazionare, entro 6 mesi dall'inizio del provvedimento, circa l'esito della sperimentazione, che dovrà essere avviata a partire dalle ore Zero del 10 Giugno 1995. <p>3.4 Ad informare il personale dei treni provvederà la Divisione Trazione/ Area di Trasporto in indirizzo.</p> <p>ALLEGATO 1 (Contiene 5 fac-simile moduli) ALLEGATO 2 (avvertenze)</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Circolare R/ST.MV/R.01 del 19 giugno 1995 Oggetto: Impresenziamento di stazioni ed istituzioni di PBI impresenziati sulle linee a dirigenza locale con blocco conta-assi</p>					<p>Vedi tabella raffronto IESBE conta assi-RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>FINALITA'</p> <p>Queste disposizioni hanno lo scopo di fornire alle Unità periferiche nuovi strumenti tecnici e regolamentari per poter realizzare, sulle linee esercitate con B.ca, i seguenti provvedimenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'impresenziamento delle stazioni sulle linee a semplice e a doppio binario (quest'ultime non banalizzate); • l'istituzione dei PBI impresenziati sulle linee a doppio binario non banalizzate. <p>Tali provvedimenti , oltre a consentire in tempi brevi recuperi di produttività, garantiscono anche soddisfacenti livelli di regolarità e migliorano la sicurezza in quanto riducono drasticamente le prescrizioni per movimenti a via impedita. In base alle nuove disposizioni, l'impresenziamento di una stazione è reso possibile mediante il comando automatico della formazione degli itinerari nell'ambito della stazione. Inoltre, i segnali di protezione e di partenza delle stazioni ed i segnali di prima categoria dei PBI vengono forniti di segnalazioni ausiliarie, analogamente a quanto già previsto per l'impresenziamento delle stazioni e dei PBI sulle linee esercitate con il blocco elettrico manuale, che forniscono al personale dei treni, in caso di anormalità ai segnali, le indicazioni necessarie per superare detti segnali a via impedita, d'iniziativa, e cioè senza ricevere prescrizioni. La prima segnalazione (lettera "A" luminosa) è applicata ai segnali dei PBI nonché ai</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnali di partenza delle stazioni ed è associata all'itinerario di partenza ed alla via libera di blocco elettrico; la seconda (lettera "D" luminosa) è applicata al segnale di protezione delle stazioni ed è associata al solo itinerario di arrivo. Da ciò si evince che il provvedimento, nel caso d'impresenziamento delle stazioni, mantiene inalterato il numero delle sezioni di blocco, garantendo la medesima potenzialità delle linee ove viene applicato il provvedimento.</p> <p>Le caratteristiche impiantistiche suddette sono tali da rendere possibile un'applicazione flessibile, in quanto gli impresenziamenti delle stazioni possono essere realizzati nei periodi di minor traffico e vi si può far ricorso anche per carenze improvvise di personale.</p> <p>L'istituzione dei PBI consente invece di aumentare il numero delle sezioni con conseguente maggiore potenzialità della linea stessa. Le disposizioni che seguono contengono, inoltre, in allegato schemi operativi (diagrammi di flusso) che hanno lo scopo di guidare il personale nell'individuazione chiara, immediata e corretta delle procedure da seguire in determinate situazioni d'esercizio, rendendo così più ergonomica la regolamentazione ed aumentandone complessivamente la qualità. Ulteriori schemi operativi saranno predisposti in fase successiva, in occasione del rifacimento dell'Istruzione del B.ea, prendendo 10 considerazione anche le</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>procedure per la liberazione artificiale del blocco. Le suddette segnalazioni ausiliarie troveranno applicazione da subito sulle linee a doppio non banalizzate e a semplice binario mentre, per il futuro, potranno essere, previ opportuni adeguamenti, utili per la gestione degli impianti in regime di esclusione DCO sulle linee esercitate con il Rea interessate al progetto CTC grande rete.</p> <p>Per tali ragioni, queste disposizioni s'inseriscono nel progetto "REGOLAMENTI 2000"</p> <p>1. PREMESSA</p> <p>Queste disposizioni hanno carattere sperimentale e saranno successivamente inserite nei testi regolamentari dopo un congruo periodo.</p> <p>2. CONDIZIONI IMPIANTISTICHE</p> <p style="padding-left: 40px;">Impresenziamento stazioni</p> <p>2.1 Per poter impresenziare una stazione, questa deve essere munita di ACEI, ACE o ADM.</p> <p>2.2 Nelle località da impresenziare non devono esistere impianti che richiedono il presenziamento sul posto (P.L.A. con semibarriere, TV PL, R.T.B, ecc.).</p> <p>2.3 Sullo stante dei segnali di protezione della stazione deve essere installata una tabella rettangolare a fondo nero recante la lettera "D" luminosa (Allegato I). Tale lettera può essere a luce fissa o lampeggiante.</p> <p>2.4 Sullo stante dei segnali di partenza della stazione deve essere installata</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>una tabella rettangolare a fondo nero recante la lettera "A" luminosa (Allegato 2). Tale lettera può essere a luce fissa, lampeggiante oppure spenta. La lettera "A" accesa, sia a luce fissa sia a luce lampeggiante, garantisce l'esistenza della via libera di blocco elettrico. I segnali di partenza non possono proteggere deviatori in linea.</p> <p>2.5 Sullo stante dei segnali di partenza della stazione, sotto la tabella di cui al precedente punto 2.4, deve essere applicata una tabella rettangolare rifrangente, a fondo giallo, recante le lettere nere "Ns" (segnale non superabile senza ordine scritto quando il segnale è a via impedita e la lettera "A" è spenta. Allegato 3). Tale tabella ha carattere accessorio.</p> <p>2.6 La manovra di eventuali PL di stazione è, di norma, effettuata su comando automatico dell'itinerario e la loro protezione potrà continuare ad essere realizzata con il segnale di protezione o partenza. Inoltre il segnale di partenza della stazione può continuare a proteggere anche PL di linea. In tali casi, sullo stante del segnale interessato deve essere applicata, sotto la tabella di cui al precedente punto 2.5 o sotto la tabella di cui al precedente punto 2.3, in analogia a quanto previsto dall'art. 48/2 R.S., una tabella su cui</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sono riportate le lettere "PL" precedute dal numero dei passaggi a livello protetti dal segnale stesso quando essi sono più di uno. Tale indicazione non ha significato quando l'impianto è presenziato. Tutti i PL devono essere muniti della tabella di identificazione di cui al punto 3/bis Allegato 1 R.S., integrata con il numero dei passaggi a livello da impegnare con marcia a vista specifica, in ordine decrescente. Qualora il primo dei PL incontrato dal treno sia ubicato ad una distanza superiore a 2000 metri, la prima delle predette tabelle deve essere preceduta, a distanza di frenatura, da una tabella rifrangente, a fondo giallo, recante, in color nero, la scritta "PL" ed il numero dei passaggi a livello (le dimensioni di tale tabella devono essere analoghe a quelle previste per la tabella di cui al punto 3/bis Allegato 1 R.S.). E' vietato ubicare segnali di avviso o di protezione propria di PL prima dell'ultimo PL protetto dal segnale di partenza di una stazione disabilitata ed impresenziata.</p> <p>2.7 Ad un segnale di partenza di una stazione disabilitata ed impresenziata munito della tabella di cui al precedente punto 2.4, può essere assegnata la funzione di proteggere punti singolari della linea (caduta massi, ecc.), previa autorizzazione</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>delle Unità centrali interessate.</p> <p>2.8 I segnali della stazione da impresenziare, se del tipo a relè schermo, devono essere provvisti di dispositivo circuitale per lo spegnimento automatico.</p> <p>2.9 Per poter realizzare il regime di impresenziamento di una stazione (maniglia "AutAIRAut" in posizione di "Aut Ali) è richiesto che l'impianto sia in regime "Dis".</p> <p>L'istituzione del regime "AutA" comporta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il bloccamento della leva di disabilitazione per impianti dotati di ACE e ADM o l'impossibilità di rimuovere il regime "Dis" per impianti dotati di ACEI; • il bloccamento dei deviatori (già realizzato nel regime Dis); • l'inibizione dell'attivazione del segnale di chiamata con leva Tz; • l'accensione delle lettere luminose "D"; tale accensione è subordinata all'esistenza dei soli controlli dei deviatori di percorso. Non sono pertanto controllati c.d.b., PL, ecc.; • la predisposizione all'accensione delle lettere luminose "A"; tale accensione è subordinata all'esistenza: <ul style="list-style-type: none"> • dei controlli dei deviatori di percorso; • della via libera di blocco elettrico (comprensiva della libertà dei c.d.b. di stazione a valle del segnale di partenza), e si deteniUna quando esiste la via libera di blocco elettrico. Non sono controllati P.L., ecc. Un eventuale deviatoio su binario di stazionamento a monte del segnale di 					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>partenza va collegato al solo indicatore "D" del segnale di protezione;</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'attivazione del comando automatico degli itinerari; • la chiusura ritardata di 30 secondi dei PL della stazione a seguito di una riapertura; • l'estensione della via libera di blocco elettrico: • fino al c.d.b. di stazione che garantisce la libertà della zona d'uscita a valle del segnale di partenza nella direzione degli arrivi, per i movimenti di arrivo; • a partire dal segnale di partenza, per i movimenti di partenza. <p>Vengono trasmesse, anche cumulate, alla stazione adiacente sempre presenziata, prescelta come posto di controllo, le seguenti informazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • allarme alimentazione; • allarmi relativi ai PL. <p>Il tasto per la liberazione artificiale dei PL della stazione impresenziata può, sulle linee a doppio binario, essere unico per entrambi i binari. In tale caso è installato nella stazione con funzione di posto di controllo. La rimozione del regime "Aut A" avviene a seguito dell'azionamento della relativa leva e non richiede particolari condizioni. La rimozione del regime Dis richiede che non sia in atto il regime "Aut Ali".</p> <p>2.10 Sia sulle linee a doppio binario, sia su quelle a semplice, il tasto TI Rea e</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>le indicazioni di libero/occupato (quest'ultime solo per le linee a doppio binario) relativi ad una sezione delimitata da un lato da una stazione impresenziata, devono essere riportati, se non già presenti, nella stazione presenziata che delimita la tratta.</p> <p>2.11 Fra due stazioni presenziate, di regola, può essere previsto l'impresenziamento di una sola stazione, oppure di un solo PBI impresenziato. Eventuali casi particolari devono essere autorizzati dalle Unità Centrali interessate.</p> <p>2.12 Per l'applicazione del dispositivo C.U. valgono le disposizioni contenute nella nota RICIR/GL.Oldel27.4 93. Istituzione di PBI</p> <p>2.13 I posti di blocco intermedi impresenziati possono essere istituiti, di regola, solo sulle linee a doppio binario. Conseguentemente, su tali linee una sezione di blocco, per ciascun senso di marcia, oltre che dal segnale di partenza di una stazione e dal segnale di protezione della successiva, può essere delimitata come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dal segnale di partenza di una stazione e dal segnale di un PBI successivo; • dal segnale di un PBI e dal segnale di protezione della stazione successiva; 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2.14 Sullo stante dei segnali dei PBI deve essere installata una tabella rettangolare a fondo nero recante la lettera "A" luminosa (Allegato 2). Tale lettera "A" può essere a luce fissa, lampeggiante, nel caso che il segnale abbia anche la funzione di proteggere deviatoi, oppure spenta. Un segnale di PBI può proteggere deviatoi, a condizione che siano ubicati a una distanza non superiore a 350 metri dal segnale stesso. La lettera "A" accesa, sia a luce fissa sia a luce lampeggiante, garantisce l'esistenza della via libera di blocco elettrico.</p> <p>2.15 Sullo stante dei segnali di PBI, inoltre, deve essere installata, sotto la tabella di cui al precedente punto 2.14:</p> <ul style="list-style-type: none"> • una tabella rettangolare rifrangente, a fondo giallo, recante le lettere nere "Ns" (segnale non superabile senza ordine scritto quando il segnale è a via impedita e la lettera "An è spenta -Allegato 3). Tale tabella ha carattere accessorio; • una tabella a fondo bianco indicante, con caratteri di colore nero il numero del PBI (PBI n°.....). <p>2.16 Un segnale di PBI può proteggere passaggi a livello. In tale caso, sullo stante deve essere applicata, sotto i quadri di cui al</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>precedente punto 2.15, in analogia a quanto previsto dall'art. 48/2 R.S., una tabella su cui sono riportate le lettere "PL" precedute dal numero dei passaggi a livello protetti dal segnale stesso, quando essi sono più di uno. Tutti i PL devono essere muniti della tabella di identificazione di cui al p. 3/bis All. 1 R.S., integrata con il numero dei passaggi a livello da impegnare con marcia a vista specifica, in ordine decrescente. Qualora il primo dei PL incontrati dal treno sia ubicato ad una distanza superiore ai 2000 metri, la prima delle predette tabelle deve essere preceduta, a distanza di frenatura, da una tabella rifrangente, a fondo giallo, recante, in colore nero, la scritta PL ed il numero dei passaggi a livello (le dimensioni di tale tabella devono essere analoghe a quelle previste per la tabella di cui al punto 3/bis All.1 RS). Non è consentito che PL ubicati a valle del PBI possano essere protetti nello stesso senso dal segnale di partenza della stazione precedente. E' altresì vietato ubicare segnali di avviso o di protezione propria di PL prima dell'ultimo PL protetto dal segnale del PBI.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2.17 Tra due stazioni presenziate, di regola, potrà essere previsto un solo PBI o l'impresenziamento di una sola stazione. L'istituzione di PBI in situazioni particolari diverse da quella suddetta dovrà essere autorizzata dalle Unità centrali interessate, che definiranno le necessarie integrazioni alle presenti disposizioni.</p> <p>2.18 Le indicazioni libero/occupato ed il tasto TI B.ca relativi alla sezione di blocco delimitata dai segnali di un PBI e dal segnale di protezione della stazione successiva devono essere previsti in quest'ultima.</p> <p>2.19 Ad un segnale di PBI può essere assegnata, oltre alla funzione di proteggere deviatoi, anche quella di proteggere altri punti singolari della linea (caduta massi ecc.), previa autorizzazione delle Unità centrali interessate.</p> <p style="text-align: center;">DISPOSIZIONI NORMATIVE</p> <p>3.1 Generalità</p> <p>Nelle stazioni dove esiste l'attraversamento a raso dei viaggiatori, l'impresenziamento sarà possibile, di norma, nei soli periodi in cui i treni viaggiatori circolanti sul binario opposto al F.V., non abbiano fermata d'orario. Eventuali casi particolari saranno esaminati e disciplinati dalle Unità periferiche interessate. Per il passaggio da un regime all'altro, l'operatore sul posto deve sempre accertare che non vi siano treni in approccio o sull'itinerario di arrivo o partenza. Il regime di impresenziamento di una stazione può ritenersi in atto se la lampada ubicata sulla</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sinistra della maniglia "AutAIRAut" è regolarmente accesa a luce bianca fissa. Il regime di presenziamento dell'impianto può essere considerato in atto solo se la lampada ubicata sulla destra della maniglia "AutAIRaut" è regolarmente accesa a luce bianca fissa. I segnali delle stazioni su cui è installata la tabella recante la lettera uD" oppure "A" luminosa devono essere indicati nell'orario di servizio.</p> <p>3.2 Superamento a via impedita di un segnale di una stazione impresenziata</p> <p>3.2.1 Segnale di protezione</p> <p>Per il superamento di un segnale di protezione di una località di servizio impresenziata, disposto a via impedita, dovranno essere adottate le procedure di seguito riportate:</p> <p>a) "D" fissa - se la lettera "D" è accesa a luce fissa, il macchinista deve, dopo la fermata, riprendere la corsa anche se il segnale permane a via impedita con marcia a vista e mettendosi in condizioni di poter rispettare il successivo segnale di partenza. Inoltre, il macchinista dovrà rispettare, d'iniziativa, la marcia a vista specifica in corrispondenza di tutti i PL protetti dal segnale stesso;</p> <p>b) "D" lampeggiante - se la lettera "D" è accesa a luce lampeggiante, il macchinista, oltre all'osservanza degli obblighi di cui al precedente punto a), deve accertarsi della regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato nell'ambito della località di servizio; in questo caso dovrà fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>o gruppo di deviatoi, che dovrà oltrepassare di iniziativa, con cautela, non superando la velocità di 30 Km/h e dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato;</p> <p>c) "D" spenta - se la lettera "D" è anormalmente spenta dovranno essere osservate le norme di cui all'art. 49/6 R.S. Inoltre, il capotreno deve dare comunicazione telefonica dell'anormalità al D.M. della successiva stazione, che informerà, con dispaccio, il D.M. della stazione precedente interessata.</p> <p>Ai treni successivi, se ritenuto opportuno, può essere praticata o fatta praticare, a cura del D.M. di quest'ultima stazione, la seguente prescrizione:</p> <p>"Entrate nella stazione di con segnale di protezione a via impedita con la lettera "D" da considerare accesa a luce lampeggiante. Marcia a vista in corrispondenza dei PL..... (quelli protetti dal segnale)".</p> <p>3.2.2 Segnale di partenza</p> <p>Per il proseguimento da un segnale di partenza di una località di servizio impresenziata</p> <p>disposto a via impedita, dovranno essere adottate le procedure di seguito riportate:</p> <p>a) "A" fissa - se la lettera "A" è accesa a luce fissa, il macchinista, deve, dopo la fermata, riprendere la corsa tenendo presente che esiste la via libera di blocco elettrico. Il macchinista, inoltre, dovrà osservare d'iniziativa la marcia a vista specifica in corrispondenza di tutti i PL protetti dal</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnale stesso;</p> <p>b) "A" lampeggiante se la lettera "A" è accesa a luce lampeggiante, il macchinista, oltre all'osservanza degli obblighi di cui al precedente punto a), deve accertarsi della regolare disposizione dell'itinerario per il corretto tracciato; in questo caso dovrà fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio o gruppo di deviatoi, che dovrà oltrepassare d'iniziativa, con cautela, non superando la velocità di 30 Km/h e dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato;</p> <p>c) "A" spenta -se la lettera "A" è spenta, il capotreno, trascorsi 3 minuti ed accertato l'effettivo impresenziamento dell'impianto, deve dare comunicazione telefonica al DM della successiva stazione.</p> <p>Linee a doppio binario</p> <p>Nel caso il D.M. della stazione attigua rilevi dalla ripetizione libero/occupato del Bca che la sezione è libera autorizzerà subito il proseguimento del treno trasmettendo al capotreno del treno fermo al segnale il seguente dispaccio: "Tratto da..... a (posto corrispondente limitrofo) libero da treni. Proseguite da con segnale di partenza disposto a via impedita con lettera "A" da considerare accesa a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi. Marcia a vista in corrispondenza dei PL..... (quelli protetti dal segnale)".</p> <p>Nel caso che la sezione di blocco sia ancora occupata da un treno precedente a quello fermo al segnale di partenza, il D.M. ordinerà, con comunicazione non registrata,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>al capotreno del treno fermo di prolungare la sosta fmo a che il segnale non si disponga a via libera oppure, permanendo il segnale a via impedita, non si accenda la lettera "A". Nel caso che il segnale permanga a via impedita con la lettera "A" spenta per la mancata liberazione della sezione di B.ca da parte di un treno precedente, il D.M. interessato dovrà provvedere, prima che la sezione venga impegnata da un treno successivo, alla liberazione artificiale della stessa con le modalità di cui al successivo punto 3.5.1.</p> <p>Qualora la stazione attigua a quella impresenziata sia disabilitata, le predette incombenze sono devolute al D.M. della prima stazione abilitata successiva il quale dovrà richiedere verbalmente all'A.G. se la sezione di B.ca è libera o occupata e nel caso sia libera ottenerne conferma scritta con la specificazione del numero della sezione stessa.</p> <p>Linee a semplice binario</p> <p>La mancata accensione della lettera "A" o il suo spegnimento determina l'inefficienza del B.ca anche nel caso che sul Q.L. della stazione attigua la sezione di blocco risulti libera e che la freccia di senso risulti accesa per l'arrivo.</p> <p>Il D.M. della stazione attigua, nel caso che dalla ripetizione libero/ccupato la sezione di blocco risulti libera, per il proseguimento del treno, deve acquisire la certezza che la tratta fra la stazione impresenziata e la propria sia libera da treni. Ai fini di tale accertamento, non ci si può avvalere</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'indicazione di libero fornita dalla ripetizione libero/ccupato.</p> <p>Il D.M. deve quindi autorizzare il proseguimento del treno, trasmettendo al capotreno il dispaccio: "Tratto da a (posto corrispondente limitrofo) libero da treni. Proseguite da con segnale di partenza disposto a via impedita con lettera "A" da considerare accesa a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi. Marcia a vista in corrispondenza dei PL (quelli protetti dal segnale)".</p> <p>Nel caso che la sezione di blocco risulti ancora occupata da un treno precedente a quello fermo al segnale di partenza, il DM ordinerà, con comunicazione non registrata, al capotreno del treno fermo di prolungare la sosta fino a quando il segnale non si disponga a via libera oppure, permanendo il segnale a via impedita, non si accenda la lettera "A".</p> <p>Nel caso che la sezione risulti occupata per la mancata liberazione, il D.M. interessato dovrà provvedere, prima che la sezione venga impegnata da un treno successivo, alla liberazione artificiale della stessa secondo le modalità di cui al successivo punto 3.5.2.</p> <p>Qualora la stazione attigua a quella impresenziata sia disabilitata, le predette incombenze sono devolute al D.M. della prima stazione abilitata successiva il quale dovrà richiedere ed ottenere verbalmente dall'A.G. se la sezione di B.ca risulta libera o occupata.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>3.3 Superamento di un segnale di PBI a via impedita</p> <p>Per il superamento di un segnale di PBI disposto a via impedita dovranno osservarsi le seguenti procedure:</p> <p>a) "A" fissa - Se la lettera "A" è accesa a luce fissa, il macchinista deve, dopo la fermata, riprendere la corsa, tenendo presente che esiste la via libera di blocco elettrico. Il macchinista, inoltre, dovrà osservare la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL eventualmente protetti dal segnale;</p> <p>b) "A" lampeggiante - Se la lettera "A" è accesa a luce lampeggiante, il macchinista deve, dopo la fermata, riprendere la corsa tenendo presente che esiste la via libera di blocco elettrico, fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatore che dovrà oltrepassare d'iniziativa, con cautela, non superando la velocità di 30 Kmlh e dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato. Il macchinista, inoltre, dovrà osservare la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL eventualmente protetti dal segnale.</p> <p>c) "A" spenta - Se la lettera "A" è spenta, il capotreno, trascorsi 3 minuti dalla fermata, deve comunicare d'iniziativa l'anormalità al DM della successiva stazione. Nel caso che il DM della stazione attigua rilevi dalla ripetizione liber%ccupato del B.ca che la sezione è libera, autorizzerà subito il proseguimento del treno trasmettendo al capotreno il seguente dispaccio: "Tratto da PBI n° alla stazione di (posto corrispondente limitrofo) libero</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>da treni. Proseguite con segnale disposto a via impedita (completata, nel caso il segnale protegga anche deviatoi, con la dizione: "con lettera A da considerare a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi"). Marcia a vista in corrispondenza dei PL (quelli protetti dal segnal e)" .</p> <p>Nel caso che la sezione di blocco sia ancora occupata da un treno precedente a quello fermo al segnale di blocco, il DM ordinerà con comunicazione non registrata al capotreno del treno fermo di prolungare la sosta fino a che il segnale non si disponga a via libera oppure, permanendo il segnale a via impedita, non si accenda la lettera "A".</p> <p>Nel caso che il segnale permanga a via impedita con lettera "/" spenta per la mancata liberazione della sezione di B.ca da parte di un treno precedente, il DM interessato dovrà provvedere, prima che la sezione venga impegnata da un treno successivo, alla liberazione artificiale della stessa con le modalità del successivo p. 3.5.1. Qualora la stazione attigua al PBI sia disabilitata le predette incombenze sono devolute al DM della prima stazione abilitata successiva, il quale dovrà richiedere verbalmente all'agente di guardia se la sezione di B.ca è libera o occupata e, nel caso sia libera, ottenerne conferma scritta con la specificazione del numero della sezione stessa.</p> <p>3.4 Superamento a via impedita del segnale di partenza della stazione attigua ad una stazione impresenziata</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Devono essere osservate le procedure di cui alle IESBE - parte V - B.ca tenendo presente che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sulle linee a semplice binario, in caso di inefficienza del blocco (mancata accensione della freccia di senso o di suo spegnimento) i treni devono essere avvisati del mancato funzionamento del blocco fino alla successiva stazione impresenziata; • per la liberazione artificiale devono essere osservate le procedure di cui al successivo p. 3.5. <p>3.5 Liberazione artificiale del B,ca 3.5.1 Linee a doppio binario</p> <p>Liberazione artificiale della sezione di blocco a valle del segnale di partenza di una stazione presenziata</p> <p>Devono essere osservate le modalità di cui all'art. 7 a) IESBE - parte V - B.ca, tenendo presente che la stazione abilitata interessata deve richiedere verbalmente alla successiva stazione abilitata ed otteneme con dispaccio il giunto dell'ultimo treno inviato.</p> <p>Se con l'azionamento del tasto TI B.ca non si ottiene la liberazione della sezione di blocco suddetta, per il proseguimento del treno devono essere osservate le procedure previste dall'art. 7 a) IESBE - parte V -. B.ca tenendo presente che il treno deve essere avvisato del mancato funzionamento del blocco fmo alla successiva stazione impresenziata.</p> <p>Liberazione artificiale di una sezione di blocco a valle del segnale di partenza di una stazione jmpresenziata o a valle del</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnale di un PBI Devono essere osservate le norme di cui all'art. 7 a) IESBE - parte V - B.ca con le modifiche ed integrazioni seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La liberazione artificiale deve essere effettuata dalla stazione attigua che normalmente riceve i treni. • Il D .M. di tale stazione deve richiedere verbalmente alla precedente stazione abilitata ed otteneme con dispaccio la precisazione dell'ultimo treno partito (Rispetto liberazione artificiale B.ca ultimo treno partito ore). Qualora detto treno non sia ancora giunto, il D.M. interessato dovrà attendere il suo arrivo nella propria stazione oppure che uno dei treni ancora in circolazione si annunci dalla stazione impresenziata o da PBI. <p>In quest'ultimo caso può provvedere alla liberazione artificiale solo dopo aver vincolato verbalmente il proseguimento del treno al proprio benessere ricevendone conferma scritta dal capotreno ed aver acquisito la certezza che la tratta fra la stazione impresenziata (o PBI) e la propria sia libera da treni.</p> <p>Inoltre, nel caso che la stazione precedente quella impresenziata (o al PBI) sia disabilitata ed il treno vincolato nella stazione impresenziata (o al PBI) non sia l'ultimo partito dalla precedente stazione abilitata., il D.M. deve avvisare con dispaccio dello spiombamento anche l'AG.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il D.M. della precedente stazione, dopo la trasmissione del dispaccio relativo all'ultimo treno partito e l'A.G. della stazione 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>corrispondente con la stazione impresenziata (o con il PBI), che abbia ricevuto il dispaccio relativo allo spiombamento, non devono inoltrare treni verso la stazione impresenziata (o verso il PBI) fino a quando non abbiano ricevuto il dispaccio di ripiombamento del tasto TI B.ca.</p> <p>Il D.M. della successiva stazione può autorizzare il proseguimento del treno fermo al segnale di partenza della stazione impresenziata (o al PBI) solo dopo aver provveduto al ripiombamento del tasto TI B.ca, qualunque sia stato l'esito dell'operazione.</p> <p>Spetta a tale D.M. avvisare gli altri agenti interessati del ripiombamento del TI B.ca.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nel caso che la stazione che deve azionare il TI B.ca sia disabilitata, le precedenti incombenze sono devolute al D.M. della prima stazione abilitata successiva che deve autorizzare con dispaccio L'A.G. (Autorizzo spiombamento TI B.ca). L'A.G. che esegue lo spiombamento deve trasmettere il dispaccio di avvenuto ripiombamento del TI B.ca al D.M. che l'ha autorizzato, dandogli anche notizia verbale sull'esito dell'operazione. • Se con l'azionamento del tasto TI B.ca si ottiene la liberazione della sezione, il D.M. dovrà autorizzare il proseguimento del treno eventualmente vincolato in precedenza, trasmettendo al capotreno il seguente dispaccio: "Proseguite dalla stazione di (o PBI n°.....) rispettando le indicazione del segnale". • Nel caso che anche dopo l'azionamento 					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>del tasto TI B.ca il segnale di partenza (o del PBI) permanga a via impedita con la lettera "A" spenta, il capotreno del treno fermo alla stazione impresenziata (o al PBI) deve essere autorizzato dal DM della successiva stazione abilitata con il seguente dispaccio: "Tratto da..... (posto impresenziato) a ... (posto corrispondente limitrofo) libero da treni. Proseguite con segnale disposto a via impedita con lettera "A" da considerare accesa a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi (nel caso trattasi di PBI, la dizione con lettera "An da considerare accesa a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi deve essere utilizzata solo nel caso il segnale protegga deviatoi). Marcia a vista in corrispondenza dei PL (quelli protetti dal segnale)"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Per l'inoltro dei treni successivi si potrà utilizzare il B.ca, se possibile, oppure si potrà provvedere alla liberazione artificiale treno per treno. <p>Non riuscendo, per più di un treno, a ripristinare il regolare funzionamento del blocco, il D.M. della stazione che normalmente riceve i treni può, se lo reputa opportuno, non ricorrere più alla liberazione artificiale e prendere accordi con il D.M. dell'attigua stazione per l'istituzione del blocco telefonico per tutti i treni, limitatamente al senso interessato all'anormalità.</p> <p>3.5.2 Linee a semplice binario Per la liberazione artificiale di una sezione di blocco delimitata da un lato dal segnale di una stazione impresenziata, devono essere</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>osservate procedure analoghe a quelle di cui all'art. 7 b) IESBE - parte V - Rca con le integrazioni e modifiche seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La liberazione artificiale deve essere effettuata dalla stazione attigua. • Il D.M. di tale stazione deve richiedere verbalmente alla precedente stazione abilitata ed ottenerne con dispaccio o il giunto dell'ultimo treno oppure la precisazione dell'ultimo treno partito da quesultima. In tale ultimo caso, qualora detto treno sia ancora in circolazione, il D.M. in possesso del tasto TI B.ca dovrà attendere il suo arrivo nella propria stazione oppure che uno dei treni ancora in circolazione si annunci dalla stazione impresenziata. <p>In quest'ultima circostanza può provvedere alla liberazione artificiale solo dopo aver vincolato verbalmente il proseguimento del treno al proprio benessere ricevendone conferma scritta dal capotreno ed aver acquisito la certezza che la tratta fra la stazione impresenziata e la propria stazione sia libera da treni, inoltre, nel caso che la precedente stazione corrispondente con la stazione impresenziata sia disabilitata, ed il treno vincolato alla stazione impresenziata non sia l'ultimo treno partito dalla precedente stazione abilitata, il D.M. deve avvisare con dispaccio anche l'A.G. dello spiombamento.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durante le operazioni per la liberazione artificiale il tratto in soggezione non deve essere impegnato da treni fino a quando non sia stato ripiombato il TI Rca, qualunque sia stato l'esito dell'operazione. Pertanto, il 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>D.M. della precedente stazione, dopo la trasmissione del dispaccio relativo al giunto o all'ultimo treno partito e l'A.G della stazione corrispondente con la stazione impresenziata, che abbia ricevuto il dispaccio relativo allo spiombamento, nell'ipotesi che debbano inoltrare un treno verso la stazione impresenziata devono ricevere il dispaccio di ripiombamento del tasto TI Bca</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il D.M. della successiva stazione può autorizzare il proseguimento del treno fermo nella stazione impresenziata solo dopo aver provveduto al ripiombamento del tasto TI Bca, qualunque sia stato l'esito dell'operazione. <p>Spetta a tale D.M. avvisare gli altri agenti interessati del ripiombamento del TI Bca.</p> <p>Nel caso che la stazione che deve azionare il TI Rca sia disabilitata, le precedenti incombenze sono devolute al D.M. della stazione designata che deve autorizzare con dispaccio l'A.G. ("Autorizzo spiombamento TI B.ca"). L'A.G. che esegue lo spiombamento deve trasmettere il dispaccio di riavvenuto ripiombamento del TI Bca al D.M. che l'ha autorizzato, dandogli anche notizia verbale sull'esito dell'operazione.</p> <p>Ai soli fini della liberazione artificiale la stazione designata è quella che deve ricevere il primo treno circolante nella tratta dopo l'anormalità. Spetta ai D.M. delle due stazioni limitrofe individuare, di volta in volta, la stazione interessata ed informare verbalmente l'A.G.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dopo la liberazione artificiale per il 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>proseguimento del treno, eventualmente vincolato in precedenza nella stazione impresenziata, devono essere adottate le seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se con l'azionamento del tasto TI B.ca si ottiene la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della lettera "A", il D.M. dovrà autorizzare il proseguimento del treno trasmettendo al capotreno il seguente dispaccio: "Proseguite dalla stazione di rispettando le indicazioni del segnale"; - nel caso che anche dopo l'azionamento del tasto TI B.ca il segnale permanga a via impedita con la lettera ti A" spenta, il capotreno del treno fermo alla stazione impresenziata deve essere autorizzato dal D.M. della successiva stazione abilitata con il seguente dispaccio: "Tratto da (stazione impresenziata) a(posto corrispondente limitrofo) libero da treni. Proseguite con segnale disposto a via impedita con lettera ti A" da considerare accesa a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi. Marcia a vista in corrispondenza dei PL (quelli protetti dal segnale)". • Dopo la liberazione artificiale, nel caso di mancata accensione della freccia di senso e relativa stabilizzazione (se il movimento avviene con segnale a via impedita), per l'inoltro del treno da una stazione presenziata verso la stazione impresenziata devono 	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>essere utilizzate le procedure di cui all'art. 7 b) IESBE tenendo presente che il treno deve essere avvisato del mancato funzionamento del blocco fino alla successiva stazione impresenziata.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Per l'inoltro dei treni successivi si potrà utilizzare il B.ca, se possibile, oppure si dovrà provvedere alla liberazione artificiale treno per treno. <p>Non riuscendo, per più di un treno, a ripristinare il regolare funzionamento del blocco, i D.M. delle due stazioni attigue a quella impresenziata possono, se lo reputano opportuno, non ricorrere più alla liberazione artificiale e prendere accordi per l'istituzione del blocco telefonico per tutti i treni.</p> <p>3.6 Istituzione blocco telefonico 3.6.1 Linee a doppio binario</p> <p>a) Per l'istituzione del blocco telefonico per tutti i treni, sulla sezione di blocco a valle del segnale di partenza di una stazione presenziata ed adiacente alla stazione impresenziata o ad un segnale di PBI dovranno essere osservate le norme di cui all'art. 7 a) IESBE - parte V - B.ca con le integrazioni e modifiche seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il D.M. della stazione che inoltra i treni verso la stazione impresenziata (o verso il PBI) sul binario interessato all'anormalità, deve avvisare il D.M. della stazione limitrofa abilitata con il seguente dispaccio: "Circolazione treni sul binario (pari/dispari) fra (stazione) e (stazione) regolata con il blocco telefonico dopo passaggio treno 	<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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Treni non esonerati dal rispetto del segnale di partenza della stazione di..... (o del PBI n°.....)";</p> <ul style="list-style-type: none"> • i treni devono essere avvisati del mancato funzionamento del blocco fino alla stazione successiva abilitata e non devono essere esonerati dal rispetto del segnale di partenza della stazione impresenziata o del segnale del PBI; • qualora un treno non esonerato incontra il segnale di partenza della stazione impresenziata (o del PBI) a via impedita con lettera "A" spenta, il capotreno dovrà segnalare subito l'anormalità al D.M. della successiva stazione abilitata. <p>In tale evenienza non si dovrà ricorrere allo spiombamento del B.ca ed il predetto D.M. potrà autorizzare il proseguimento del treno trasmettendo al capotreno il seguente dispaccio: "Tratto da (stazione o PBI) a (stazione limitrofa abilitata) libero da treni come da M S in vostro possesso. Proseguite con segnale disposto a via impedita con lettera "A" da considerare accesa a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi (nel caso trattasi di PBI, la dizione con lettera "A" da considerare accesa a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi deve essere utilizzata solo nel caso il segnale protegga deviatoi). Marcia a vista in corrispondenza dei PL(quelli protetti dal segnale)". I treni successivi potranno essere esonerati dal rispetto del segnale di partenza della stazione impresenziata o del segnale di un PBI con le modalità di cui ai successivi punti</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>b) o c).</p> <p>b) Per l'istituzione del blocco telefonico per tutti i treni, nel caso di guasto alla sezione di B.ca a valle del segnale di partenza di una stazione impresenziata, devono essere osservate le norme di cui all'art. 7 a) IESBE - parte V - B.ca con le integrazioni e modifiche seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il D.M. della stazione che normalmente riceve i treni deve prendere accordi verbali con il D.M. della stazione che inoltra i treni sul binario interessato all'anormalità che deve confermare con il seguente dispaccio: "Circolazione treni sul binario (pari/dispari) fra (stazione) e (stazione) regolata con il blocco telefonico dopo passaggio treno Treni esonerati dal rispetto del segnale di partenza della stazione di "; • i treni devono essere avvisati del mancato funzionamento del blocco fino alla successiva stazione abilitata e non potranno mai essere esonerati dal rispetto del segnale di partenza della stazione impresenziata con la prescrizione n° 1 del modulo M 5. Per il superamento del predetto segnale di partenza disposto a via impedita con lettera "A" spenta dovrà essere praticata la seguente prescrizione: "Proseguite da con segnale di partenza disposto a via impedita con lettera "A" da considerare accesa a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi. Marcia a vista in corrispondenza dei PL (quelli protetti dal segnale)". <p>Nel caso il treno dovesse superare anche il</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnale di protezione a via impedita, in aggiunta a tale prescrizione, dovrà essere praticata anche la prescrizione di cui al precedente punto 3.2.1 c).</p> <p>d) Per l'istituzione del blocco telefonico per tutti i treni, nel caso di guasto alla sezione di B.ca a valle del segnale di un PBI, devono essere osservate le norme di cui all'art. 7 a) IESBE - Parte V B.ca con le integrazioni e modifiche seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il DM della stazione che normalmente riceve i treni deve prendere accordi verbali con il DM della stazione che inoltra i treni sul binario interessato all'anormalità, che deve confermare con il seguente dispaccio: "Circolazione treni sul binario.... (pari/dispari) fra (stazione) e (stazione) regolata con il blocco telefonico dopo passaggio treno Treni esonerati dal rispetto del segnale del PBI "; • I treni devono essere avvisati del mancato funzionamento del blocco fino alla successiva stazione abilitata e sempre esonerati dal rispetto del segnale del PBI, di regola, con l'apposita prescrizione n° I del modulo M 5. <p>Qualora il segnale del PBI dovesse proteggere passaggi a livello, il DM dovrà, all'occorrenza, prescrivere marcia a vista in corrispondenza degli stessi. Nel caso particolare che il segnale del PBI protegga anche deviatoi, i treni non potranno essere mai esonerati con la prescrizione nO I del modulo M 5. In quest'ultima evenienza ai</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treni che, in conseguenza del guasto, dovranno superare il segnale del PBI che protegge anche deviatoi, a via impedita con lettera " A" spenta, dovrà essere praticata la seguente prescrizione: "Proseguite dal PBI n ... con segnale disposto a via impedita con lettera "A" da considerare accesa a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi". Marcia a vista in corrispondenza dei PL (quelli protetti dal segnale)".</p> <p>3.6.2 Linee a semplice binario Per l'istituzione del blocco telefonico per tutti i treni nel caso di guasto ad una sezione di blocco afferente ad una stazione impresenziata, dovranno essere osservate le norme di cui all'art. 7 b) IESBE - parte V - B.ca con le modifiche ed integrazioni seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I treni devono essere avvisati del mancato funzionamento del blocco fino alla stazione successiva abilitata, in entrambi i sensi e non potranno essere esonerati dal rispetto del segnale di partenza della stazione impresenziata con la prescrizione n°1 del modo M5 . • Il D.M. che inoltra i treni che in conseguenza del guasto dovranno superare nella stazione impresenziata il segnale di partenza a via impedita con lettera " A" spenta, dovrà praticare ai treni stessi la seguente prescrizione: "Proseguite da con segnale di partenza disposto a via impedita con lettera "A" da considerare accesa a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi . Marcia a vista in corrispondenza 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dei PL (quelli protetti dal segnale)".</p> <p>Nel caso il treno dovesse superare anche il segnale di protezione a via impedita, in aggiunta a tale prescrizione, dovrà essere praticata anche la prescrizione di cui al precedente punto 3.2.1.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il D.M. che inoltra i treni verso il segnale di partenza della stazione impresenziata, afferente alla sezione di blocco non interessata al guasto, non deve esonerare i treni stessi dal rispetto del segnale di partenza della stazione impresenziata. <p>Qualora un treno non esonerato incontri il segnale di partenza della stazione impresenziata a via impedita con lettera " A" spenta, il capotreno dovrà segnalare subito l'anormalità al D.M. della successiva stazione abilitata. In tale evenienza, non si dovrà ricorrere allo spiombamento del B.ca ed il predetto D.M. potrà autorizzare il proseguimento del treno trasmettendo al capotreno il seguente dispaccio: "Tratto da(stazione) a (stazione limitrofa abilitata) libero da treni come da M 5 in vostro possesso. Proseguite con segnale disposto a via impedita con lettera "A" da considerare accesa a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi.</p> <p>Marcia a vista in corrispondenza dei PL (quelli protetti dal segnale)".</p> <p>Ai treni successivi dovrà essere praticata la prescrizione di cui al precedente alinea.</p> <p>3.7 Guasto delle telecomunicazioni Stazione disabilitata ed impresenziata Qualora il segnale di partenza della stazione</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>impresenziata permanga a via impedita con lettera "A" spenta e non fosse possibile, per guasto delle telecomunicazioni, comunicare con il D.M. della stazione successiva, il capotreno, trascorsi 20 minuti dal momento della fermata, dovrà praticare d'iniziativa al macchinista le seguenti prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proseguite da con segnale disposto a via impedita con lettera" Ali da considerare accesa a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi. • Manca via libera, viaggiate con marcia a vista fino alla successiva stazione di di cui rispetterete i segnali. • Marcia a vista in corrispondenza dei PL (quelli protetti dal segnale). <p>Analoga procedura dovrà essere seguita anche se il treno è stato vincolato, per mancanza di via libera, al benessere del D.M oppure nel caso di istituzione del blocco telefonico, quando il treno non sia stato esonerato dal rispetto del segnale di partenza di una stazione impresenziata.</p> <p>Nei predetti casi, per i treni successivi, se possibile, dovrà essere istituito il blocco telefonico fra le stazioni limitrofe abilitate.</p> <p>b) Posto di blocco intermedio</p> <p>Qualora il segnale di un PBI permanga a via impedita con la lettera "A" spenta e non sia possibile, per guasto delle telecomunicazioni, comunicare con il DM della stazione successiva, il capotreno, trascorsi 20 minuti dal momento della fermata, deve praticare d'iniziativa al macchinista le seguenti prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proseguite dal PBI n° con segnale 					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>disposto a via impedita (completata, nel caso il segnale protegga anche deviatoi, con la dizione: "con lettera A da considerare accesa a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi")</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manca via libera, viaggiate con marcia a vista fino alla successiva stazione di di cui rispetterete i segnali. • Marcia a vista in corrispondenza dei PL. (quelli protetti dal segnale). <p>Analoga procedura deve essere seguita anche se il treno è stato vincolato, per mancanza di via libera, al segnale del PBI oppure, nel caso di istituzione del blocco telefonico, quando il treno non sia stato esonerato dal rispetto del segnale del PBI.</p> <p>Nei predetti casi, per i treni successivi, se possibile, dovrà essere istituito il blocco telefonico tra le stazioni limitrofe abilitate.</p> <p>4. LAVORI DI MANUTENZIONE E RIPARAZIONE</p> <p>Nelle stazioni impresenziate le operazioni che non arrecano pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio possono essere eseguite previa intese verbali con il D.M. della stazione appositamente designata.</p> <p>Le operazioni che arrecano pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio possono essere eseguite sia in regime di interruzione sia in regime di modulo M 45.</p> <p>4.1 Lavori in regime d'interruzione</p> <p>I lavori che possono pregiudicare la sicurezza dell'esercizio possono essere eseguiti in regime d'interruzione in base a norme specifiche emanate dalle Unità zonali interessate.</p> <p>4.2 Lavori in regime di modo M 45</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>I lavori che comportano la manovra dei deviatori richiesti d'impianto per l'impresenziamento di una stazione, devono avvenire solo previa riabilitazione dell'impianto.</p> <p>I lavori riguardanti altri enti possono essere eseguiti o previo presenziamento o in regime di impresenziamento dell'impianto.</p> <p>In quest'ultimo caso, e nel caso di lavori ai deviatori che non comportano la loro manovra, le Unità zonali devono provvedere ad emanare norme di dettaglio sulla base dei principi di seguito specificati.</p> <p>4.2.1 Lavori ad una Sezione di B.ca delimitata dai segnali di una stazione impresenziata oppure ai segnali di protezione e/o partenza di una stazione disabilitata ed impresenziata.</p> <p>a) Nel caso di lavori interessanti il blocco conta-assi, devono essere osservate procedure analoghe a quelle previste dall'art. 8 IESBE - parte V - B.ca, tenendo presente che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nel caso di lavori ad enti aventi influenza sul blocco, l'agente della manutenzione deve mettere fuori servizio anche la sezione di blocco interessata. • nel caso di lavori ad una sezione di blocco delimitata dai segnali di una stazione impresenziata l'A.M. deve indicare nel mod. M 45 anche i segnali interessati di tale stazione (segnale di partenza che delimita la sezione sempre; segnale di protezione che delimita la sezione e relativo segnale di avviso solo quando non è possibile mantenerli a via impedita con lettera "D" regolarmente funzionante). 	<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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>b) I lavori di manutenzione o di riparazione ai segnali di protezione e/o partenza devono essere eseguiti, per quanto possibile, mantenendo i segnali interessati a via impedita e garantendo il regolare funzionamento delle lettere "D" e/o "A". Per assicurare tali condizioni, l'A.M. deve avvalersi dell'apposito dispositivo. Inoltre deve praticare nella colonna "Osservazioni" del Mod. M 45 la seguente annotazione: "Segnale di protezione (o di partenza) mantenuto a via impedita con lettera "D" (oppure "A") regolarmente funzionante". Qualora non possa garantire le predette condizioni, l'A.M. deve :</p> <ul style="list-style-type: none"> • indicare nel mod. M 45, oltre ai segnali interessati anche la sezione di blocco interessata; • nel caso di lavori al segnale di partenza, azionare il dispositivo che mantiene a via impedita il relativo segnale di protezione ed avviso. • nel caso di lavori al segnale di protezione di una stazione impresenziata, l'A.M. deve indicare nel modo M 45 anche il relativo segnale di avviso; <p>c) Nel caso di lavori ai segnali di partenza e/o di protezione eseguiti mantenendo li a via impedita con lettera "A" e/o "D" regolarmente funzionante, i treni possono essere inoltrati come in assenza di mod. M 45.</p> <p>d) Nel caso di lavori alla sezione di blocco o ai segnali di partenza e/o di protezione di una stazione impresenziata non mantenuti a via impedita con lettera "A" o "D"</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>regolarmente funzionante, la circolazione di tutti i treni deve essere regolata, sul binario interessato, con il blocco telefonico.</p> <p>I treni devono essere avvisati del mancato funzionamento del blocco fino alla successiva stazione abilitata e non potranno mai essere esonerati dal rispetto del segnale di partenza della stazione impresenziata con la prescrizione n°1 del mod. M5.</p> <p>Per il superamento di tali segnali interessati ai lavori, ai treni deve essere inoltre praticata, a seconda dei casi, una delle seguenti prescrizioni:</p> <p>"Proseguite dalla stazione di con segnale di partenza da considerare a via impedita comunque disposto con lettera "A" accesa a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi. Marcia a vista in corrispondenza dei PL(quelli protetti dal segnale).</p> <p>"Entrate nella stazione di con segnale di protezione da considerare a via impedita comunque disposto con lettera "D" accesa a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi. Marcia a vista in corrispondenza dei PL (quelli protetti dal segnale).</p> <p>e) I modo M 45 ed M 45/a devono essere trasmessi dall'A.M. al D.M. della stazione opportunamente designata che, ricevuto il dispaccio, prima di trasmettere il numero di controllo, deve adottare le cautele per garantire la sicurezza della circolazione.</p> <p>Lavori ad una sezione di B.ca delimitata dal segnale di un PBI oppure al segnale di unPBI</p> <p>a) Nel caso di lavori interessanti il blocco conta-assi, devono essere osservate</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>procedure analoghe a quelle previste dall'art. 8 IESBE - parte V - Rca tenendo presente che nel caso di lavori ad enti aventi influenza sul blocco, l'agente della manutenzione deve mettere fuori servizio anche la sezione di blocco interessata.</p> <p>b) I lavori di manutenzione o di riparazione ai segnali di PBI devono essere eseguiti, per quanto possibile, mantenendo i segnali interessati a via impedita e garantendo il regolare funzionamento delle lettere "A". Per assicurare tali condizioni l'A.M. deve avvalersi dell'apposito dispositivo. Inoltre deve praticare nella colonna "Osservazioni" del Mod. M45 la seguente annotazione: "Segnale del PBI n° mantenuto a via impedita con lettera "A" regolarmente funzionante".</p> <p>c) Nel caso di lavori ai segnali di PBI eseguiti mantenendo li a via impedita con lettera "A" regolarmente funzionante, i treni possono essere inoltrati come in assenza di modo M45.</p> <p>d) Nel caso di lavori interessanti il segnale del PBI non mantenuti a via impedita oppure la sezione di Rca a valle del segnale di partenza della stazione presenziata o del PBI stesso, la circolazione di tutti i treni deve essere regolata, sul binario interessato, con il blocco telefonico.</p> <p>I treni devono essere avvisati del mancato funzionamento del blocco fino alla successiva stazione abilitata e devono essere esonerati dal rispetto del segnale del PBI, di regola, con l'apposita prescrizione n° 1 del modulo M 5. Qualora il segnale del PBI</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dovesse proteggere passaggi a livello, il DM dovrà, all'occorrenza prescrivere marcia a vista in corrispondenza degli stessi.</p> <p>Nel caso particolare che il segnale del PBI protegga anche deviatoi, i treni non potranno mai essere esonerati con la predetta prescrizione n°1 del mod. M 5.</p> <p>In tale evenienza, dovrà essere praticata ai treni la seguente prescrizione:</p> <p>"Proseguite dal PBI n°..... con segnale da considerare a via impedita comunque disposto con lettera A accesa a luce lampeggiante rispetto impegno deviatoi.</p> <p>Marcia a vista in corrispondenza dei PL(quelli protetti dal segnale)".</p> <p>e) I mod. M 45 ed M 45/a devono essere trasmessi dall'A.M. al D.M. della stazione opportunamente designata che, ricevuto il dispaccio, prima di trasmettere il numero di controllo, deve adottare le cautele per garantire la sicurezza della circolazione.</p> <p>4.2.3 Lavori a PL protetti dai segnali di protezione o partenza di una stazione disabilitata ed impresenziata o dal segnale di un PBI.</p> <p>I lavori devono essere eseguiti mantenendo a via impedita il segnale stesso e garantendo il regolare funzionamento della lettera "A" (oppure "D").</p> <p>Per assicurare tali condizioni, l'A.M. deve azionare l'apposito dispositivo che inibisce l'apertura del segnale interessato. Inoltre, deve praticare nella colonna "Osservazioni" del modo M 45 la seguente annotazione:</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>"Segnale mantenuto a via impedita con lettera" A " (oppure "Dn) regolarmente funzionante".</p> <p>In mancanza di tale annotazione, il D.M. non deve controfirmare o trasmettere il numero di controllo del dispaccio o autorizzare la firma del modulo, ma deve invitare tale agente ad azionare l'apposito dispositivo ed a trascrivere sul modo M 45 la conseguente annotazione.</p> <p>Nel caso di lavori a PL eseguiti mantenendo a via impedita e con lettera "A" (oppure"D") regolarmente funzionante il segnale che li protegge, i treni possono essere inoltrati come in assenza di modulo M 45.</p> <p>4.2.4 Lavori a un deviatoio di una stazione disabilitata ed impresenziata.</p> <p>a) I lavori devono essere eseguiti mantenendo a via impedita i segnali interessati. Per assicurare tale condizione, l'A.M. deve azionare l'apposito dispositivo. Il suo azionamento comporta, nelle stazioni, la disposizione a via impedita di tutti i segnali di protezione e partenza ed il lampeggiamento delle relative lettere "D" e "A".</p> <p>Inoltre, deve praticare nella colonna "Osservazioni" del modo M 45 la seguente annotazione: "Tutti i segnali di protezione e partenza mantenuti a via impedita con lettera nAn e "D" regolarmente funzionante escluso aspetto "A" e "D" fissa" .</p> <p>In mancanza di tale annotazione il D.M. deve astenersi dal controfirmare il modulo o trasmettere il numero di controllo del dispaccio, ma deve invitare l'A.M. ad azionare l'apposito dispositivo ed a</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>trascrivere la conseguente annotazione. L'apposito dispositivo deve essere ridisposto nella posizione di riposo solo dopo che il D.M. ha controfirmato il modo M 45a. ed ha trasmesso il numero di controllo del relativo dispaccio.</p> <p>b) I moduli M 45 ed M 45a dovranno essere consegnati o trasmessi dall'A.M. al D.M. della stazione designata che, prima di fmnarli o trasmettere il numero di controllo del dispaccio, deve adottare i provvedimenti atti a garantire la sicurezza della circolazione.</p> <p>e) Per il passaggio di un treno deve essere richiesta la temporanea utilizzazione del deviatoio con l'osservanza di procedure analoghe a quelle previste dalla vigente normativa per le stazioni disabilite, tenendo presente che sono devolute all'agente della manutenzione tutte le incombenze previste nella circostanza per l'A.G.</p> <p>I treni possono essere inoltrati dalla limitrofa stazione come in assenza di modo M 45 dopo il ricevimento del benessere dell'A.M.</p> <p>4.2.5 Lavori ad un deviatoio protetto da un segnale di PBI Per l'esecuzione dei lavori, gli Uffici Produzione devono emanare le necessarie norme di dettaglio sulla base dei seguenti principi:</p> <p>a) I lavori devono essere eseguiti mantenendo a via impedita i segnali interessati. Per assicurare tale condizione l'agente della manutenzione deve azionare</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'apposito dispositivo (il suo azionamento comporta la disposizione a via impedita del segnale del PBI e la lettera "A" lampeggiante quando esistono le condizioni del blocco). Inoltre, deve praticare nella colonna "osservazioni" del modo M 45 la seguente annotazione: "Segnale n°.... mantenuto a via impedita con lettera "A" regolarmente funzionante escluso aspetto "A" fissa".</p> <p>In mancanza di tale annotazione il DM deve astenersi dal controfirmare il modulo o trasmettere il numero di controllo del dispaccio ma deve invitare l'A.M. ad azionare l'apposito dispositivo ed a trascrivere sul modulo M 45 la conseguente annotazione.</p> <p>L'apposito dispositivo deve essere rimosso solo dopo che il DM ha controfirmato il modo M 45a. o ha trasmesso il numero di controllo del relativo dispaccio.</p> <p>b) I moduli M 45 ed M 45a. dovranno essere consegnati o trasmessi dall'agente della manutenzione al DM della stazione designata (possibilmente quella che inoltra i treni verso il PBI) che, prima di fmnarli o trasmettere il numero di controllo del dispaccio, deve adottare i provvedimenti atti a garantire la sicurezza della circolazione.</p> <p>c) Per il passaggio di un treno deve essere richiesta la temporanea utilizzazione del deviatoio con l'osservanza di procedure analoghe a quelle previste dalla vigente normativa per le stazioni disabilite, tenendo presente che sono devolute all'agente della manutenzione tutte le</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>incombenze previste nella circostanza per l'AG.</p> <p>Dopo il ricevimento del benessere dell'A.M. i treni possono essere inoltrati dalla limitrofa stazione come in assenza di modulo M 45.</p> <p>5 SCHEMI OPERATIVI</p> <p>Al fine di facilitare i compiti del DM e del personale dei treni, nell'allegato 4 sono riportati alcuni schemi operativi che evidenziano le procedure che debbono essere osservate in relazione ad alcune anomalie.</p> <p>I colori impiegati rispondono a criteri ergonomici (GIALLO: interrogazione; VERDE: verifiche/accertamenti preliminari; ROSSO: norma operativa finale). I colori stessi, anche se consigliati, hanno carattere sussidiario e, pertanto, vi si può rinunciare qualora ne risulti difficoltosa la stampa.</p> <p>6 DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>6.1 Le disposizioni in questione possono essere applicate in maniera diffusa e sul loro esito ogni Zona dovrà riferire dettagliatamente a questa Sede dopo sei mesi dalle prime sperimentazioni.</p> <p>6.2 Gli schemi di principio necessari saranno forniti a cura della Divisione Tecnologie/Area Ingegneria e Costruzioni.</p> <p>6.3 I Servizi Produzione restano incaricati di emanare, d'intesa con le Unità Territoriali Gestione P.d.M. e P.d.S., le norme di dettaglio eventualmente necessarie e di istruire il dipendente personale interessato.</p> <p>Al personale dei treni l'estratto di cui all'allegato 5, integrato con le eventuali norme di dettaglio, dovrà essere distribuito a</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>cura delle Unità Territoriali Gestione P.d.M. e P.d.S. interessate.</p> <p>6.4 Le norme della presente circolare abrogano quelle della circolare ES.C/R.04/2.3 - ES.IIP del 1.7.1993.</p> <p>Vedi figura Vedi ALLEGATO 4 Vedi ALLEGATO 5</p>					
<p>Circolare R/ST.MV/R.GL.03.11.89TER del 16 ottobre 1995</p> <p>Oggetto: Trasmissioni di disposizioni dell'area trasporto. (Limitazioni di velocità conseguenti all'uso dei pantografi).</p> <p>Si trasmette per opportuna conoscenza la nota T/TR.MAC.F.405.200E.GEN.ETR450 del 25/08/1995 della Divisione Trazione.</p> <p>OGGETTO: Limitazioni velocità conseguenti all'uso dei pantografi.</p> <p>In attesa di opportune modifiche alla P.G.O.S., si dispone che nelle situazioni di difficoltosa derivazione della corrente (P.G.O.S. art. 93 c.3) per le quali è necessario mantenere in presa entrambi i trolley di una locomotiva il P.d.M. limiti d'iniziativa la velocità a 150 Km/h. Si dispone inoltre che il limite di velocità di 200 Km/h previsto dall'art.89 ter.c.10 della P.G.O.S. in caso di due pantografi in presa sull' ETR 450, sia da ritenersi valido anche se trattasi di pantografi di Unità di Trazione diverse. Resta inteso che rimangono valide relativamente all'oggetto, le altre limitazioni previste dalla P.G.O.S. e/o da disposizioni locali, in particolare se più</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>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>		I	GI IF	<p>I GI per ciò che riguarda gli impianti di terra e le procedure le interfaccia.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda i veicoli.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
limitative rispetto quelle sopra riportate. Si prega informare il personale interessato e confermare ricevimento.					
<p align="center">Circolare R/ST.MV/R.GL.01/5BIS20</p> <p align="center">del 24 ottobre 1995</p> <p>Oggetto: Movimenti di manovra effettuati con i segnali fissi per i treni</p> <p>Sono pervenute a questa Sede richieste in merito alla possibilità di utilizzare i segnali dei treni per regolare determinati movimenti di manovra.</p> <p>Al riguardo, si precisa che l'Istruzione per il Servizio dei Manovratori già prevede, all'art. 20/2 (e corrispondente 7/16 IPCL), che determinati tipi di manovre possano essere comandati dai segnali fissi per i treni, all'occorrenza integrati da segnalazioni ausiliarie, in base a specifiche norme emanate dalle Unità periferiche e riportate nell'orario di servizio e nei registri delle disposizioni locali.</p> <p>Ai segnali per i treni si può ricorrere per comandare l'inoltro di locomotive ai depositi, per l'invio di materiale ai parchi, ed altre esigenze analoghe. In tali circostanze, le segnalazioni possono essere integrate con indicatori di direzione, da realizzare con il medesimo criterio previsto per le linee diramate. I movimenti suddetti potranno essere regolati anche mediante i segnali bassi, qualora non risulti possibile utilizzare i segnali fissi per i treni.</p>	<p>19.6 Un movimento di manovra può essere regolato:</p> <p>a) con segnali di terra anche specifici per le manovre;</p> <p>bi con ordini verbali;</p> <p>ci con specifici segnali a mano;</p> <p>di con comunicazioni dirette a mezzo di radiotelefoni o a mezzo di altro sistema di comunicazione.</p>	M	I	GI	L'impiego dei segnali di terra normalmente utilizzati per i treni per regolare i movimenti di manovra è ammesso a condizione che il convoglio in manovra circoli rispettando tutti i vincoli di sicurezza previsti per la circolazione dei treni, come ad esempio il sistema di protezione attivo.
<p align="center">Circolare R/ST.MV/R.GL.03.11.109</p> <p align="center">del 25 ottobre 1995</p>	<p>3.8 Un convoglio è un complesso di uno o più veicoli ferroviari, con almeno una unità di trazione, dotato di sistema di frenatura e cabina</p>	M		IF	Le tradotte sono disciplinate come i treni e quindi

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Oggetto: Manovre delle tradotte in stazioni telecomandate su linee gestite con ctc</p> <p>1 PREMESSA</p> <p>Sono pervenute a questa Sede richieste di chiarimenti circa i criteri da adottare per l'affidamento della scorta e per l'effettuazione delle manovre di tradotte nelle stazioni impresenziate, sulle linee telecomandate.</p> <p>In particolare i Servizi Produzione di Torino e Venezia hanno richiesto il parere di questa Sede circa la possibilità di affidare i suddetti compiti anche ad agenti con profilo diverso da quello di capotreno.</p> <p>2. DISPOSIZIONI NORMATIVE</p> <p>2.1. Scorta tradotte.</p> <p>In base alla vigente normativa (art. 17/8 R.C.T. e corrispondente art. 34/7 I.P.C.L.), per le tradotte che circolano con la norma dei treni, esiste l'obbligo della presenza del capotreno solo sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci. Di conseguenza sulle linee telecomandate le tradotte possono essere affidate ad un guidatore ed a un agente di scorta con funzioni di manovratore.</p> <p>In tal caso le funzioni di agente-treno dovranno essere svolte da quest'ultimo agente.</p> <p>Manovre delle tradotte nelle località di servizio impresenziate.</p> <p>Le operazioni di manovra possono essere effettuate nelle località di servizio impresenziate anche se trattasi di tradotte scortate da un agente con funzione di manovratore. In tale evenienza la dirigenza</p>	<p>di guida e atto a svolgere un determinato servizio ferroviario (trasporto di persone o merci, manutenzione dell'infrastruttura, soccorso ad altri convogli, movimentazione di veicoli).</p> <p>3.9 Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere, secondo le norme di cui al presente Regolamento.</p>				<p>soggette alle medesime norme dei treni.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della manovra spetta al DCO, mentre alla sorveglianza deve provvedere l'agente che svolge la funzione di agente-treno, il quale, se ritenuto opportuno, potrà assumere anche la funzione di Apposito Incaricato.</p> <p>Professionalizzazione personale di scorta.</p> <p>L'agente, con il profilo di manovratore utilizzato per la scorta delle tradotte sulle linee telecomandate deve essere opportunamente professionalizzato. Inoltre, se utilizzato come Apposito Incaricato deve essere in possesso delle occorrenti abilitazioni.</p> <p>Condotta tradotte.</p> <p>La guida delle tradotte dovrà essere assegnata nel rispetto della normativa in vigore (macchinista, operatore del movimento, ecc.).</p> <p>Stazioni telecomandate da D.M.</p> <p>3. DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>L'adozione del provvedimento in via sistematica dovrà essere concordato in sede locale. Le altre Zone Territoriali interessate potranno, se ritenuto utile, avvalersi di queste disposizioni per eventuali analoghe esigenze, comunicando a questa Sede le iniziative adottate.</p> <p>Sull'esito delle applicazioni in questione si attendono relazioni entro tre mesi dal loro inizio, per le necessarie valutazioni.</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>				
<p>Circolare R/ST.MV/R.GL.02 del 07 novembre 1995</p> <p>Oggetto: Normativa sperimentale per il soccorso ai treni.</p> <p style="text-align: center;"><i>FINALITA'</i></p>	<p>18.1. Nel caso in cui un treno non possa proseguire con i propri mezzi, l'agente di condotta deve inoltrare, al regolatore della circolazione, la richiesta di soccorso, provvedendo altresì all'esposizione sul</p>			<p>GI</p> <p>IF</p>	<p>Le IF per ciò che riguarda la richiesta del soccorso e gli aspetti tecnici del</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Come noto, l'arresto dei treni in linea per guasto del mezzo di trazione provoca, di solito, ripercussioni negative sulla regolarità. Allo scopo di ovviare, per quanto possibile, a tali effetti, sono state predisposte, d'intesa con la Divisione Trazione dell'Area Trasporto, nuove norme, in deroga a quelle vigenti, che disciplinano il soccorso in linea dei treni viaggiatori, per ottenere una maggiore tempestività, e ridurre i tempi di liberazione della linea stessa.</p> <p>Le norme in questione sono in sperimentazione sulla direttrice Bologna-Firenze Roma e sulla linea Roma-Fiumicino/Fiumicino Aeroporto e si reputa ora utile estenderle all'intera Rete.</p> <p>Queste norme si inseriscono nel <i>Progetto Regolamenti 2000</i>.</p> <p><u>1. DISPOSIZIONI TECNICHE E NORMATIVE</u></p> <p>1.1 Preavviso di soccorso</p> <p>Al verificarsi di avarie, che lascino presumere la necessità di dover richiedere la locomotiva di soccorso, il macchinista deve, se facilmente possibile (telefono terra-treno, altri mezzi di comunicazione ecc ..), darne immediato preavviso verbale al DCO, sulle linee telecomandate, e al DM o DC sulle altre linee, fornendo le informazioni disponibili.</p> <p>L'operatore che riceve tale comunicazione deve adottare le stesse iniziative previste in caso di ricevimento di una richiesta di soccorso (avvisi, individuazione e predisposizione del mezzo di soccorso, ecc.),</p>	<p>terreno, in punto stabilito dalle specifiche procedure, di un segnale d'arresto (bandiera rossa o fanale di segnalazione o luce rosso) per l'orientamento del convoglio soccorritore. In attesa del soccorso il treno non deve più essere spostato, anche nel caso in cui cessasse la necessità del soccorso, a meno di una specifica prescrizione del regolatore della circolazione al quale è stata fatta la richiesta di soccorso.</p> <p>18.2. L'invio del convoglio soccorritore sul binario occupato dal treno da soccorrere deve essere autorizzato dal regolatore della circolazione al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso. Il convoglio soccorritore dovrà essere inoltre autorizzato a entrare nella sezione di blocco occupata dal treno da soccorrere e proseguire con marcia a vista fino al segnale di arresto di cui al precedente punto 18.1, da dove dovrà accostarsi al treno da soccorrere per l'aggancio con le necessarie cautele.</p> <p>18.3. Dopo la congiunzione i due convogli uniti devono circolare come un unico treno nel rispetto delle norme di cui al presente regolamento.</p>				<p>convoglio.</p> <p>I GI per ciò che riguarda la circolazione del convoglio di soccorso e dopo il soccorso.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>fatta eccezione per l'inoltro del soccorso, che invece deve essere effettuato solo - dopo che è stata avanzata la relativa richiesta scritta.</p> <p>1.2 Richiesta effettiva di soccorso La richiesta effettiva di soccorso deve essere inoltrata secondo le norme vigenti (si evidenzia l'obbligo di esporre il segnale di arresto dal lato di provenienza).</p> <p>1.3 Soccorso con automotori e locomotive di manovra In caso di impiego di automotori e locomotive di manovra, qualora nelle corse di invio la condotta sia affidata ad un agente del movimento, il mezzo deve essere scortato da DM o da un macchinista, nel caso in cui il soccorso deve essere effettuato su un tratto di linea per il quale l'agente addetto alla condotta non è abilitato. Spetta all'agente di scorta il rispetto delle norme di circolazione.</p> <p>1.4 Soccorso con altro treno a seguito</p> <p>1.4.1 Norme generali</p> <p>a) E' consentito il soccorso di un treno viaggiatori fermo in linea con un altro treno circolante a seguito qualora esistano le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la linea sia esercitata con il blocco elettrico automatico e lo stesso sia funzionante; - la pendenza massima dei tratti di linea interessati non sia superiore al 15%; - entrambi i convogli devono essere 					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>composti di materiale ordinario, tenendo presente che i treni navetta possono essere utilizzati per il soccorso solo se hanno la locomotiva in testa e che i treni merci non possono essere soccorsi. Eventuali diverse situazioni devono essere preventivamente autorizzate dalle Unità Centrali interessate;</p> <p>b) il provvedimento deve essere autorizzato d'intesa tra agenti del Movimento e della Trazione (DCO, DC, DCM, DCT) , secondo quanto stabilito dai Servizi Produzione con norme di dettaglio tenendo presente che con l'unione dei treni non devono essere superati i limiti stabiliti dalle norme tecniche di esercizio della PGOS, salvo esplicite deroghe da parte delle Unità Centrali interessate;</p> <p>c) il DM, o DCO, che ha ricevuto la richiesta di soccorso, deve dare le necessarie istruzioni al treno soccorritore e da soccorrere. In particolare, deve essere precisata la località fino alla quale è previsto che i due materiali viaggino uniti. Eventuali posti intermedi esistenti fino alla prima stazione presenziata da DM devono essere avvisati che i due treni viaggiano uniti fino alla predetta stazione;</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>d) gli agenti di cui al precedente punto b) possono stabilire, dopo averne valutata l'opportunità, di far proseguire i due treni uniti oltre la prima stazione presenziata da DM. In tal caso, per il proseguimento da tale stazione devono essere osservate le norme per la fusione dei treni, provvedendo alla soppressione del treno che ha chiesto soccorso;</p> <p>fino alla separazione dei materiali, la funzione di capotreno deve essere svolta dal capotreno del treno soccorritore. Nel caso sia scortato da capotreno solo il treno che ha chiesto soccorso, tale funzione deve essere svolta da detto agente.</p> <p>1.4.2 Congiunzione e prova freno All'aggancio dei due convogli deve provvedere il p.d.m. del treno che ha richiesto soccorso. La manovra di avvicinamento deve avvenire con cautela attestando preventivamente il convoglio soccorritore a circa 2 metri dal convoglio da soccorrere. All'erogazione dell'A.T. deve provvedere la locomotiva del treno soccorritore nel rispetto delle norme dell'Istruzione Tecnica 3152/TR 980. Eseguite le operazioni di aggancio, deve essere effettuata la prova del freno tipo "C" (verifica del funzionamento del freno del primo veicolo ubicato dopo il punto di ricongiunzione rispetto alla cabina di guida da cui avviene il comando del freno). Tale prova deve essere diretta dall'agente che</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>svolge le funzioni di capotreno.</p> <p>2.3 Le norme di cui al precedente punto 1.4 possono, al momento, essere adottate per il soccorso dei convogli composti con mezzi leggeri esclusivamente sulle linee Roma Ostiense-Ponte Galeria e Ponte Galeria Fiumicino/Fiumicino Aereoporto, con l'osservanza delle specifiche norme tecniche in vigore (art. 82 PGOS).</p> <p>2.4 I Servizi Produzione restano incaricati di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prendere accordi con le Unità Territoriali Gestione P.d.M. e P.d.S. interessate, per emanare congiuntamente le norme di dettaglio che dovranno essere distinte per linee; informare il personale interessato, distribuendo a ciascun agente copia della presente normativa integrata dalle norme di dettaglio. Per il personale dei treni provvederanno le Unità Territoriali Gestione P.d.M. e P.d.S. interessate; <p>relazionare entro 6 mesi da tale data circa l'esito della sperimentazione.</p> <p>2.5 Queste norme entrano in vigore il 10 GENNAIO 1996. Pregasi confermare.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Circolare R/ST.MV/R.GL.02/3.41 del 14 dicembre 1995</p> <p>Oggetto: Adeguamento del segnalamento di protezione.</p> <p>Con nota R/ST.MV/R.02 del 4/12/94 del Servizio Movimento, è stato richiesto ai Servizi Produzione di effettuare un censimento sia in merito alle caratteristiche del segnalamento di protezione delle stazioni, posti di</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>5.1. Ciascuno delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>movimento, posti di passaggio fra il doppio ed il semplice binario e fermate, in tutti i quali è consentito, per condizione di impianto, l'ingresso in binario deviato dei treni in arrivo, sia in merito al segnalamento di protezione dei bivi.</p> <p>Dai dati pervenuti è emerso che circa 100 impianti, sull'intera rete, sono dotati di segnalamento di protezione ad una sola luce od ala. Poiché, come già comunicato con la sopradetta nota, è intendimento di questa Sede modificare alcune norme del Regolamento sui segnali che, in situazioni particolari, impongono limitazioni di velocità, si rende necessario dotare i suddetti impianti di segnalamento completo di 1ª categoria (fanno eccezione le stazioni di cui all'art. 53 ter R.S.), in modo che il P.d.M. possa discriminare un itinerario di arrivo sul corretto tracciato che non imponga limitazioni di velocità, da quelli in binario deviato.</p> <p>Tale provvedimento dovrà essere gradualmente adottato su tutte le linee, escluse quelle a D.U., qualunque sia il regime di circolazione esistente.</p> <p>Nel caso di impianti privi di binari percorribili in arrivo senza limitazioni di velocità, il segnale di protezione dovrà comunque indicare conferma di riduzione di velocità.</p> <p>Analogamente, per i bivi l'adeguamento si rende necessario dal lato in cui essi sono incontrati di punta. Codeste Sedi sono pregate di tener conto di quanto prospettato, predisponendo opportunamente i programmi di intervento e notificandoli a questa Sede. Resta inteso che</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 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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>in futuro non dovranno più essere realizzati impianti con segnalamento di protezione incompleto se sono consentiti ingressi in binario deviato. Si ricorda che l'adeguamento in questione, oltreché determinare unificazione nell'ambito del segnalamento, produce anche maggiore regolarità e semplificazioni regolamentari, venendo definitivamente meno la procedura (cautela e limite di 30 km/h) della "previa fermata" (art. 6/3 R.C.T.), già drasticamente abbattuta con le disposizioni di cui alla nota "Nuove procedure di ricevimento dei treni in stazione" del 12/7/1995, mirata ad aumentare gli standard di regolarità della circolazione.</p>					
<p>Circolare R/ST.MV/R.03 del 14 marzo 1996 Oggetto: Impiego sperimentale di "staffe antisvio" nelle stazioni della linea Bologna - Prato 1. CARATTERISTICHE TECNICHE Le staffe antisvio sono costituite di legno tenero, foderate in lamierino e dotate di una bandierina orientabile che ne facilita l'individuazione a distanza. 2. DISPOSIZIONI NORMATIVE Per l'immobilizzazione dei veicoli in stazionamento si autorizza l'impiego delle staffe antisvio nelle stazioni del tratto di linea Bologna S.Ruffillo (<i>inclusa</i>) - Vaiano (<i>inclusa</i>), gestito in CTC, alle seguenti condizioni: gli estremi della colonna devono essere immobilizzati con staffe antisvio, con i criteri specificati nel seguente prospetto (a piè pagina); - le staffe devono essere poste in opera</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 percorre. 20.1 Un veicolo o un gruppo di veicoli si dice posto in stazionamento quando è immobilizzato, cioè gli è impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato, attraverso il sistema di immobilizzazione di cui al precedente punto 6.9. Le modalità di utilizzo di tale sistema devono assicurare l'immobilizzazione dei veicoli, anche in relazione al loro carico ed alle altre eventuali situazioni particolari, come la pendenza del binario e le condizioni climatiche avverse.</p>			<p>IF</p>	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>tutte dallo stesso lato, possibilmente quello opposto all'interbinario. con la linguetta calzata sotto la ruota dei veicoli iniziando dalla ruota estrema dell'ultimo veicolo, e con l'asta recante la bandierina sporgente verso l'estremo del binario;</p> <ul style="list-style-type: none"> - nelle località di servizio impresenziate. le staffe non in uso devono essere poste nei locali in modo da poter essere facilmente individuate. Inoltre, devono essere predisposti opportuni avvisi indicanti il numero di staffe da utilizzare in relazione alla pendenza della stazione, nonché le istruzioni per il loro impiego. Il personale dei treni deve comunque essere informato verbalmente dal DCO che per l'immobilizzazione del materiale vengono utilizzate le staffe antisvio; - per l'estrazione delle staffe la cui linguetta si sia incagliata sotto la ruota del veicolo, deve essere impiegato un mezzo di trazione, avendo cura di togliere, preventivamente, la staffa collocata all'altra estremità della colonna; tutte le staffe utilizzate devono essere rimosse e collocate nell'apposito locale; - l'integrità delle staffe deve essere verificata in occasione delle visite agli scambi e quelle risultanti a vista danneggiate devono essere sostituite; - le staffe antisvio possono essere utilizzate esclusivamente per l'immobilizzazione dei veicoli in stazionamento sia nelle stazioni presenziate sia in quelle impresenziate (è 	<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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>vietato l'uso delle staffe per situazioni diverse);</p> <ul style="list-style-type: none"> - nel caso particolare che in una stazione impresenziata si debba provvedere all'immobilizzazione di un materiale in un binario già occupato da un altro materiale, il personale dei treni dovrà provvedere alla immobilizzazione mantenendo separati i due materiali. <p>Resta fermo che i veicoli in stazionamento devono essere, per quanto possibile, riuniti in colonne, agganciati fra loro e con il freno serrato se ne sono muniti (art.7/15 RCT e 7/341PCL).</p> <p>3. DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>3.1 Codesto Servizio resta incaricato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - emanare, d'intesa con l'Unità Territoriale Gestione Personale di Bologna, le necessarie norme di dettaglio; - informare il dipendente personale, nonché le altre Unità Territoriali Gestione Personale interessate, le quali restano a loro volta incaricate di informare il dipendente personale; - provvedere alla distribuzione delle staffe nei singoli impianti in base alle esigenze locali. <p>Vedi tabella</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Circolare R/ST.MV.R/GL. 02/RTB/81 del 09 maggio 1996</p> <p>Oggetto: Tasto che consente la disposizione a via libera del segnale, in caso di allarme del dispositivo R.T.B.</p> <p>Con la nota _R/Z.3.BO.PM.03.1013/52 del 4.4.95, il Servizio Produzione di Bologna ha chiesto di conoscere se il tasto ubicato sul banco A.C.E.I, che, in caso di segnalazione</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</p>			GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di allarme del dispositivo R.T.B., consente, previo azionamento, la disposizione a via libera del segnale a cui è collegato, debba essere piombato con piombo ad aletta. Al riguardo si ritiene che tale tasto, pur essendo di soccorso, possa essere tenuto permanentemente spiombato, considerato che l'analogo tasto dei dispositivi R.T.B. con controllo ubicato nel posto centrale del D.C.O., collocato in corrispondenza del segnale interessato, è privo di piombo. Resta inteso che la condizione mancante deve essere esclusa con il tasto in questione treno per treno e la manipolazione deve essere registrata dall'O.R.</p>	<p>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>Circolare R/ST/R.02 del 27 agosto 1996 Oggetto: Prescrizioni in caso di impresenziamento delle località di servizio sulle linee a D.L. munite di lettere luminose P D A FINALITA' 1.SITUAZIONE ATTUALE 2. NUOVE PROCEDURE 2.1 Sulle linee a dirigenza locale, indipendentemente dai periodi di impresenziamento riportati in orario, quando le stazioni sono munite di segnali dotati di permissività temporanea (lettere luminose P,D o A), non occorre praticare ai treni alcuna prescrizione circa l'effettivo impresenziamento delle stazioni medesime. Pertanto, i periodi di impresenziamento indicati nell'apposito quadro del fascicolo orario hanno solo valore organizzativo. 2.2 In caso di arresto ad un segnale di stazione a via impedita con lettera</p>					<p>L'impresenziamento degli impianti è un aspetto organizzativo riguardante i GI, quindi non regolamentato dal RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>luminosa spenta senza ragione apparente, il capotreno, trascorsi 3' dalla fermata, deve mettersi in comunicazione con la stazione medesima, avvalendosi del telefono terra treno se disponibile, con cui potrà contattare all'occorrenza anche la stazione limitrofa e/o il DC. Non potendo comunicare, il capotreno deve provvedere ad accertare sul posto il presenziamento o l'impresenziamento della stazione.</p> <p>2.3 Sulle linee a dirigenza locale, la procedura di cui al punto 2.2 ha validità anche per le stazioni prive di lettere luminose, e va applicata quando i treni non siano già in possesso di specifiche prescrizioni.</p> <p>2.4 In ogni caso, se la stazione munita di lettera luminosa risulta impresenziata(dopo accertamento diretto o prescrizione ricevuta) il capotreno considererà tale lettera anormalmente spenta e , ai fini dell'ingresso e partenza del treno, adotterà le specifiche procedure previste rispettivamente al riguardo dalle normative citate nel punto 1.2.</p> <p>2.5 Il capotreno, dopo l'accertamento dell'impresenziamento della stazione, e dopo aver adottato i provvedimenti di competenza previsti in tali situazione, informerà, quando necessario, il restante personale (per rilascio biglietti in treno, per licenziamento treno, ecc.).</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2.6 L'impresenziamento deve essere notificato ai treni a cura della stazione limitrofa interessata, quando occorre praticare prescrizioni relative ad anomalie interessanti anche la stazione impresenziata (guasto al blocco, circolazione sul binario illegale, guasto delle lettere di permissività, ecc.).</p> <p>2.7 Procedure analoghe a quelle precedentemente descritte debbono essere applicate anche per le località diverse dalle stazioni, quando munite delle predette lettere luminose (posti di comunicazione, ecc.).</p> <p>3. DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>3.1 I Servizi Produzione restano incaricati di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - emanare eventuali norme di dettaglio; - informare il dipendente personale interessato; - relazionare entro 6 mesi dalla data di inizio dell'esperimento. <p>Si evidenzia che un'ampia e rapida diffusione del sistema di comunicazione terra-treno contribuisce, nel caso specifico, a velocizzare le procedure previste nella presente.</p> <p>3.2 Ad informare il personale dei treni provvederà la Divisione Trazione in indirizzo. Le presenti disposizioni dovranno entrare in vigore il 1°.2.1997.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Circolare R/ST/R.03 del 19 settembre 1996 Oggetto: Norme particolari per la circolazione dei TGV R SNCF sulla rete FS</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della</p>			IF	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Per opportuna conoscenza e per l'informazione del personale interessato si trasmette copia della nota T/TR.MAC.200.TGV.R del 03/09/1996 dell'ASA Materiale Rotabile Trazione.</p> <p>Le disposizioni relative alla circolabilità dei mezzi saranno emanate dall'Unità Centrale competente.</p> <p>Vedi Allegato</p>	<p>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>Circolare RE/ST.RES/R.02/3.9 del 31 ottobre 1996</p> <p>Oggetto: Fanali per la segnalazione della coda dei treni</p> <p>Sono giunte a questa sede numerose segnalazioni circa la mancata osservanza delle disposizioni emanate con circolare R/ST.MV/R.01/3.9 del 20/5/94, concernenti la segnalazione di coda dei treni mediante i fanali incorporati nelle testate di determinati tipi di carrozze (Z1, Eurofima).</p> <p>Tali inadempienze, oltre a comportare disagi organizzativi, possono provocare conseguenze pericolose per la sicurezza dell'esercizio. Infatti, vengono indicati come ricorrenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il mancato spegnimento dei fanali delle vetture, da parte dei conduttori addetti alla coda, nelle stazioni di testa, sia per i treni che terminano la corsa, sia per i treni che cambiano il senso di marcia, determinando così la presenza di vetture intermedie con i fanali accesi e generando situazioni potenzialmente pericolose in caso di accidentale spezzamento dei treni; tale inosservanza è anche causa dell'esaurimento delle 	<p>4.11. La testa e la coda dei treni devono essere inequivocabilmente identificabili attraverso specifiche segnalazioni. La segnalazione di coda deve essere presente solo sull'ultimo veicolo.</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>16.7. Un treno con la segnalazione di testa o di coda non conforme può proseguire fino alla località di termine corsa, purché sia comunque individuabile rispettivamente la sua testa o la sua coda.</p>			IF	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>batterie delle vetture che rimangono in sosta, nelle stazioni o nei parchi;</p> <ul style="list-style-type: none"> - il mancato controllo, atto partenza, che non vi siano fanali accesi oltre a quelli della vettura di coda; - ritiro dei fanali mobili, da parte del personale di stazione dai mezzi di trazione dei treni per i quali non è previsto il loro impegno e loro mancata riconsegna agli impianti di appartenenza; - intempestiva comunicazione alle stazioni interessate, da parte di quelle di origine o di cambio del senso di marcia, delle variazioni della composizione o di guasto dei fanali. <p>Inoltre si rammenta che tutti gli impianti interessati devono essere in possesso dell'elenco dei treni aventi in composizione in coda carrozze del tipo indicato, come impartito nella succitata circolare; tale elenco deve essere predisposto, d'intesa con le Unità Territoriali Personale di bordo, ad ogni cambio della programmazione della composizione dei treni, allo scopo di offrire sempre al personale precisa indicazione dei treni ai quali rivolgere le operazioni di competenza.</p> <p>I Servizi Produzione sono pregati di richiamare tutto il personale interessato, tenendo presente che per il personale di scorta treni provvederà l'Asa Passeggeri. Pregasi confermare.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Circolare RE/ST.RES /R.02/5.2 /45 del 20 novembre 1996</p>	<p>8.14. I deviatori e le scarpe fermacarri, non compresi nell'itinerario, ma situati su binari laterali</p>			GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Oggetto: Inserimento deviatoli laterali nella tabella delle condizioni. Con nota di cui a riferimento, la ex Divisione Costruzioni in indirizzo ha manifestato l'esistenza di difficoltà di interpretazione dell'art.2/13 dell'I.S.O. (ovvero del punto 11 dell'O.S.27/94). In particolare è stato chiesto se, nella progettazione degli impianti, devono essere inseriti nella tabella delle condizioni, come deviatoli laterali, anche quei deviatoli che, pur non insistendo sulle confluenze di un itinerario di partenza, possano garantire la protezione da ipotetici "urti da accodamento" al treno per cui sia stato predisposto l'itinerario di partenza. Al riguardo, si chiarisce che, per gli itinerari di partenza, sono da considerare laterali quei deviatoli che si trovano a protezione di possibili immissioni di altri veicoli sul tratto che deve essere percorso dal treno (dal binario di stazionamento o di ricevimento fino alla piena linea).</p>	<p>a quello percorso dal treno, che permettono di ottenere l'indipendenza dell'itinerario medesimo e della zana di uscita rispetto od altri movimenti di treni, di manovre o di fughe occidentali di veicoli, devono essere disposti in modo da realizzare tale indipendenza purché siano possibili i movimenti contemporanei consentiti ai sensi del punto 8.12 e la disposizione dei deviatoli, nelle linee a semplice binario, per l'ingresso del treno incrociante.</p>				
<p>Circolare RE/ST.RES/R.03 del 26 novembre 1996 Oggetto: Carri Habilss atti a viaggiare alla velocità di 140 km/h rango B Si trasmette in allegato, la nota MT/CND.TR.FO.217.0 del 12/11/96 dell'ASA Materiale Rotabile e Trazione con la quale è stata apportata una modifica all'apparato frenante dei carri in oggetto al fine di elevarne il rango di velocità. Vedi Allegato 1</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. 			IF	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.</p> <p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p>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>Circolare RE/ST.RES/R.02/1.25 del 09 gennaio 1997</p> <p>Oggetto: Prescrizioni in caso di impresenziamento delle località di servizio sulle linee a D.L. munite di lettere luminose PDA (rinviata entrata in vigore a data da stabilire).</p> <p>Segue testo.....</p>					<p>L'impresenziamento o degli impianti è un aspetto organizzativo riguardante i GI, quindi non regolamentato dal RCF.</p>
<p>Circolare RE/ST.RES/R.02/5BIS/8 del 10 aprile 1997</p> <p>Oggetto: Unione e distacco degli organi di attacco dei rotabili.</p> <p>Si sono recentemente verificati casi di spezzamento in linea di treni per fuoriuscita della maglia del tenditore del gancio di trazione del veicolo attiguo.</p> <p>Ciò è da attribuire essenzialmente alla eccessiva rigidità della maglia del tenditore</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 distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno; 			<p>IF</p>	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>nell'articolazione della chiocciola e delle bellette, alla non corretta esecuzione dell'aggancio o alla mancata sistemazione del manubrio sull'apposita appendice. Al riguardo, si prega di richiamare l'attenzione del dipendente personale interessato affinché, in occasione degli agganci, rispetti le norme di cui ai commi 5 e 6 dell'art. 8 dell'Istruzione per il Servizio dei Manovratori e, in mancanza di sufficiente mobilità del tenditore, richieda l'intervento del personale di verifica.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 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 align="center">Circolare RE/ST.RES/02/G del 10 aprile 1997</p> <p>Oggetto: Informatizzazione di disposizioni e pubblicazioni attinenti alla regolamentazione d'esercizio. Segue testo.....</p>					Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF.
<p>Circolare RE/ST.RES.R03 del 10 aprile 1997 Oggetto: ETR 450 - ETR 460 P - ETR 500 - Raccordi di testata condotta generale principale Per opportuna conoscenza e per l'informazione del personale interessato, si trasmette in copia la nota MT/CND.TR.FO E200.ETR450/460/460P/470/500 del 13/03/1997 dell'ASA Materiale Rotabile e Trazione. Segue testo.....</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			IF	
<p>Circolare RE/ST.RES/R.03 del 14 luglio 1997 Oggetto: Trasmissione della nota dell'ASA Materiale e Trazione relativa alle norme particolari per la circolazione dei TG-R SNCF sulla rete FS SpA (Milano-Torino). Segue testo.....</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</p>			IF	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	che svolge attività connesse con lo sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.				
<p align="center">Circolare RE/ST.RES/R.01/2.2/BAN/61 del 15 luglio 1997</p> <p>Oggetto: Marcia parallela.Limitazioni Velocità</p> <p>Con nota MT1185/547 del 28 maggio 1997 l'ASA Materiale Rotabile e Trazione ha comunicato che a seguito di prove effettuate sulla linea direttissima Roma - Firenze, la marcia parallela in galleria a velocità uguale o maggiore a 200 km/h può produrre, nei treni privi di idonei dispositivi di protezione, perturbazioni di pressione di molto superiori ai limiti attualmente previsti per il comfort. Per quanto precede si dispone che sulle linee con velocità massima uguale o superiore a 200 Km/h, nei tratti ove siano presenti gallerie, la marcia unidirezionale dei treni, qualora ammessa, può essere attuata esclusivamente alla condizione che almeno uno dei treni interessati sia vincolato al rispetto della velocità massima di 160 Km/h. I Servizi Produzione restano incaricati di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • individuare le linee o i tratti di linea interessati al provvedimento; • emanare le necessarie norme di dettaglio. <p>Nel predisporre tali norme si dovrà fare particolare riferimento alle modalità di notifica ai <i>DM/DCO/DC</i> interessati di quei treni che, pur essendo impostati in orario con veicoli che consentono velocità non superiori a 160 km/h, eccezionalmente venissero effettuati con veicoli che consentono</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> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>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>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>velocità superiori a 160 Km/h:</p> <ul style="list-style-type: none"> informare il dipendente personale interessato. <p>Si prega di confermare.</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>Circolare RE.ST/RES.04/R/9702414/P del 24 luglio 1997 Oggetto: Passante ferroviario Milano In esito alla nota a riferimento si trasmettono in allegato le "Norme tecnico-regolamentari" che dovranno essere utilizzate da codesta Zona con le FNME per la definizione delle modalità relative all'attivazione del tratto di linea Milano Bovisa (FNME)- Milano Porta Venezia (FS) e per la disciplina della circolazione, sullo stesso tratto, dei treni FMNE nella fase di preesercizio. Segue testo....</p>					<p>Aspetti organizzativi non disciplinati dal presente RCF.</p>
<p>Circolare RE/ST.RES/R03/MT/GC.MR.C/TESS-PC-T1/PG del 06 agosto 1997 Oggetto: Controllo dei trasporti all'accettazione ed alla riconsegna. PREMESSA La vigente normativa prevede per i trasponi a carro una serie di controlli e di cautele al fine di garantire la sicurezza della circolazione e del trasporto stesso. Le presenti disposizioni, che si rendono necessarie a seguito delle evoluzioni regolamentari ed organizzative verificatesi nel settore in questi ultimi tempi, hanno la funzione di:</p> <ul style="list-style-type: none"> riepilogare i controlli che devono essere effettuati in occasione dell'accettazione e della riconsegna dei trasporti a carro: 	<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>IF</p>	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> • precisare a chi sono attribuiti, per istituto, tali controlli e, di conseguenza, le relative responsabilità; • stabilire le competenze e le procedure da adottare negli impianti in cui, per assenza di personale dell'ASA competente in materia, i controlli di cui sopra vengono svolti su delega, in via eccezionale e temporanea, da personale di altra ASA; • introdurre alcune iniziative tendenti ad elevare le conoscenze ed il coinvolgimento della clientela nell'esecuzione del trasporto merci, allo scopo di migliorare la qualità del servizio nel reciproco interesse. <p>CONTROLLI DA EFFETTUARE IN OCCASIONE DELLA ACCETTAZIONE E DELLA RICONSEGNA DEI TRASPORTI Vedi Tabella</p> <p>In ogni caso il personale deve comunque controllare il rispetto delle "Prescrizioni per il carico dei carri".</p> <p>2 PERSONALE INCARICATO DELL 'ESECUZIONE DEI CONTROLLI DI CUI AL PRECEDENTE PUNTO I</p> <p>2.1 La convenzione del 1993 con la quale sono stati disciplinati i rapporti tra l'ex AREA Rete e rex AREA Trasporto in materia di normativa d'esercizio assegnava la responsabilità del carico dei carri integralmente all' AREA Trasporto.</p> <p>In seguito al riassetto organizzativo del le FS con la costituzione delle Aree Strategiche di Affari, di cui all'Ordine di Servizio 5 del 04/03/1996 dell' Amministratore Delegato, la parte normativa relativa al carico dei carri è stata affidata ali' ASA Materiale Rotabile e</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Trazione, mentre il controllo circa la corretta applicazione di tali norme. in sede di accettazione del trasporto. è stato affidato all'ASA Logistica Integrata alla quale comperano quindi tutti i controlli di cui al precedente punto 1.</p> <p>2.2 Nel caso che i trasporti abbiano origine da impianti permanentemente non presenziati dal personale dell'ASA Logistica Integrata. tali controlli possono essere espletati in service a cura del personale dell' ASA Rete. In tale evenienza l'ASA Rete ha il solo compito di dare la disponibilità del personale preposto ai controlli. Mentre resta invariata la responsabilità organizzativa e funzionale dell' ASA Logistica Integrata in materia di accettazione dei trasporti. secondo quanto previsto dalla nota D:RI009/1083 del 17/11/1994 (Processo di definizione delle responsabilità). in particolare per quanto riguarda:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'organizzazione e l'istruzione per l'espletamento dei controlli in relazione alla sicurezza sul lavoro: <p>la funzione di vigilanza in merito alla corretta esecuzione dei controlli da parte del personale dell' ASA Rete:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la professionalizzazione del personale: • le operazioni amministrative e contabili: • la fornitura di mezzi ed attrezzi necessari per l'effettuazione dei controlli. <p>Resta inteso che la possibilità di far espletare i controlli in servizio da parte del personale dell' ASA Rete deve rivestire carattere di eccezionalità e comunque deve intendersi limitata al tempo necessario all' ASA Logistica</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>integrata di adottare i necessari moduli organizzativi. per potervi provvedere direttamente.</p> <p>PROCEDURE PER L'EFFETTUAZIONE DEI CONTROLLI IN SERVICE</p> <p>L'utilizzazione in service del personale dell'ASA Rete deve essere formalizzata mediante un apposito <i>accordo</i> che deve disciplinare dettagliatamente i rapporti tra il personale delle due ASA al fine di rendere possibile l'esecuzione dei controlli (ad esempio. modalità di notifica dei seguenti dati: massa di carico dei singoli trasporti: autorizzazione per i carri scoperti a viaggiare con le sponde abbassate; etichette. comprese quelle per merci pericolose, ed eventuali tabelloni arancio che devono essere applicati dal mittente sui carri, ecc.). Inoltre deve essere esplicitamente indicato il personale dell' ASA Rete preposto a svolgere tale servizio.</p> <p>Per l'effettuazione dei controlli il personale dell'ASA Rete deve, se necessario, essere opponunamente professionalizzato.</p> <p>ASSISTENZA ALLA CLIENTELA</p> <p>Al fine di evitare che il mancato rispetto delle norme da parte degli operatori possa recare pregiudizio al regolare inoltro del trasporto. si reputa opportuno che negli impianti preposti all'accettazione dei trasporti vengano adottate le seguenti iniziative nei confronti della clientela:</p> <ul style="list-style-type: none"> • curare che lo speditore sia sempre a conoscenza dei propri obblighi, mettendo a sua disposizione tutte le pubblicazioni necessarie che disciplinano la materia: 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> • fornire allo spediteore consigli. suggerimenti. istruzioni ed assistenza al carico utilizzando allo scopo anche gli esperti del "Binomio di carico"; • consegnare agli speditori. specialmente nella fase iniziale dei rapporti, un sintetico "memorandum" contenente l'indicazione delle competenze in materia di trasporto ferroviario che dovrà essere restituito ed allegato alla copia della lettera di vettura .. <p>Per i trasporti su carri scoperti nel "memorandum" deve essere fatto esplicito riferimento al rispetto del protilo limite di carico e delle previste riduzioni delle dimensioni laterali del carico.</p> <p>5 DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>Le Zone territoriali dell' ASA Logistica Integrata restano incaricate di individuare gli impianti per i quali reputano necessario richiedere l'impiego in service del personale de ll' ASA Rete e di comunicare l'elenco degli impianti interessati alle Zone Territoriali dell' ASA Rete: queste ultime restano incaricate di valutare la possibilità di accogliere la richiesta.</p> <p>Le Zone Territoriali di ASA Logistica Integrata ed i Servizi Produzione di ASA Rete restano incaricati di predisporre i necessari accordi per gli impianti interessati.</p> <p>Le Zone Territoriali di ASA Logistica Integrata restano incaricate di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • emanare le necessarie norme di dettaglio: • informare il dipendente personale interessato; • adottare i provvedimenti di cui al punto 4: 	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> • adeguare se necessario, curare e validare la professionalizzazione del personale incaricato dei controlli di cui al punto 1. I Servizi Produzione restano incaricati di: <ul style="list-style-type: none"> • emanare le necessarie norme di dettaglio: • informare il dipendente personale interessato. Ciascuna Unità Peritèrica confermi il ricevimento della presente alla propria ASA.					
<p style="text-align: center;">Circolare RE/ST/RES.02.10/67 del 18 settembre 1997</p> <p>Oggetto: Indicazioni riguardanti le norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica relative ai rapporti tra il personale di movimento degli impianti elettrici e dei treni</p> <p>1. PREMESSA</p> <p>E' in corso di distribuzione la nuova pubblicazione di servizio in oggetto, che annulla e sostituisce le "Norme per la manovra dei sezionatori aerei degli impianti di trazione elettrica e per l'esercizio dei binari elettrificati adibiti a operazioni di carico e scarico delle merci (ad uso del personale del Movimento)" e gli artt. 92 -:- 104 della P.G.O.S. e recepisce alcune circolari attualmente in vigore sull' argomento.</p> <p>L'entrata in vigore è prevista in via indicativa per il prossimo mese di novembre. La relativa data sarà comunicata con apposito Ordine di Servizio.</p> <p>Le presenti disposizioni hanno lo scopo di illustrare in sintesi le caratteristiche della pubblicazione e di fornire le indicazioni occorrenti per lo svolgimento delle azioni propedeutiche all'attuazione delle disposizioni contenute nella pubblicazione</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				Vedi tabella raffronto NEITE-RCF

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stessa, quali, ad esempiO. l'elaborazione e l'aggiornamento dei piani schematici T.E., l'aggiornamento dei Registri delle Disposizioni di Servizio e lo svolgimento di corsi di formazione.</p> <p>2. CONTENUTO DELLA PUBBLICAZIONE La pubblicazione recepisce le "Norme per la manovra dei sezionatori aerei degli impianti di trazione elettrica e per l'esercizio dei binari elettrificati adibiti a operazioni di carico e scarico delle merci (ad uso del personale del Movimento)" attualmente in vigore, il capitolo X della P.G.O.S - Norme Generali di esercizio sulle linee a trazione elettrica - (escluso l'art. 105) e le circolari elencate nella scheda I.</p> <p>3. STRUTTURA DELLA PUBBLICAZIONE Come le pubblicazioni di servizio di più recente emanazione (LSD., LS.M., R.C.T. ristampa 1995), anche questa è articolata in 3 parti: la parte prima contiene le Norme vere e proprie; la parte seconda è destinata ad accogliere le norme sperimentali che saranno emanate all'occorrenza dalla Sede Centrale (chiarimenti, integrazioni, deroghe a carattere sperimentale delle norme ufficiali) e che non dovessero richiedere l'emanazione di norme di dettaglio da parte dei Servizi Produzione: la parte terza è destinata ad accogliere sia le norme emanate dalla Sede Centrale che dovessero essere integrate da norme di dettaglio dei Servizi Produzione. sia norme di dettaglio emanate autonomamente dai</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Servizi Produzione stessi.</p> <p>Le norme da inserire nelle parti seconda e terza dovranno essere consegnate a tutto il personale in possesso della pubblicazione. Analogamente a quanto disposto per l'I.S.D. e l'I.S.M , ogni disposizione inserita nelle parti seconda e terza dovrà riportare a stampa. in alto a destra. gli articoli della parte prima cui la disposizione stessa si riferisce.</p> <p>La pubblicazione è corredata di alcuni fogli in bianco che potranno essere utilizzati per appunti; inoltre la terza di copertina è munita di una "tasca" in cui potrà essere inserito un dischetto informatico contenente il testo della prima parte. Quest'ultimo supporto verrà fornito in copia unica ai Servizi Produzione che, a loro volta, provvederanno per la duplicazione e la consegna agli impianti interessati.</p> <p>4. SCHEDE INFORMATIVE</p> <p>In allegato alla presente si trasmettono le seguenti schede informative:</p> <p>Scheda 1: circolari recepite~</p> <p>Scheda 2: principali innovazioni;</p> <p>Scheda 3: azioni preliminari;</p> <p>Scheda 4: abilitazione del personale;</p> <p>Scheda 5: argomenti da inserire nei R.D.S.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Circolare RE/ST.RE/01 RE/IE.IS/ del 26 settembre 1997</p> <p>Oggetto: Linee a semplice binario con CTC attrezzate con ACEI 1/019. Accertamento della libertà del binario di linea per la concessione di interruzioni</p> <p>PREMESSA</p> <p>la normativa subordina l'inizio dell'interruzione di un binario di linea all'accertamento</p>	<p>4.32. L'utilizzo dei binari dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre o la sospensione della circolazione dei treni e delle manovre, deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi;</p> <p>a) sul tratto di binario interessato deve essere inibito, tramite i sistemi di segnalamento e protezione, l'inoltro dei treni e delle manovre;</p>			GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'effettivo transito dell'ultimo treno in circolazione. Sulle linee a semplice binario con CTC cio' comporta, per il DCO, lo scambio del dispaccio di giunto relativo al treno che delimita l'inizio dell'interruzione o che ha circolato per ultimo. Allo scopo di snellire le procedure per l'accertamento della libert� del binario da interrompere, al fine di una migliore utilizzazione di intervalli brevi, questa Sede ha definito la procedura sperimentale di seguito descritta. Tale procedura consente al DCO, quando siano interessati PdS aventi i requisiti impiantistici specificati e mediante accertamento preliminare delle condizioni tecniche di svolgimento della circolazione del treno precedente l'inizio dell'interruzione, di determinare la liberta' del binario da interrompere senza ricorrere al dispaccio di "giunto", avvalendosi contestualmente sia dei telecontrolli e di funzioni proprie del Posto Centrale sia della collaborazione di un agente in grado di riferire, traendole dal Q.L. del posto periferico interessato lo stato delle ripetizioni relative al blocco per il tratto di linea interessato.</p> <p>DISPOSIZIONI NORMATIVE</p> <p>Sulle linee a semplice binario con CTC, il DCO per accertare che il binario da interrompere sia libero da treni potr� adottare la seguente procedura:</p> <p>a) rilevare, dalle teleindicazioni, l'avvenuto passaggio dell'ultimo treno immesso nella tratta;</p> <p>b) sospendere i comandi itinerario per treni a seguito od in senso inverso nella tratta</p>	<p>b) la eventuale circolazione o sosta di veicoli sul tratto di binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o delle manovre sui binari adiacenti; qualora ci� non possa essere garantito deve essere inibito l'inoltro dei treni e delle manovre anche sui binari adiacenti;</p> <p>c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che gli eventuali veicoli in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato;</p> <p>d) la eventuale circolazione dei veicoli e la loro sosta sul tratto di binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti.</p> <p>4.33. La ripresa della circolazione dei treni o delle manovre sul tratto di binario precedentemente assoggettato alle attivit� di cui al punto 4.32 deve essere subordinata all'acquisizione dell'evidenza della libert� del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli e del ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>interessata;</p> <p>c) azionare il comando ChSe nei due PdS limitrofi, verso il binario da interrompere;</p> <p>d) operare un doppio ricontrollo nei due PdS interessati per verificare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la chiusura dei segnali; • l'assenza di itinerari ancora in atto da o verso il tratto da interrompere, mediante il controllo dell'accensione a luce bianca fissa degli scudetti di itinerario (punti 2 e 1 dei PdS limitrofi verso il tratto da interrompere); • la libertà di tutti i cdb a valle dei segnali di partenza (a via impedita) . <p>verso il tratto da interrompere, mediante il controllo di accensione a luce bianca fissa in corrispondenza del numero del cdb, con comando " Acc.QL" in atto .</p> <ul style="list-style-type: none"> • richiedere verbalmente, all'agente sul posto, ed ottenere conferma con dispaccio della <i>liberta'</i> dell'unica sezione di blocco fra i due PdS limitrofi, da rilevare dal Q.L. dell' ACEI (rettangolo della casella del blocco acceso a luce bianca fissa). <p><i>La procedura suddetta e" utilizzabile solamente fra due PdS telecolmandati adiacenti" entrambi attrezzati con ACEI I/O 19., quando fra essi la sezione di blocco sia unica nonche" a condizione che rultimo treno abbia circolato" in ingresso ed in uscita dalla tntta da interrompere" con segnali a via libera e non abbia richiesto comandi di distruzione itinerario (dlt) e liberazione di soccorso (La).</i></p> <p>DISPOSIZIONI AITUATIVE</p> <p>I Servizi Produzione interessati restano incaricati:</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> • di emanare le necessarie disposizioni di dettaglio • di informare adeguatamente tutto il personale interessato • di riferire a questa Sede sull'esito della sperimentazione entro sei mesi dall'inizio. 					
<p style="text-align: center;">Circolare RE/ST.RES/02/11.119/71RE/ST/IE.COA del 08-10-1997</p> <p>Oggetto: Transito di trasporti eccezionali stradali sui P.L.</p> <p>E' stato chiesto quali provvedimenti debbano essere adottati, a salvaguardia della regolarità e della sicurezza rispetto al transito di trasporti eccezionali stradali sui P.L., in relazione a quanto attualmente previsto dalla normativa vigente. Al riguardo si precisa quanto segue. L'art. 14 comma 5 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Strada prevede specifica autorizzazione FS solo nel caso di transito sui passaggi a livello di linee elettrificate di trasporti stradali eccedenti in altezza e precisa che "L' autorizzazione conterrà le prescrizioni a garanzia della continuità del servizio ferroviario e della sicurezza dell'attraversamento". Pertanto, tenute presenti le caratteristiche del mezzo eccezionale e quelle del passaggio a livello impegnato, l'autorizzazione deve contenere tutte le prescrizioni idonee ad evitare incidenti e conseguenti responsabilità delle F.S. Per quanto riguarda invece i trasporti</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> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>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>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>eccezionali non eccedenti in altezza non può escludersi che in determinate circostanze possano arrecare pregiudizio alla sicurezza; ad esempio nel caso di trasporti che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in relazione alla lunghezza ed al tipo del carico ed alla massa. comportano tempi di transito sui P.L. eccessivi; - presentano franchi inferiori del carico insufficienti in relazione anche alla distanza degli assi delle ruote a garantire il regolare transito su P.L. presentanti particolari dossi. <p>Tali trasporti se da un lato restano estranei alla previsione di cui al già citato art. 14 comma 5 del Regolamento. dall'altro, sussistendo la necessità di soddisfare le medesime esigenze di sicurezza della pubblica incolumità oltretché dello stesso esercizio ferroviario presenti nel caso della eccedenza in altezza da ritenere ricadano anch'essi sotto la generale disciplina dettata al riguardo dall'art. 10 del Codice della strada (Veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità).</p> <p>Pertanto, nel caso di trasporti eccezionali non eccedenti in altezza, mancando la previsione di una specifica autorizzazione F.S .. si ritiene debba essere l'Ente proprietario della strada a farsi carico delle esigenze di sicurezza pubblica sopra indicate e che quindi tale Ente. nel contesto del procedimento per il rilascio della necessaria. prevista autorizzazione. debba provvedere, fra l'altro, all'acquisizione delle valutazioni FS e delle eventuali prescrizioni che esse riterranno necessarie ed opportune a</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>6.4. I trasporti eccezionali possono circolare solo con autorizzazione rilasciata di volta in volta riportante le specifiche modalità di circolazione.</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>garanzia della sicurezza dell'attraversamento e della continuità del servizio ferroviario. Premesso quanto sopra, si dispone che i Servizi Produzione segnalino agli Enti proprietari delle (strade quei P.L. per i quali. in relazione al sistema di chiusura adottato o all' esistenza di particolari vincoli, il passaggio dei trasporti eccezionali con eccedenze diverse da quelle in altezza (ad esempio: eccedenze in lunghezza. larghezza e massa) potrebbe dar luogo ad inconvenienti di esercizio e di conseguenza. si manifesta indispensabile la partecipazione delle FS al procedimento per il rilascio dell'atto autorizzatorio. Nella segnalazione sarà altresì opportuno che i Servizi Produzione facciano espresso rinvio al singolo caso concreto (e alle sue individue caratteristiche) per la valutazione e determinazione delle eventuali spese necessarie per r attraversamento dei passaggi a livello da parte del trasporto eccezionale.</p>					
<p>Circolare RE/ST/RES/03 MT/CND.TR.FO del 21-10-1997 Oggetto: Aggancio automatico di sola trazione di tipo Z-AK (traffico sperimentale) FINALITÀ Nel processo di produzione di WI treno le operazioni di composizione e scomposizione del convoglio rappresentano WIO dei momenti più significativi e complessi, in relazione a ciò il costo di tali operazioni è la componente più elevata a causa dei tempi necessari per l'effettuazione delle manovre. Con l'introduzione dell'aggancio automatico</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 			IF	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di sola trazione (AAST di tipo Z-AK) di seguito indicato come Z-AK si mantengono gran parte dei componenti del sistema di trazione e repulsione preesistente, l'unione ed il distacco degli organi di attacco e della condotta generale si svolgono in modo pressoché automatico e si riducono, di fatto, gli interventi manuali ed i tempi dedicati alla formazione dei treni.</p> <p>È anche possibile unire e distaccare in modo rapido rotabili muniti di aggancio tradizionale con carri muniti di Z-AK.</p> <p>In base ad accordi bilaterali fra FS e OB si è deciso di dare inizio ad un traffico sperimentale di treni merci per trasporto di argilla, nella cui composizione saranno immessi un certo numero di carri tipo Tamns e Taems attrezzati con Z-AK, che partiranno da Limburg per Domodossola e da qui per Reggio Emilia, Rubiera, Castelfranco E., Imola, Faenza, Bologna S.O. percorrendo anche le linee dell' Azienda Consorziale Trasporti di Reggio Emilia (ACT).</p> <p>Vedi Istruzioni</p>	<p>di trasmettere lo sforzo di trazione.</p> <p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.</p> <p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p>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>Circolare RE/ST/RES.04 del 28-10-1997 Oggetto: Passante ferroviario di Milano Allegato I</p> <p>In relazione alla prevista attivazione dell'esercizio con viaggiatori nel Passante di Milano si trasmettono in allegato le "Norme tecnico-regolamentari" che dovranno essere utilizzate da codesta Zona con le FNME per la detillazione delle modalità operative relative al tratto di linea Milano Bovisa (FNME) - Milano Porta Venezia (FS) e per la disciplina della circolazione, sullo stesso tratto, dei treni</p>					<p>Aspetti tecnico organizzativi non regolamentati dal RCF</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
FNME. Segue Allegato 1.....					
<p>Circolare RE/ST/RES/02/1.25 del 24-11-1997 Oggetto: Impresenziamento degli impianti in occasione di protesta sindacale</p> <p>Sono stati chiesti chiarimenti circa le procedure da osservare per l'impresenziamento e la successiva abilitazione di una stazione in occasione di proteste sindacali.</p> <p>Al riguardo si evidenzia che tale tipologia di impresenziamento rientra nella casistica dell'impresenziamento accidentale. L'impianto deve essere disposto in regime di disabilitazione o di impresenziamento, utilizzando gli appositi dispositivi ove esistenti. Per la relativa notifica devono essere osservate le procedure previste dall'art 25/10 R.C.T. (avviso verbale alle stazioni limitrofe abilitate e conferma di quest'ultime con dispaccio) .</p> <p>Analogamente, per la riabilitazione di un impianto devono essere osservate, dopo ogni periodo di impresenziamento, le procedure previste dall'art. 25/13 dello stesso R.C.T.</p> <p>Norme particolari debbono essere emanate in sede locale per individuare a quali agenti o strutture ,(D.U., D.C.O., D.C., C.R.T.M, Centro Operativo, ecc.) deve essere notificato l'impresenziamento da parte degli impianti che non possono darne avviso ad altre stazioni, in quanto già impresenziate.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>L'impresenziamento degli impianti è un aspetto organizzativo riguardante i GI, quindi non regolamentato dal RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Circolare RE/ST.RES/R.02/2.2 del 04-12-1997 Oggetto: Attivazione della nuova "Istruzione per l'Esercizio con sistemi di blocco elettrico. Parte III - Blocco Automatico" PREMESSA <i>Con circolare REISFRES/02/G dell' 8/7,1997 si è reso noto il completamento della nuova edizione della Istruzione per l'esercizio con Sistemi di Blocco Elettrico: Parte III - Blocco Elettrico Automatico.</i> <i>L'entrata in vigore, prevista indicativamente per il prossimo mese di febbraio, sarà comunicata a parte CN apposito O.S ..</i> <i>La presente nota ha lo scopo di illustrare le caratteristiche principali della suddetta pubblicazione, evidenziandone le innovazioni e i cambiamenti più significativi, in modo da poter essere uno strumento mirato a consentire più immediati lettura e apprendimento, nonchè a fornire quelle necessarie indicazioni utili per predisporre gli interventi relativi all'organizzazione delle attività di aggiornamento professionale del personale.</i></p> <p>1. CONTENUTO DELLA PUBBLICAZIONE La nuova pubblicazione riunisce in maniera organica, oltre al testo rinnovato della precedente pubblicazione, tutte le disposizioni emanate con circolari a parte. Essa riporta inoltre, anche le parti pertinenti di altre pubblicazioni (O.S. 17/81, Disposizioni per l'esercizio in telecomando, Regolamento sui Segnali), allo scopo di fornire un contesto organico della materia. Si fa presente che tali ultime norme continuano a permanere nelle pubblicazioni di origine, allo scopo di</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 <i>Sistemi di Blocco Elettrico, Parte III, Blocco Elettrico Automatico - RCF</i></p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>non alterare la struttura delle pubblicazioni stesse.</p> <p>2. STRUTTURA DELLA PUBBLICAZIONE</p> <p>La nuova Istruzione è costituita da due volumi, uno per le linee esercitate a Dirigenza Locale ed uno per le linee esercitate in telecomando. Ciò allo scopo di una migliore individuazione e ricerca delle specifiche norme di ogni regime di esercizio. Ovviamente, la pubblicazione deve essere considerata comunque sempre tutto un corpo, inscindibile fra sè.</p> <p>Ogni volume presenta, oltre alla ormai consueta composizione in tre parti, una ulteriore suddivisione nella parte I, riferita ai tipi di linea esistenti: doppio binario banalizzate, non banalizzate, semplice binario e, per quelle esercitate a Dirigenza Locale, l'ulteriore sezione riguardante i singoli impianti in telecomando.</p> <p>Tale parcellizzazione strutturale, pur se ha comportato una ridondanza di alcune norme nelle parti che presentano caratteristiche comuni, consente al personale una visione omogenea delle caratteristiche impiantistiche e normative di ogni singolo tipo di linea.</p> <p>Infine, sono stati evidenziati con fondo di colore celeste quei commi che contengono norme di esclusiva competenza del <i>DMIDCO</i>, e non interessano altri agenti addetti alla circolazione, in modo così da poter attuare una scorrevole selezione delle norme in quei casi che richiedano una ricerca veloce delle stesse.</p> <p>Per le parti II e III, valgono le medesime</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>disposizioni già previste con le analoghe circolari di attivazione delle pubblicazioni di più recente emanazione (ISO, ISM, Norme per l'Esercizio degli impianti di Trazione Elettrica).</p> <p>I testi dei due volumi sono corredati da allegati comprendenti diagrammi di flusso, illustrazioni fotografiche riproducenti le principali attrezzature di BA, i moduli in uso di prescrizione ai treni, e da un'ultima parte in bianco, dedicata alla possibilità di ogni singolo operatore di annotare appunti.</p> <p>Per quanto concerne i moduli di prescrizione ai treni, si precisa che la pubblicazione ha recepito i nuovi moduli unificati (M40 D.L.) che, entreranno in vigore contemporaneamente alla pubblicazione in oggetto, ambito intera rete. Si è evitato in tal modo, vista la già prevista concomitante adozione dei nuovi moduli, di dover apportare subito delle modifiche alla nuova pubblicazione.</p> <p>Infine, si fa presente che è stato inserito un floppy disk contenente la versione informatizzata, strutturata sotto la forma "ipertestuale", che consente un facile accesso alla ricerca di parti specifiche del testo ed un suo puntuale aggiornamento, quando verranno apportate modifiche alla normativa.</p> <p>Il dischetto informatico viene fornito in copia unica. I Servizi Produzione provvederanno per la duplicazione e la consegna ai dipendenti impianti interessati.</p> <p>Di seguito si trasmettono le seguenti schede informative:</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>scheda 1: circolari inserite e riferimenti all'Q. S. 17/81;</p> <p>scheda 2: principali innovazioni.</p> <p>4. AGGIORNAMENTO PROFESSIONALE DEL PERSONALE</p> <p>I Servizi Produzione sono incaricati di programmare l'attività formativa per il personale, al fine di ottenere la corretta ed uniforme applicazione delle procedure.</p> <p>Vedi Schede</p>					
<p>Circolare RE/ST.RES/R.02.0S/97 del 04-12-1997</p> <p>Oggetto: Ordine di Servizio n°10/1997 riguardante modifiche alle pubblicazioni di servizio</p> <p>Entro il prossimo mese di gennaio, è prevista l'entrata in vigore dell'Ordine di Servizio n° 10/1997 del Direttore dell' Asa Rete, che introduce modifiche ed aggiunte a varie pubblicazioni di servizio.</p> <p>Le innovazioni apportate derivano principalmente dall'inserimento delle seguenti circolari:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I) ES.C/R0112.2-ES.I/C.05-TC.T/I.OI del 18/04/1991 (Circolazione dei treni in caso di guasto del B.A sulle linee a dirigenza locale). <p>Il contenuto di questa circolare è stato inserito in tutti i testi di competenza, ad eccezione dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco Parte III - Blocco elettrico automatico edizione 1963 poiché, a breve, tale edizione sarà sostituita dalla nuova edizione 1997, già in possesso di codeste Sedi. Pertanto, la predetta circolare mantiene la sua validità fino all'entrata in vigore della nuova edizione del BA.</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 riguardanti i GI non regolamentati dal RCF</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Relativamente ai moduli M5BA ed M7, si fa presente che i fac-simile contenuti nell'RCT, IPCL e ISPST sono stati aggiornati secondo quanto previsto dalla già citata circolare del 1991; al riguardo, si precisa che essi non verranno ristampati in quanto contemporaneamente alla nuova edizione del B.A. verrà adottato, in via sperimentale, il nuovo modulo di prescrizioni fisse M40 DL sull'intera rete;</p> <p>pertanto in tale intervallo di tempo si dovrà continuare ad utilizzare i moduli M.5/BA ed M.7 esistenti, apportando le necessarie rettifiche a mano.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2) RST.MVIR.GL.02/RST.MY.C del 22/02/94 (Disposizioni per i treni con Regimi Speciali di sicurezza). Deve intendersi abrogata con l'O.S. in questione. • 3) ES.CIR.GL.02/1.15-ES.C/P del 06/10/92 e ES/C.R.GL.02/1.15/11.3-ES.C/0 del 08/04/93 (Partenza in anticipo corsa di determinati treni viaggiatori). Devono intendersi abrogate con l'entrata in vigore dell'O.S. in oggetto. • 4) RST.MVIR.02/1.21-RST.IE del 13/04/94 (Guasto contemporaneo del blocco e delle telecomunicazioni). Resta valida fino all'entrata in vigore della nuova Istruzione del B.A.. Le modifiche introdotte nell'art. 21 RC.T derivanti da questa circolare, comportano la soppressione del punto G della parte VII "Disposizioni varie" della Prefazione delle Unità periferiche parte I A e del relativo Estratto per il personale di macchina e viaggiante. • 5) RST.MVIR.02/3.64-RST.IE-RST.OC del 					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>13/06/94 (Abolizione dei petardi). Deve intendersi abrogata con l'O.S. in questione limitatamente alle disposizioni normative mentre resta valida per le disposizioni impiantistiche.</p> <p>Nel titolo della lettera H del quadro 5 della P.u.P.O.S. parte IA e del relativo Estratto, il riferimento all'art. 64 R.S. deve essere sostituito con l'art. 65, in quanto la norma che dispone l'indicazione nell'Orario di servizio delle linee ove la nebbia è fenomeno eccezionale, è stata trasferita nell'art. 65 del RS .. Con l'occasione, si rammenta che il quadro 5/1, della stessa P.U.P.O.S. parte 1 A ed Estratto, è stato soppresso dalla circolare in questione.</p> <p>Oltre alle suddette circolari, l'O. S. in oggetto contiene anche altre modifiche tra cui quelle relative ai seguenti argomenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Richiesta di soccorso</i>: viene trasferita dal capotreno al macchinista l'incombenza relativa alla comunicazione della richiesta di soccorso in linea; - <i>Interruzioni su linee affiancate</i>: è prevista l'integrazione delle formule dei dispacci di interruzione con l'indicazione della linea interessata dall'interruzione stessa quando si tratta di linee affiancate; - <i>Ricognizione in linea</i>: il testo relativo alle ricognizioni in linea è stato riformulato al fine di facilitarne l'interpretazione, modificando sostanzialmente solo le procedure relative al semplice binario; - <i>Distanziamento a tempo su linee a D. U e D. C.</i>: a seguito della soppressione delle norme previste dall'RCT, sono state inserite le 					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>modalità per il distanziamento a tempo sulle linee a dirigenza unica, quando si guastano le comunicazioni, e sulle linee a dirigenza centrale, quando il D. C. assume la dirigenza di una stazione disabilitata e contemporaneamente si guastano le comunicazioni;</p> <p>- <i>Distanziamento con marcia a vista tra Posto comando e Posto satellite</i>: è stata ammessa, anche per gli impianti gestiti in punto - punto su linee a doppio binario, la possibilità di inoltrare i treni nel tratto tra Posto comando e Posto satellite con segnale a via impedita con le modalità di cui al quinto capoverso del comma 3 dell'art. 24 delle DET. Di conseguenza, i moduli M.40PS/1d.b. e M.40I2d.b. sono stati adeguati alla nuova procedura, inserendovi la prescrizione n° 8;</p> <p>- <i>Guasto blocco su linee banalizzate</i>: è stata soppressa la prescrizione relativa all' avviso di circolare in senso opposto a quella del blocco;</p> <p>- <i>Norme generali di esercizio su linee a trazione elettrica</i>: sono stati soppressi gli articoli dal n° 92 al n° 104 del Capitolo X della PGOS (Norme generali di esercizio sulle linee a trazione elettrica), in quanto le norme contenute in detti articoli sono state trasferite nella nuova pubblicazione "Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica, relative ai rapporti tra il personale del Movimento, degli Impianti Elettrici e dei Treni (N.E.J.T.E.)" e per il solo personale di macchina in un apposito estratto, inserito nella PGOS quale Allegato VI.</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Per il suddetto motivo, nella P.u.P.O.S. parte 1° e nel relativo Estratto, i Servizi Produzione dovranno apportare le seguenti modifiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nel titolo del quadro IO sostituire la dizione "Artt. 95 e 96 P.G.O.S." con "Allegato 2 N.E.I.T.E. (per P.d.M. Art. 17 Allegato VI P.G.O.S.)"; • nel titolo della lettera H del quadro 15 sostituire la dizione "art. 104 P.G.O.S." con "Art. 19 N.E.I.T.E. (per P.d.M. Art. 13 Allegato VI P.G.O.S.)". <p>E' stata inoltre stabilita la soppressione del modulo <i>M40d</i>, che dovrà essere sostituito dal modo <i>M40a</i>.</p>					
<p>Circolare R/9704217/P del 30-12-1997 Oggetto: Passante ferroviario di Milano. Circolazione di treni effettuati con materiale e personale FS.</p> <p>Per la circolazione dei treni effettuati con materiale e personale FS sul tratto di linea Milano Bovisa (FNME)- Milano Porta Venezia (FS) devono essere osservate le seguenti integrazioni e varianti:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Arrivo e partenza treni nella stazione di Milano Bovina FNME <p>Devono essere osservate le norme vigenti sulla FNME per quanto riguarda il rispetto dei segnali fissi, a mano, nonché riduzioni di velocità e altre cautele da osservarsi sull'itinerario di partenza.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Moduli da utilizzare per la notifica delle prescrizioni ai treni in partenza da Milano Bovina FNME <p>Devono essere in ogni caso utilizzati i moduli vigenti sulla rete FS.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Segnalamento rallentamenti e 					<p>Circolare superata dalla DSisposizione di RFI 60/2006.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>abbassamento archetti interessanti la stazione di Milano Bovina FNME lato Passante</p> <p>Per le segnalazioni suddette devono essere osservate le norme vigenti sulla rete FS.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Licenziamento treni <p>Per poter affidare il licenziamento dei treni al capotreno devono essere osservate le condizioni in uso presso le FNME, fatta eccezione per l'ordine di partenza che deve essere dato con le norme FS.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Movimenti di manovra e convogli nell'ambito della stazione di Milano Bovina FNME. <p>I movimenti di manovra saranno effettuati con l'intervento di agente delle FNME.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Professionalizzazione del Personale <p>Il Personale dei treni interessato sarà professionalizzato dalle ASA interessate. Le Unità FNME interessate dovranno provvedere a notificare tempestivamente le modifiche tecniche e regolamentari e quanto altro possa interessare il personale FS interessato alla circolazione dei treni in questione.</p> <p>Pregasi confermare.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Circolare RE/ST.RES/R03.11 MT/CND.TR.FO.450.0 PA/SC.AS.BO.511 del 09-04-1998</p> <p>Oggetto: Nuovi documenti riguardanti l'orario di servizio</p> <p>PREMESSA</p> <p>Nel quadro della revisione e semplificazione della documentazione d'orario è stata sperimentata la soppressione dei Fascicoli Orario e la loro sostituzione con altri</p>					<p>Vedi tabella di raffronto allegato X IPCL – RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>documenti (Scheda Treno, Fascicolo Circolazione Linee, Orario Grafico ecc.). Con la presente circolare vengono stabilite caratteristiche e modalità d'impiego della Scheda Treno e del Fascicolo Circolazione Linee delle Unità periferiche, nonché l'estensione territoriale dell'impiego della nuova documentazione. Inoltre la presente circolare raccoglie, in un unico testo, tutte le disposizioni precedentemente emanate sull'argomento.</p> <p>1 DISPOSIZIONI NORMATIVE</p> <p>In relazione a quanto esposto in premessa, si dispone quanto di seguito specificato anche a modifica della regolamentazione vigente.</p> <p>1.1 SOPPRESSIONE FASCICOLI ORARIO</p> <p>1.1.1 Su determinate linee, stabilite dalle Unità Centrali interessate, dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci e dove per i posti di linea, fatta eccezione per i PL, è sempre esclusa la protezione a tempo, i Fascicoli Orario sono soppressi e sostituiti con altri opportuni documenti (Scheda Treno, Fascicolo Circolazione Linee, Orario Grafico ecc.).</p> <p>1.1.2 I Fascicoli Orario contenenti anche linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci e dove per i posti di linea è ammessa la protezione a tempo possono essere soppressi, a condizione che i dati relativi a dette linee siano riportati integralmente in Allegato nel Fascicolo Circolazione Linee.</p> <p>1.1.3 Modifiche alle indicazioni riportate nei Fascicoli Orario</p> <p>1.1.3.1 Indicazioni incroci e precedenza</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> • Nelle colonne treno dei Fascicoli Orario riguardanti le linee a doppio binario non devono essere più indicate le precedenze. • Nelle colonne treno dei Fascicoli Orario riguardanti le linee a semplice binario esercitate con DCO non devono essere più indicati le precedenze e gli incroci. • Sulle linee a semplice binario a Dirigenza Locale e a Dirigenza Unica restano invariate, di regola, le norme vigenti. Per determinati tratti di lineadove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, in specifiche situazioni particolari (ad esempio linea a doppio binario intercalata da brevi tratti a semplice), le Unità Centrali possono stabilire che gli incroci e le precedenze non debbano essere indicati. • Nel caso in cui, su una linea a semplice binario, vi siano tratti esercitati con <i>DCO</i> e tratti esercitati con altri sistemi, nel Fascicolo Orario dovranno, di regola, continuare ad essere indicati gli incroci e le precedenze per l'intera linea. • Nei Fascicoli Orario devono essere opportunamente evidenziate le linee o tratti di linea a semplice binario dove non sono indicati gli incroci e le precedenze. <p>1.1.3.2 Treno che modifica l'orario di treni ordinari</p> <p>Nella testata della colonna treno non deve essere più riportata l'indicazione grafica (sottolineatura del numero) relativa a: "Treno che modifica l'orario di treni ordinari".</p> <p>1.1.4 Determinazione incroci e precedenze</p> <p>Sulle linee dove sono soppressi i Fascicoli Orario di cui al punto 1.1.1, le precedenze e</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>gli incroci devono essere determinati e fissati secondo i criteri stabiliti rispettivamente dall'Allegato I e dall'Allegato II RCT. Alla loro determinazione deve provvedere il Capo Reparto Territoriale Movimento (CRTM) avvalendosi dell'Orario Grafico della linea.</p> <p>Le precedenze e gli incroci devono continuare ad essere riportati sul modulo M53.</p> <p>Sulle linee di cui al punto 1.1.2 le procedure per la determinazione delle precedenze e gli incroci rimangono invariate rispetto alla normativa vigente.</p> <p>Nel caso di modifiche dell'Orario, la eventuale determinazione delle precedenze e degli incroci dovrà continuare ad essere effettuata dal CRTM.</p> <p>Qualora su una linea esistano stazioni ricadenti nella giurisdizione di più CRTM, i Servizi Produzione dovranno emanare le norme applicative circa i criteri da seguire per l'indicazione degli incroci e delle precedenze.</p> <p>1.1.5 Delimitazione delle interruzioni e intervalli d'orario programmate</p> <p>Sulle linee dove sono soppressi i Fascicoli Orario le interruzioni di circolazione e gli intervalli d'orario di cui alle lettere a) e b) dell' Art.18/1 RCT, devono essere delimitati solo dalle ore.</p> <p>1.1.6 Modulo M53</p> <p>Sulle linee dove sono soppressi i Fascicoli Orario, anche per treni straordinari deve essere previsto un apposito modulo M53.</p> <p>Per facilitare la produzione del modulo M53</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>viene fornita una procedura utilizzabile per tutte le linee che consente, per ciascuna stazione, la stampa automatica dell'elenco cronologico dei treni ordinari con le relative periodicità e di quelli straordinari. Inoltre per ogni treno ordinario o straordinario vengono indicati, sulle linee a semplice binario, escluse quelle esercitate con DCO, gli incroci e le precedenze e, sulle linee a doppio binario, le precedenze.</p> <p>Il suddetto elenco informatizzato, ove previsto, mira a facilitare i compiti del CRTM, al quale compete in maniera esclusiva l'individuazione degli incroci e delle precedenze con le modalità di cui al precedente punto 1.1.4.</p> <p>1.1.7 Modulo M53 PL Sulle linee dove sono soppressi i Fascicoli Orario, anche per treni straordinari deve essere previsto un apposito modulo M53 PL.</p> <p>1.1.8 Orario Grafico Sulle linee dove sono soppressi i Fascicoli Orario, l'Orario Grafico rappresenta il documento ufficiale dal quale dovranno essere rilevati gli orari dei treni. Tale documento verrà distribuito dal Servizio Orari in tempo utile per la predisposizione dei documenti contenenti il dato orario e dovrà contenere le periodicità e le soppressioni dei treni ordinari compresi nel Grafico stesso. Per facilitare il compito del personale degli impianti fissi, l'Orario Grafico verrà fornito anche per le linee dove i Fascicoli Orario non sono soppressi.</p> <p>1.1.9 Supporti informatici all'Orario Grafico</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Per le linee dove sono soppressi i Fascicoli Orario viene fornita una apposita procedura che può essere utilizzata per visualizzare e/o stampare parti dell'Orario a supporto all'Orario Grafico.</p> <p>I dati utilizzati da tale procedura sono quelli presenti nella Banca Dati Orario via via aggiornati con tutte le modifiche apportate. In caso di modifiche attuate dopo l'entrata in vigore dell'orario queste dovranno essere inserite manualmente a cura degli Uffici preposti.</p> <p>1.2 SCHEDA TRENO</p> <p>1.2.1 È prevista una Scheda Treno per ogni treno ordinario e straordinario programmato. Per i treni supplementari deve essere utilizzata la Scheda Treno prevista per i treni di cui sono la ripetizione.</p> <p>Per l'istituzione di un nuovo treno nonché per i treni straordinari non previsti dall'Orario le Unità periferiche preposte del Servizio Orari dovranno inviare alle stazioni di origine, oltre alla circolare dispositiva, anche la Scheda Treno.</p> <p>1.2.2 La Scheda Treno va consegnata al personale di condotta e al capotreno, fatta eccezione per i treni ad orario libero e per i treni che circolano sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci nonché per quelli di cui ai punti 1.2.8 (mezzi di trazione con maglia sganciabile), 1.2.12 (treni merci non classificati compresi nelle pagine orario) e 1.2.13 (treni merci con arrivo o partenza in una stazione diversa da quella programmata, limitatamente al tratto non</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>programmato).</p> <p>La descrizione della Scheda Treno, nonché gli obblighi specifici del personale di condotta e del capotreno sono riportati nei rispettivi Allegati I e II della presente circolare.</p> <p>1.2.3 La procedura da seguire nel caso di modifiche programmate all'orario di Servizio od alle fiancate, che comportino variazioni ai dati contenuti nella Scheda Treno sono disposte con circolare che verrà emanata a parte.</p> <p>1.2.4 Le procedure da seguire nel caso di modifiche occasionali sono le seguenti:</p> <p>a) Variazioni di velocità massime ammesse dalla linea.</p> <p>Nel solo caso di variazioni in diminuzione delle velocità di fiancata, ai treni deve essere notificata la seguente prescrizione:</p> <p><i>"Rispetto variazione di velocità massima ammessa dalla linea non superate Kmlh da a"</i></p> <p>(La velocità da indicare è sempre quella relativa al rango "A", indipendentemente dal tipo di rango variato);</p> <p>b) Fermate non previste in orario. Devono essere notificate ai treni con il modo M. 40.</p> <p>1.2.5 Non è consentito apportare modifiche manuali alla Scheda Treno. Eventuali variazioni dovranno essere comunicate sempre con prescrizione.</p> <p>1.2.6 Le stazioni origine di corsa o quelle dove è programmato il cambio del foglio di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>corsa comprendente il tratto di linea interessato all'esperienza, devono essere munite della Scheda Treno.</p> <p>Nelle stazioni attrezzate per la produzione informatizzata della Scheda Treno, la stessa deve essere prodotta secondo le procedure descritte nel "Manuale operativo stampa Scheda Treno" contenuto in circolare a parte.</p> <p>In base a disposizioni locali, tali stazioni possono provvedere anche alla produzione delle Schede Treno per conto di altre stazioni, origine di corsa dei treni. .</p> <p>Solo in caso di assoluta necessità è consentito produrre la Scheda Treno mediante fotocopie le quali devono, comunque, essere perfettamente leggibili.</p> <p>1.2.7 La stazione origine di corsa o quella dove è programmato il cambio del foglio di corsa comprendente il tratto di linea interessato all' esperienza, deve consegnare la Scheda Treno.</p> <p>1.2.8 La Scheda Treno va consegnata ai mezzi di trazione attivi e presenziati, fatta eccezione per i mezzi di trazione impiegati per la spinta con la maglia sganciabile ai quali non dovrà essere consegnata la Scheda Treno.</p> <p>1.2.9 Sulle relazioni dove è previsto il rilascio di prescrizioni multiple, al primo treno deve essere consegnata la Scheda Treno di tutti i treni interessati.</p> <p>1.2.10 Nel caso di cambio del personale di condotta e/o del capotreno durante il viaggio, per la consegna della Scheda Treno devono essere osservate le stesse modalità</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>previste per la consegna (diretta o indiretta) dei moduli di prescrizione.</p> <p>1.2.11 Ai treni eccezionalmente non scortati da Scheda Treno devono essere comunicate le occorrenti prescrizioni (percorso, fermate, ecc.); ai treni composti di materiale ordinario devono essere inoltre prescritti i dati relativi alle caratteristiche tecniche del treno (velocità e rango dei veicoli, percentuale di massa frenata, massa rimorchiata e tipo di frenatura attivata).</p> <p>In tal caso il guidatore, ricevuta la prescrizione suddetta, deve effettuare il treno individuando fra le sigle degradate del Fascicolo Circolazione Linee, relative al tratto di linea da percorrere, quella corrispondente alle caratteristiche del treno o immediatamente inferiore.</p> <p>1.2.12 In alcuni nodi interessati da frequente circolazione di treni straordinari possono essere inserite in apposito allegato del Fascicolo Circolazione Linee una o più tabelle "Pagine Orario" relative ai treni "merci non classificati" attraverso le quali vengono fornite le informazioni relative all'orario dei treni straordinari previsti su quella specifica linea limitatamente ai percorsi compresi nella tabella stessa.</p> <p>Sulla tratta interessata il treno viaggerà privo di Scheda Treno.</p> <p>1.2.13 In alcuni nodi, per esigenze di servizio, può essere previsto per i soli treni merci l'arrivo o la partenza in una stazione diversa da quella programmata.</p> <p>Della variazione dell'istradamento dovrà essere dato avviso per iscritto al treno, alle</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stazioni e posti intennedi e di linea interessati, secondo le modalità stabilite dalle Unità periferiche interessate</p> <p>Tali modalità devono essere riportate nel Fascicolo Circolazione Linee con i tempi di percorrenza fra le due località di servizio (Allegati III e IV alla presente circolare "DISPOSIZIONI V ARIE PER TRATTI DI LINEA").</p> <p>Sulla tratta interessata il treno viaggerà privo di Scheda Treno.</p> <p>1.2.14 Le modalità per la produzione e l'aggiornamento della Scheda Treno sono disciplinate con circolare a parte.</p> <p>1.3 FASCICOLO CIRCOLAZIONE LINEE (FCL)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Per le linee dei Servizi Produzione di Verona, Venezia e Trieste sono previste due versioni della pubblicazione ad uso,rispettivamente, del personale degli impianti fissi e del personale dei treni; in Allegato III alla presente circolare sono riportati i rispettivi modelli; • Per le linee dei Servizi Produzione di Genova, Milano e Torino è prevista una sola versione della pubblicazione ad uso del personale dei treni; in Allegato IV alla presente circolare è riportato il relativo modello; • Per le linee del Servizio Produzione di Bologna è prevista una sola versione della pubblicazione ad uso del personale dei treni, nella quale, in attesa dell'estensione della sperimentazione della Scheda Treno a tutte le linee dell'Unità, sono riportati soltanto i dati fissi relativi ai Fascicoli Orario n °82, 86 e 88; in Allegato IV alla presente circolare è riportato il relativo 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>modello;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Per le linee delle Zone Territoriali Sicilia e Sardegna resta in vigore il Fascicolo Circolazione Linee attualmente in uso; negli Allegati V e VI alla presente circolare sono riportati i rispettivi modelli. <p>2 DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>2.1 Per quanto non espressamente previsto dalle presenti disposizioni, e relativi allegati, restano valide le norme vigenti.</p> <p>2.2 Sulle linee della Zona Territoriale NORD-EST sono soppressi i Fascicoli Orario.</p> <p>Sulle linee della Zona Territoriale NORD-OVEST al personale interessato degli impianti fissi devono continuare ad essere distribuiti i Fascicoli Orario secondo i criteri vigenti.</p> <p>Al personale dei treni i Fascicoli Orario non devono essere distribuiti.</p> <p>Sulle linee del Servizio Produzione di Bologna al personale dei treni non devono essere distribuiti i Fascicoli Orario n° 82, 86 e 88 mentre devono continuare ad essere distribuiti i rimanenti Fascicoli Orario.</p> <p>Al personale degli impianti fissi devono continuare ad essere distribuiti Fascicoli Orario secondo i criteri vigenti.</p> <p>Su tutte le linee delle Zone Territoriali Sicilia e Sardegna i Fascicoli Orario restano soppressi.</p> <p>2.3 I Fascicoli Circolazione Linee relativi alle linee delle Zone Territoriali Nord Est, Sicilia e Sardegna devono essere distribuiti a tutto il personale interessato dell' ASA Rete, dell' ASA Materiale Rotabile e Trazione e dell' ASA Passeggeri.</p> <p>I Fascicoli Circolazione Linee relativi alle linee delle Zone Territoriali Nord Ovest e del Servizio</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Produzione di Bologna devono essere distribuiti a tutto il personale interessato dell' ASA Materiale Rotabile e Trazione e dell' ASA Passeggeri.</p> <p>2.4 I Servizi Produzione interessati restano incaricati di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • emanare le norme di dettaglio ed organizzati ve, tali norme dovranno essere emanate d'intesa con le Unità periferiche interessate; • informare il dipendente personale interessato ed istruire quello preposto alla produzione della Scheda Treno. Ad informare ed istruire il personale di macchina, provvederà l'Unità Territoriale Trazione; per il personale di bordo provvederà l'Unità Territoriale da cui dipende; • relazionare circa l'esito della sperimentazione trascorsi tre mesi dall' entrata in vigore delle presenti norme. <p>2.5 Il Servizio Orari provvederà al coordinamento della pubblicazione Fascicolo Circolazione Linee nonché alla stampa ed alla distribuzione della stessa. Il Servizio Orari fornirà i dati su supporti informatici per alimentare la procedura di cui al punto 1.1.9, mentre i Centri Territoriali di Progettazione Esecutiva Orari forniranno l'Orario Grafico delle linee. Le sopraddette forniture dovranno avvenire secondo accordi fra le Unità Centrali e periferiche interessate.</p> <p>2.6 Le presenti disposizioni entrano in vigore.....</p> <p>Vedi: ALLEGATO I</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
ALLEGATO II ALLEGATO III ALLEGATO IV ALLEGATO V ALLEGATO VI					
<p align="center">Circolare RE/ST.RES/R.04/1.8/9 RE.CO/OR.968/98 del 07-05-1998</p> <p>Oggetto: Revisione fascicoli orario. Procedura M 53</p> <p>Con la circolare R/980 1023/P - R/ST.RESIR03.11.5 del 09/04/98 sono state emanate disposizioni relative ai nuovi documenti riguardanti l'Orario di Servizio. Con la presente circolare vengono fornite le disposizioni relative all'utilizzazione della procedura informatica (Allegato I) per la predisposizione e la stampa dei moduli M53, nonché per la visualizzazione e la stampa di parte dell'orario dei treni di cui ai punti 1.1.6 e 1.1.9 della citata circolare. A riguardo si sottolinea che, per quanto riguarda il modulo M53, la procedura suddetta ha al momento la funzione di facilitare i compiti del CRTM, al quale compete la verifica e la determinazione definitiva degli incroci e delle precedenze. Segue ALLEGATO 1.....</p>	<p align="center" style="color: gray; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>			GI	
<p align="center">Circolare RE/ST.RES/02/3.76 R/ST/OC del 11-05-1998</p> <p>Oggetto: Criteri per la posa in opera delle tabelle "F"</p> <p>PREMESSA <i>Nell'ambito dell'attività di un gruppo di lavoro misto fra Asa Rete e Asa Materiale</i></p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>5.1. Ciascuno delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato</p>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>Rotabile e Trazione per l'esame delle problematiche di inquinamento acustico in campo ferroviario, in special modo nei nodi, è stata rilevata, a seguito di un'indagine su intera rete, tra le varie fonti di emissioni, anche l'esposizione delle tabelle "F". Al fine di ridurre tale inquinamento, si è evidenziata la necessità di rivedere i criteri che disciplinano l'esposizione delle tabelle stesse, allo scopo di renderli più idonei alle attuali esigenze, eliminando così anche quei casi di impianto delle suddette tabelle che si sono resi superflui col passare del tempo. Infatti, la materia era disciplinata da una circolare normativa, emessa dall'ex Servizio Lavori e Costruzioni, ormai superata, in quanto riferentesi a decreti e leggi che già il D.P.R. 753 " del 30/11/1980, ("Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle Ferrovie e di altri servizi di trasporto"), aveva abrogate.</i></p> <p><i>A tale scopo, sono state predisposte le disposizioni di seguito riportate.</i></p> <p>1. DISPOSIZIONI NORMATIVE</p> <p>L'art. 76 del Regolamento sui Segnali prevede, tra l'altro, che determinati passaggi a livello o punti singoli della linea possono essere preceduti dalla tabella indicante la lettera "F". Al riguardo, si precisa che per l'impiego di tali tabelle, che comunque rivestono un carattere puramente accessorio, debbono essere osservate le seguenti disposizioni.</p> <p>L'impianto delle tabelle "F" deve essere sempre realizzato in precedenza di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - P.L. senza barriere; 	<p>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 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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- P.L. pedonali, sia isolati senza barriere, sia ubicati a lato di P.L. carreggiabili;</p> <p>- P.L. in consegna agli utenti su strade private, situati su tratti di linea in cui la presenza di nebbia non sia fenomeno eccezionale o comunque con scarsa visibilità anche da un solo lato.</p> <p>In merito ai punti singolari la tabella "F" può prevedersi in quei punti della linea in cui, in sede locale, sia ritenuto d'ausilio estendere l'avvertimento acustico per motivi di sicurezza, avendo cura di selezionare gli interventi, evitandone così inutili proliferazioni.</p> <p>Inoltre, qualora vengano successivamente a mancare le necessarie condizioni per la presenza delle tabelle, per mutate caratteristiche topografiche, tecnologiche o infrastrutturali, ecc., queste dovranno essere tempestivamente rimosse.</p> <p>Allo scopo di assicurare l'efficacia e l'udibilità del fischio delle locomotive, le tabelle stesse dovranno essere impiantate in posizione ben visibile, tenendo in debito conto le caratteristiche topografiche della zona, osservando una distanza dal P.L. o dal punto singolare della linea, oscillante fra i 200 e i 700 m., in relazione alla velocità massima del tratto di linea interessato.</p> <p>Resta inteso che tali tabelle devono continuare ad essere collocate anche sulle linee a doppio binario, in presenza di cantieri che operino su un solo binario, secondo il disposto dell'art. 75/6 del R.S..</p> <p>2. DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>La presente annulla e sostituisce la circolare</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>N.L.5.11/111446 del 6/11/1962 dell'ex Servizio Lavori e Costruzioni.</p> <p>I Servizi Produzione restano incaricati di dare attuazione al provvedimento nello stretto ambito dei criteri suesposti, e solo per il tempo in cui ne esista la sua necessità, evitando, e rimuovendo per le situazioni esistenti, le applicazioni di fatto non pertinenti, tali da risultare, nel tempo, inosservate dal personale e fonte di inquinamento acustico.</p>					
<p>Circolare RE/ST.RES/03.11 del 12-05-1998 Oggetto: Nuovi documenti riguardanti l'orario di servizio e produzione scheda treno. Chiarimenti</p> <p>Sono pervenute a questa sede richieste di chiarimenti in merito alle disposizioni emanate con le circolari R.ST RES.R03/11 - MTCND TRFO/450.0- PA SC AS.BO/511 del 09/04/1998 relativa a nuovi documenti riguardanti l'orario di servizio e RE/ST RES.R03/11 - MTCND TRFO/450.0 del 27/04/1998, relativa alla produzione della scheda treno.</p> <p>In particolare, le richieste riguardano le seguenti situazioni particolari di esercizio, di cui si precisano le procedure da osservarsi nella circostanza.</p> <p>Con l'occasione, si ribadisce che la circolazione di un treno senza la scheda treno, deve rivestire carattere di eccezionalità</p> <p><u>TRENI NON MUNITI DI SCHEDA TRENO.</u> <u>UTILIZZAZIONE DOCUMENTO "ORARIO DEL TRENO" PER NOTIFICA ORARIO</u></p> <p>I dati relativi all'orario di un treno possono,</p>					<p>Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>all'occorrenza, essere notificati al personale dei treni utilizzando un particolare documento che può essere stampato mediante la "procedura scheda treno" (p. 1.1 circolare del 27/04/98)</p> <p>Il documento in questione, denominato "Orario del treno" ed in corso di formalizzazione, potrà essere anche trasmesso alla stazione interessata via fax. Resta inteso che in questo caso la stazione ricevente deve accertarsi che i dati riportati nello stesso siano leggibili e congruenti con l'orario in suo possesso.</p> <p>La consegna di detto documento al personale dei treni, dovrà essere notificata mediante mod. M40</p> <p><u>TRENI NON MUNITI DI SCHEDA TRENO. NOTIFICA DATI CARATTERISTICHE TECNICHE</u></p> <p>Nelle stazioni d'origine ed in caso di variazione ai dati tecnici durante il percorso, ai treni devono essere notificate tutte le prescrizioni relative alle caratteristiche tecniche del treno. Tali prescrizioni devono essere partecipate su un modulo M40 a parte.</p> <p><u>TRENI NON MUNITI DI SCHEDA TRENO PER UNA SOLA PARTE DEL PERCORSO</u></p> <p>Nel caso che un treno munito di scheda treno debba percorrere un tratto di linea ad orario libero, per tale tratto non è necessario notificare tutti i dati relativi alle caratteristiche tecniche del treno, ma è sufficiente prescrivere che il personale dei treni deve ritenere validi i dati tecnici del treno già in</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>suo possesso.</p> <p><u>TRENI NON MUNITI DI SCHEDA TRENO. ACCERTAMENTO NELL'F.C.L. DELL'ESISTENZA DI EVENTUALI DISPOSIZIONI PARTICOLARI.</u></p> <p>Nei treni non scortati da scheda treno, il personale dei treni deve provvedere d'iniziativa ad accertare nell'F.C.L. l'esistenza di eventuali località di servizio, posti o tratti di linea per i quali esistono disposizioni particolari che possono interessare il proprio treno.</p> <p><u>ARRIVO O PARTENZE TRENI IN UNA STAZIONE DIVERSA DA QUELLA PROGRAMMATA</u></p> <p>Ad integrazione di quanto previsto dalla normativa (p. 1 2.13 della circolare del 09/04/1998), anche per i treni viaggiatori straordinari può esser previsto l'arrivo o la partenza in stazioni diverse. Ai treni merci e viaggiatori stradati in una stazione diversa da quella programmata non devono essere praticate per il percorso ove non esiste la scheda treno, le prescrizioni relative alle caratteristiche tecniche del treno, in quanto il personale dei treni deve continuare a ritenere validi i dati in suo possesso (scheda treno, prescrizioni ecc)</p> <p><u>TRENI CHE CAMBIANO LA NUMERAZIONE DURANTE IL PERCORSO</u></p> <p>La stazione che consegna il foglio di corsa e le schede treno relative all'intero percorso, può praticare le eventuali prescrizioni relative alle caratteristiche tecniche del treno variate, su un unico modulo intestato a tutti i treni, anche se la variazione interessa un solo treno.</p> <p><u>LIMITAZIONE DI VELOCITA' QUADRO 24 PUPOS</u></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>PARTE I^a Le limitazioni di velocità devono continuare ad essere notificate con modo M40.</p> <p><u>RECUPERO RITARDO</u> Le disposizioni relative al recupero dei ritardi sulle linee ave è ammesso l'anticipo di corsa con il rispetto delle sole indicazioni dei segnali (allegato I, p. 1.3 7. circolare del 09-04-98) sono valide esclusivamente sulle linee ove è in atto la sperimentazione della scheda treno. Pertanto sulle linee ove non è in atto detta sperimentazione continuano a valere le norme comuni.</p> <p><u>MANCATO AGGIORNAMENTO DELLA PROCEDURA SCHEDA TRENO</u> Nel caso di mancato aggiornamento, entro i termini previsti, della procedura scheda treno (circ. del 27/04/98), ogni Servizio Produzione ha l'obbligo di continuare a far praticare le occorrenti prescrizioni ai soli treni che hanno origine, o programmato il cambio del fdc, nelle stazioni ricadenti nella propria giurisdizione. I Servizi Produzione restano incaricati di informare il dipendente personale interessato; per il personale dei treni provvederanno le rispettive Asa.</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>				
<p>Circolare RE/ST.RES/R03.17.8 MT/CND.TR.FO.215.1(ZAK) MT/CND.MC.MI/65.R344 del 10-06-1998 Oggetto: Aggancio automatico di sola trazione di tipo Z-AK (traffico sperimentale)</p> <p>Ad integrazione e parziale modifica della circolare R/ST.RES/03.17.8.69-</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 			IF	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>MT/CND.TR.FO.215.1 (Z-AK) del 21/10/1997, relativa all'aggancio automatico di sola trazione di tipo Z-AK, si comunicano le modifiche da apportare alle norme a seguito della prima fase di sperimentazione.</p> <p>Le modifiche riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La fase successiva alla manovra di sblocco, perché l'asta di comando dopo essere stata lasciata ritorna indietro di circa 5 cm prima di arrestarsi ed assumere nuovamente la posizione di base solo dopo la separazione dei carri; - Le curve di piccolo raggio, perché è stato circoscritto maggiormente il limite della loro percorribilità fra 100m e 150m, mentre si è constatata la necessità di manovrare nella posizione lunga permanente entrambe le aste di comando degli Z-AK agganciati fra loro o con carri muniti di aggancio tradizionale su binari aventi raggio di curvatura inferiore a 100m è stata vietata. <p>Si riportano in Allegato 1 le pagine 1, 4, 5, 9, 16, 17, 21, 22 che hanno subito modifiche (le parole cambiate nel testo sono evidenziate in corsivo neretto) per la sostituzione delle pari numero nella circolare citata.</p> <p>Le Zone Territoriali del'ASA Materiale Rotabile e Trazione, e Manutenzione corrente interessate.</p> <p>I Servizi Produzione in indirizzo</p> <p>ALLEGATO 1 Vedi allegato</p>	<p>trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati;</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione. <p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.</p> <p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p>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>Circolare RE/ST.RES.03.1.7 del 10-06-1998 Oggetto: Esperimento di segnalazione</p>	<p>6.9 Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione, indipendente dal sistema</p>			<p>IF</p>	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>applicata alle staffe fermacarri. Impiego di staffe in legno di tipo francese per l'immobilizzazione dei rotabili</p> <p>1. Sperimentazione ed Impianti designati</p> <p>In esito alla richiesta avanzata dal Servizio Produzione di Bologna, si autorizza, in via sperimentale, l'adozione dei seguenti provvedimenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'impiego di staffe in legno per l'immobilizzazione dei rotabili nella stazione di Bologna S.Donato; - l'impiego di una segnalazione (asta con vela triangolare) sulle staffe in ferro attualmente in uso, nelle stazioni di Bologna S.Donato, Bologna Interporto, Parma e Piacenza. <p>1.1 Staffe in legno</p> <p>Nella stazione di Bologna S.Donato possono essere usate, per l'immobilizzazione dei rotabili, staffe in legno di tipo francese. Per l'applicazione delle suddette staffe devono essere seguiti i criteri di seguito riportati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le staffe devono essere poste in opera con la linguetta calzata sotto una ruota all'interno dei due assi (o dei due carrelli) dei rotabili, con l'asta recante la bandierina sporgente verso l'esterno del binario e tutte dallo stesso lato (possibilmente quello opposto all'interbinario); - Per l'estrazione delle staffe la cui linguetta si sia incagliata sotto la ruota, deve essere impiegato un 	<p>frenante di cui al precedente punto 6.6, che permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della linea da percorre.</p> <p>20.1 Un veicolo o un gruppo di veicoli si dice posto in stazionamento quando è immobilizzato, cioè gli è impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato, attraverso il sistema di immobilizzazione di cui al precedente punto 6.9. Le modalità di utilizzo di tale sistema devono assicurare l'immobilizzazione dei veicoli, anche in relazione al loro carico ed alle altre eventuali situazioni particolari, come la pendenza del binario e le condizioni climatiche avverse.</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>mezzo di trazione, avendo cura di togliere, preventivamente, la staffa collocata all'altra estremità della colonna;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le staffe in legno possono essere utilizzate elusivamente per l'immobilizzazione del materiale rimorchiato di un treno in una sosta temporanea o di veicoli in stazionamento (Artt. 7/15 RCT e 28/3-4 ISM). E' vietato il loro uso per situazioni diverse; - Le staffe non impiegate devono essere opportunamente custodite; - L'integrità delle staffe deve essere controllata prima e dopo ogni utilizzazione delle stesse e quelle che, a vista, risultano danneggiate devono essere poste fuori uso. Inoltre, ogni 3 mesi, deve essere effettuata una verifica generale dell'integrità di tutte le staffe in dotazione; - Il quantitativo di staffe da usare è riportato nella seguente tabella <p>Vedi TABELLA</p> <p>1.2 Staffe in ferro</p> <p>Le staffe fermacarri in ferro attualmente in uso devono essere impiegate secondo quanto previsto dalla vigente normativa. Al solo fine di migliorare operative degli agenti addetti alla manovra anche le staffe in ferro possono essere munite di una segnalazione (asta con vela triangolare) di caratteristiche identiche a quelle delle staffe in legno di cui al punto precedente.</p> <p>1.3 Norme comuni ai due tipi di staffe</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Le differenti caratteristiche prestazionali dei due tipi di staffe in ferro nella stessa località di servizio tranne il caso di impianti (fasci di binari, zone di lavoro) ben distinti e non interferenti fra loro. L'agente incaricato di inserire le staffe deve provvedere a calzare possibilmente i carri carichi. Le staffe fermacarri prive della apposita segnalazione devono essere poste fuori uso negli Impianti dove viene attuata la sperimentazione.</p> <p>2. Disposizioni attuative Codesto servizio resta incaricato di.....</p>					
<p>Circolare RE/ST.RES/02/1.G del 25-06-1998 Oggetto: Deroghe alle regolamentazione d'esercizio</p> <p>Continuano a pervenire richieste di deroga alla regolamentazione vigente a sanatoria di opere già iniziate. Al riguardo si osserva, in via preliminare, che il ricorso alla deroga deve avere carattere di eccezionalità, in modo da evitare per quanto possibile che l'eterogeneità degli impianti provochi condizioni di esercizio complesse e quale conseguenza norme operative particolarmente articolate.</p> <p>Inoltre la mancata tempestività delle richieste può comportare spese non giustificabili nei casi in cui le attese autorizzazioni non vengono concesse, per cui le opere già realizzate debbono essere modificate per ripristinare lo stato originario. Pertanto, anche in considerazione del fatto che le autorizzazioni di deroga sono spesso subordinate al parere vincolante di altre Unità Centrali, Codeste Sedi sono pregate di avanzare le relative richieste, corredate della</p>		M		GI IF	Non sono più ammesse deroghe al RCF

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
documentazione prescritta, già in fase di progettazione degli impianti e non appena in possesso degli elementi che consentano le necessarie valutazioni.					
<p>Circolare R/ST/R.02/3.51bis del 27-07-1998 Oggetto: Segnale di chiamata per le provenienze dal binario illegale In merito alla nota di cui a riferimento, si esprime parere sfavorevole all'adozione di un apposito simbolo, da esporre sui fascicoli orario, per individuare le stazioni munite di segnale di chiamata per le provenienze dal binario illegale. Al riguardo è da tenere presente che per le provenienze dal binario illegale ed in assenza del segnale di protezione a vela quadra, il PdM deve fare riferimento sempre al deviatoio di ingresso della stazione, prima del quale deve effettuare la fermata. La presenza nelle stazioni del solo segnale di chiamata, in corrispondenza del deviatoio medesimo, è tesa a ridurre i perditempo, e le difficoltà nelle stazioni gestite dal solo DM, in caso di circolazione a binario unico. Con l'occasione i Servizi Produzione restano incaricati di rimuovere eventuali annotazioni riportate in merito nei F.O.</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>Circolare RE/ST.RES/02/39 del 27-07-1998 Oggetto: M 100 h/DC A seguito di richiesta pervenuta dal Servizio Produzione di Napoli, è stato elaborato l'allegato modulo M. 100 h/DC che, rispetto a quello attuale, consente la registrazione di un maggior numero di treni ed è privo del quadro "CONFERME" non più necessario secondo le attuali norme che disciplinano la</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>			GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>trasmissione dei dispacci di movimento. Al riguardo si prega di esprimere un parere con cortese urgenza. L'uso del modulo verrà autorizzato a seguito delle valutazioni espresse da codesta Sedi.</p>					
<p>Circolare RE/ST.RES/02/3.11-15 del 04-09-1998 Oggetto: Treni per i quali è prevista l'impiego della sola segnalazione luminosa per la segnaletica annessa. Negli ultimi tempi sono entrati in servizio determinati treni, anche in ferrovie estere, composti da materiale rotabile avente le medesime caratteristiche particolari di quelli raffigurati all'Allegato 3 del Regolamento sui Segnali , per i quali è previsto, per la segnaletica annessa ai treni, sia di giorno che di notte, l'impiego della sola segnalazione di tipo luminoso. In attesa dell'aggiornamento del R.S., si dispone che per i treni composti con tali materiali devono essere adottate le medesime disposizioni previste dagli artt. 3/2e, 10/1, 11/2, 12/2, 14/2, 15/2, 20/1bis del R.S. Allo scopo di consentire l'individuazione di tali treni da parte del personale addetto alla circolazione, si riportano in allegato le loro raffigurazioni fotografiche e le relative denominazioni. I Servizi Produzione restano incaricati di informare il dipendente personale interessato, consegnando copia individuale della presente, tenendo presente che per il personale dei treni provvederanno le rispettive Asa a mezzo di "Reg. Nazionali". Allo scopo di consentire il necessario livello di</p>	<p>4.11 La testa e la coda dei treni devono essere inequivocabilmente identificabili attraverso specifiche segnalazioni. La segnalazione di coda deve essere presente solo sull'ultimo veicolo. 5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>qualità delle riproduzioni fotografiche, viene inviato un floppy disk contenente il supporto informatico dell'allegato. Vedi Allegato</p>					
<p>Circolare DI/TC.MV/RE/R.02 DI/TC 58.51 del 12/10/1998 Apparato centrale statico (ACS) dell'impianto deposito polifunzionale di Milano fiorenza. Caratteristiche e disposizioni tecnico-regolamentari PREMESSA 1. GENERALITA' L'Apparato Centrale Statico (ACS) di Milano Fiorenza è un nuovo sistema centralizzato per il governo delle funzioni dell'impianto, realizzato con tecnologia a logica programmata di tipo "distribuito", ovvero suddiviso in quattro Zone ACS. Lo scopo primario del sistema ACS è quello di gestire in sicurezza la circolazione nell'impianto, analogamente agli apparati con tecnologia tradizionale. Oltre alle logiche di movimento ed alle interfacce necessarie per l'Operatore del Movimento (OdM) il nuovo sistema ACS mette a disposizione degli operatori impegnati nella gestione dell'impianto, sia dal punto di vista dell'esercizio che della manutenzione, una serie di funzioni di supporto per l'espletamento dei loro compiti. 2. PRINCIPALI CARATTERISTICHE DELL'APPARATO Le principali caratteristiche dell'apparato sono le seguenti: • l'organo di comando degli istradamenti è costituito da una tastiera del tipo per</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 ACSA - RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>postazione Personal Computer e da una tastiera di tipo funzionale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le ripetizioni relative allo stato degli enti ed ai comandi impartiti sono visualizzate su Terminale video; • l'apparato è del tipo deno a <i>leve libere</i>, in quanto gli organi di comando sono privi di collegamenti meccanici o di vincoli elenromeccanici che ne impediscono lo spostamento; di conseguenza turti i collegamenti necessari sono realizzati nelle funzioni logiche <i>software</i> (S W) • l'apparato è a <i>comando perduto</i>, cioè il comando impartito si effenua soltanto se le condizioni volute sono soddisfatte fino al momento in cui la funzione di comando resta attiva, <p>Il comando non si attua qualora siano in atto istradamenti incompatibili, esclusioni di enti o disalimentazioni di zone TE interessanti il movimento comandato e si distrugge automaticamente appena cessa la funzione di comando stessa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'apparato realizza la <i>distruzione tlutomatica del comando</i>, cio- il comando attuato si annulla automaticamente al passaggio della manovra che lo ha utilizzato e pertanto gli agenti addetti all'esercizio non devono eseguire alcuna operazione per riporre r apparato nello stato di riposo: i deviatoi, di regola, restano nell'ultima posizione comandata; quando occorra, // comando impartito si può annullare manualmente comandando la relativa funzione di annullamento istradamento. • l'apparato realizza la <i>liberazione elastica</i>, 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>cioè la cessazione del bloccamento dei deviatori ed eventuali altri enti avviene gradualmente, al passaggio dei rotabili.</p> <p>3. COSTITUZIONE DELL'APPARATO '- La postazione dell'OdM è costituita da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un Terminale Operatore (TO); • un Terminale Funzionale (TF); • due video per il Quadro Luminoso (QLv) <p>Vedi figura</p> <p><i>3.1 Terminale Operatore (TO)</i> Il TO comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un video TO; • una tastiera estesa con mouse. <p>Il TO permette, per mezzo delle funzioni di cui dispone, la formazione degli istradamenti in assenza di anomalie. Integrando le ripetizioni del QLv e TF fornisce un ausilio all'OdM sia diagnosticandogli, con opportuna messaggistica, il grado di fattibilità dell'istradamento impostato, sia suggerendo gli eventuali provvedimenti da adottare rispetto ad impedimenti che vadano ad interferire sulle fasi di formazione o liberazione.</p> <p><i>3.2 Terminale Funzionale (TF)</i> Il TF è composto da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un video TF; • una Tastiera Funzionale (Tastiera /F). <p>Il video del TF visualizza, di regola, lo stato degli enti di piazzale e le funzioni di emergenza relative agli stessi.</p> <p>La tastiera /F consente all'operatore di impostare i comandi di istradamento, i comandi di emergenza (manovra</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>individuale degli enti di piazzale) ed i comandi di soccorso.</p> <p>Il TF permette, per mezzo delle funzioni di cui dispone, la formazione degli istradamenti anche in presenza di anomalità.</p> <p><i>3.3 Quadro luminoso video (QL v)</i></p> <p>Il QLv riproduce schematicamente il piazzale (<i>segnali bassi (Sb), deviatori (Dev), scarpe fermacarri (sfc), circuiti di binario (cdb), ecc.</i>) e fornisce il controllo dello stato degli enti raffigurati. Pennette, inoltre, all'OdM di rendersi conto, mediante apposite indicazioni, delle varie operazioni compiute dall'apparato per la formazione e la distruzione degli istradamenti.</p> <p>4. SEGNALAMENTO BASSO LUMINOSO DI MANOVRA</p> <p>L'IDP di Milano Firenze è dotato di segnali a basso di tipo luminoso (<i>art.52/2 R.S.</i>), al quale è stato conferito un ulteriore aspetto, in aggiunta a quelli già previsti, costituito <i>sia di giorno che di notte da tre luci bianche accese a luce fissa.</i></p> <p><i>Tale segnalazione si verifica a condizione che il tratto di binario a valle del segnale basso sia libero da rotabili ed esista il controllo di illuminazione del successivo segnale basso, quando il movimento è delimitato da quest'ultimo, che può essere disposto per la fermata o per il libero passaggio.</i></p> <p>L'aspetto con tre luci fisse assume comunque il medesimo significato di <i>"libero passaggio "</i> con due luci verticali previsto dal R.S. e la sua introduzione, pertanto, non</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>modifica gli obblighi per il personale di condotta.</p> <p>Un movimento di manovra regolato da un Sb può estendersi fino ad un punto prestabilito, individuato da un segnale di arresto (rifrangente), che delimita l'inizio delle zone di lavorazione. Tale segnale sarà posizionato alla sinistra del binario cui si riferisce.</p> <p>Pertanto, gli aspetti del segnalamento basso, nell'impianto in oggetto, sono i seguenti: Vedi figura</p> <p>5. CARATTERISTICHE FUNZIONALI DELL'APPARATO</p> <p>5.1 Comandi</p> <p>I comandi vengono effettuati dall'OdM utilizzando il TO e/o il TF .</p> <p>I comandi che non necessitano di specifiche cautele, in quanto la sicurezza è garantita dall'apparato tramite la disposizione a via libera dei Sb, possono essere effettuati da TO.</p> <p>I comandi di soccorso e di emergenza devono essere effettuati tramite la Tastiera /F, utilizzando all'occorrenza le ripetizioni del video TF.</p> <p>I comandi per la disalimentazione dei deviatori (DIS) e per l'esclusione degli enti (Es) vengono normalmente inviati e verificati tramite TF. Gli stessi possono essere realizzati tramite TO: in quest'ultimo caso devono comunque essere verificati tramite TF.</p> <p>Nella tabella 1 riportata in allegato, vengono riepilogate le tipologie dei vari comandi, con specificazione del terminale (TO e/o TF) che ne consente l'effettuazione.</p> <p>5.2 Dispositivi di al/arme</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Per richiamare l'attenzione dell'OdM al verificarsi di anomalie sono state realizzate segnalazioni ottiche/acustiche in analogia con quanto previsto al punto 1.2.04 dell'IEAC, con le seguenti particolarità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le ripetizioni ottiche segnalano anche l'azionamento della relativa funzione di tacitazione; • al cessare della anomalie le ripetizioni ottiche/acustiche ritornano automaticamente allo stato di riposo ovvero non è necessario l'intervento dell'OdM. Le funzioni di tacitazione non sono subordinate all'azionamento di alcun dispositivo di piombatura, ma sono comunque opportunamente registrate. <p><i>5.3 Funzioni di soccorso e loro impiego</i></p> <p>Le funzioni di soccorso previste sono in parte quelle indicate al punto 1.2.05 dell'IEAC (Tb Dev, Tc Dev, ecc.) ed in parte innovative (Tx per ente: dev, sfc, cdb, Sb, consenso (Cs)).</p> <p>Le funzioni di soccorso lx sono state realizzate in modo da poter superare le condizioni di piazzale mancanti e permettere la disposizione a via libera dei Sb. Ad integrazione dell'IEAC Libro 1 Sez 2° dell'istruzione Servizio Deviatori (ISD), tali funzioni sono utilizzabili anche per il superamento di condizioni mancanti di enti, a seguito di interventi manutentivi, dopo la rimozione della "funzione di esclusione Es" (cfr. § 5.4, 5.5).</p> <p>L'attivazione di una funzione di soccorso lx richiede, oltre alle necessarie digitazioni, che sia in atto il comando del relativo istradamento e che l'ente soggetto ad</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>anormalità sia effettivamente riconosciuto guasto dall'apparato.</p> <p>Se attivata, una funzione di soccorso Ix si annulla automaticamente con l'occupazione del comando dell'istradamento per cui era stata utilizzata, salvo quella relativa ai cdb di occupazione permanente, in quanto l'esclusione della libertà di tale cdb, fra le condizioni della costituzione dell'istradamento, non permette la distruzione automatica dello stesso a seguito della sua occupazione. Pertanto, qualora tale funzione sia stata comandata su un cdb di occupazione permanente, perchè questa ritorni allo stato di riposo, deve essere annullato manualmente il comando di istradamento. L'annullamento deve essere eseguito immediatamente dopo che l'istradamento sia stato impegnato dal movimento di manovra.</p> <p>Al persistere della stessa anormalità, la funzione di soccorso deve essere ripetuta, all'occorrenza, di volta in volta.</p> <p>Su tale apparato le funzioni di soccorso non sono subordinate all'azionamento di alcun dispositivo di piombatura. Le attivazioni di tali funzioni vengono comunque opportunamente registrate su supporto informatico, al cui accesso, con specifica procedura, possono essere autorizzati determinati agenti della manutenzione.</p> <p><i>5.4 Funzione di esclusione enti</i></p> <p>La funzione di esclusione Es, prevista dalle disposizioni tecnico/normative vigenti per il deviatore (art. 12/10 ISD), è stata estesa</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>anche al Sb e al cdb.</p> <p>La funzione ES impedisce l'utilizzazione degli enti per i quali è stata comandata; sarà attivata dall'OdM di propria iniziativa (per provvedimenti cautelativi di circolazione) e previa intese con l'AMi per interventi manutentivi degli enti, in sovrapposizione alla normativa in vigore.</p> <p>L'attivazione della funzione Es deve essere verificata sul video del TF.</p> <p>La funzione ES risponde alle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un ente non può essere escluso se è interessato da un istradamento; • un ente escluso non consente la formazione di un istradamento che lo interessa. <p><i>5.5 Stabilizzazione e rimozione della Funzione Es</i></p> <p>La funzione ES, attivata dall'OdM, sarà stabilizzata dall'AM tramite "un'interfaccia manutentore". La stabilizzazione, da compiere prima di intervenire sull'ente interessato sotto revisione, impedisce all'OdM di rimuovere l'Es.</p> <p>La funzione di stabilizzazione deve essere verificata tramite video del TF.</p> <p>Lo stato di esclusione e della successiva stabilizzazione di un ente potrà essere verificato dall'AM sul proprio terminale, da cui è anche possibile per i deviatori, nello stato di stabilizzazione, comandarne la manovra individuale .</p> <p>Al termine dell'intervento manutentivo l'AM e l'OdM devono procedere congiuntamente all'annullamento 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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>slabilizzazione.</p> <p><i>5.6 Altre apparecchiature di cabina</i></p> <p><i>a) Interruttori a scatto "I"</i></p> <p>In deroga a quanto previsto al punto 1.2.07 dell'IEAC, non sono disponibili per l'OdM gli interruttori a scatto di massima corrente "I" per la protezione della manovra dei deviatori: l'operazione necessaria per interrompere la corrente di alimentazione dei deviatori è ottenuta mediante un'apposita funzione (DIS). L'attivazione di tale funzione, come per quelle di soccorso, non è subordinata all'azionamento di alcun dispositivo di piombatura; l'attivazione e l'annullamento della stessa vengono comunque opportunamente registrate su supporto informatico.</p> <p>L'attivazione della funzione "DIS" deve essere verificata tramite video del TF.</p> <p><i>b) Pannello emergenza</i></p> <p>In caso di arresto dell'apparato ACS (o di una sua Zona), per il successivo ripristino occorre utilizzare appositi tasti che possono essere manipolati esclusivamente dall'AM.</p> <p>Tali tasti sono corredati del dispositivo di piombatura, munito di piombo rotondo.</p> <p>Modalità e criteri per la ripresa dell'esercizio ferroviario al ripristino dell' ACS, sono riportate al successivo punto II.</p> <p><i>5.7 Cdb di immobilizzazione deviatori</i></p> <p>Essendo tutti i movimenti di manovra comandati da Sb e poichè in caso di guasto agli enti è, di norma, possibile ottenere il bloccamento del PO e l'apertura del Sb, è stata adottata, a livello di specificazione tecnica, la soluzione di non integrare i cdb di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>immobilizzazione con un ulteriore cdb nei casi in cui questi risultano, rispetto alla punta dei relativi deviatori, di estensione inferiore a quella prevista dal Capitolato Tecnico IS/O I Ed 1973 (punto 10.11), Tutti i suddetti casi vanno convenientemente indicati nel Registro delle Disposizioni di Servizio.</p> <p>6. FUNZIONAMENTO DELL'APPARATO 6.1 Operazioni dell'ACS per la formazione dell'istradamento</p> <p>Le operazioni per il comando e la formazione di un istradamento sono le stesse previste al punto 1.3.03 dell' IEAC con l'aggiunta della verifica della libertà della via che, come per la formazione degli itinerari, precede, nella sequenza delle operazioni, il bloccamento del percorso.</p> <p>a) Verifica della via</p> <p>La verifica della via, nell'apparato in oggetto, consiste nel controllare che siano liberi tutti i circuiti di binario (cdb) interessati (percorsi e laterali) e che sia illuminato il Sb del punto finale del movimento comandato, quando questo esista, Pertanto, secondo il tipo di movimento di manovra comandato, possono verificarsi le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se l'istradamento si estende fino ad altro Sb, la verifica della via consiste nei controlli dei cdb interessati e dell'illuminazione di detto segnale; • se l'istradamento si estende fino al paraurti di un binario tronco, la verifica della via consiste nel solo controllo dei cdb interessati, essendo il punto di arresto individuato dall'apposito segnale di arresto (rifrangente), 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>posto sul paraurti;</p> <ul style="list-style-type: none"> • se l'istradamento si estende fino a 11' inizio di una zona di lavorazione la verifica della via consiste ancora nel solo controllo dei cdb interessati, essendo il punto di arresto individuato dall'apposito segnale di arresto (rifrangente); • se l'istradamento è diretto verso Milano Certosa, nel controllo della via è richiesta anche la condizione di consenso di detta stazione. <p><i>b) Bloccamento del punto di origine</i> Dopo la verifica della libertà della via, l'apparato attua il bloccamento dell'istradamento in due fasi successive; il bloccamento del percorso e, dopo la verifica dei deviatori e delle scarpe fermacarri, il bloccamento del punto di origine (PO). Per gli istradamenti diretti verso le zone di lavorazione, la verifica del percorso è condizionata dal consenso delle zone stesse. La liberazione del PO è subordinato allo stato di libertà di un apposito cdb, detto cdb di approccio; pertanto è possibile sciogliere il bloccamento, previo l'annullamento del comando, fino a quando il treno non abbia impegnato il cdb di approccio.</p> <p><i>c) Disposizione dei Sb a libero passaggio con tre luci</i> La manovra per il libero passaggio con tre luci dei Sb segue automaticamente il bloccamento del PO dell'istradamento, purchè le funzioni relative alla chiusura dei Sb non siano state attivate. In apparato, oltre al controllo di via impedita dei Sb, viene</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>verificato anche quello di via libera. Tali controlli, sono opportunamente indicati sul Qlv.</p> <p><i>d) Movimenti di accodamento</i> Qualora sia necessario effettuare un accodamento sui binari di stazionamento, questo può avvenire a condizione che solo l'ultimo cdb del percorso (emistazionamento) sia occupato dal materiale a cui ci si deve accodare. La formazione del relativo istradamento avviene con apposito comando di "accodamento", oppure a seguito di apposito intervento di soccorso (Tb O), nel caso che l'0dM abbia già comandato un istradamento. Il Sb relativo, per tali movimenti, si dispone all'aspetto di "libero passaggio" con due luci verticali.</p> <p><i>6.2 Operazioni per la distruzione degli istradamenti</i> Oltre a quanto già previsto ai punti 1.3.04 e 1.3.05 dell'IEAC, le operazioni per la distruzione degli istradamenti sono le seguenti:</p> <p><i>a) Occupazione dei Sb</i> L'occupazione del Sb avviene quando la manovra impegna con il primo asse il cdb a valle del segnale stesso, in quanto nell'impianto non sono previsti movimenti di manovra spinti.</p> <p><i>b) Liberazione del punto di origine</i> La liberazione del PO dell' istradamento avviene dopo che il treno ha abbandonato il cdb di approccio (posto immediatamente a monte del Sb stesso). Nel caso di comandi in successione per istradamenti di prosecuzione, la liberazione del relativo PO è</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>condizionata anche alla liberazione del punto tinale delristradamento precedente.</p> <p><i>c) Liberazione del percorso</i> La liberazione del percorso avviene gradualmente, in concomitanza all'abbandono della manovra dei singoli cdb interessati, purchè sia avvenuta la loro regolare occupazione. Infatti, nella tase di liberazione elastica del percorso, viene veriticata, automaticamente dall' apparato, l'occupazione di ogni cdb. Nel caso ciò non si verificasse, l'apparato blocca la liberazione elastica del percorso a partire dal cdb che, al transito dei rotabili, non è passato allo stato di occupato. Tale veritica viene attivata automaticamente dall' apparato quando il cdb di approccio, dopo il bloccamento del punto origine, passa dallo stato di occupato a quello di libero.</p> <p><i>d) Distruzione manuale</i> Nel caso il cdb di approccio non sia stato impegnato da manovre, la distruzione manuale di un istradamento avviene automaticamente con l'annullamento del comando stesso, senza dover eseguire la liberazione artificiale.</p> <p>7. ANORMALITÀ RELATIVE AI DEVIATOI E AI CDB</p> <p><i>7.1 Deviatoi centralizzati</i> Il controllo di un deviatoio può essere escluso dalle condizioni richieste dall'apparato per la disposizione al libero passaggio dei Sb quando venga comandato un istradamento che interessa un deviatoio guasto; tale operazione viene eseguita utilizzando un'</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>apposita funzione di soccorso (TxIDev). Ovviamente la funzione stessa deve essere utilizzata solo dopo avere eseguito gli accertamenti e gli interventi previsti dalla vigente normativa nei casi di guasti ai deviatoi. La sua utilizzazione comporta la disposizione del segnale basso all'aspetto di "libero passaggio con due luci verticali".</p> <p>Tutte le volte che la normativa vigente preveda l'interruttore a scatto "1" in posizione di aperto con piombamento in tale posizione l'OdM dovrà comandare la funzione (DIS) e verificarne l'efficacia sul video TF.</p> <p><i>7.2 Circuiti di binario</i></p> <p>Il controllo di un circuito di binario indebitamente occupato può essere escluso dalle condizioni richieste dall'apparato per la disposizione al libero passaggio dei Sb quando venga comandato un istradamento che interessa il cdb difettoso; tale operazione viene eseguita utilizzando un' apposita funzione di soccorso (Txlcdb). Ovviamente la funzione stessa deve essere utilizzata solo dopo avere eseguito gli accertamenti e gli interventi previsti dalla vigente normativa nei casi di guasti ai cdb. La sua utilizzazione comporta comunque la disposizione del segnale basso all'aspetto di <i>"libero passaggio con tre luci"</i>.</p> <p>Nel caso di attivazione di detta funzione per guasto ad un cdb di occupazione permanente, il Sb, una volta superato, <i>non si occupa permanentemente</i>, ma si ridispone a via libera appena liberato l'istradamento, se non viene distrutto manualmente il</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comando di Istradamemo. L'annullamento del comando di istradamento, quindi, deve essere impartito <i>subito dopo</i> che la manovra abbia superato il segnale.</p> <p>8. ANORMALITÀ' RELATIVE AI CONSENSI La mancanza di un consenso per guasto può essere esclusa dalle condizioni richieste dall'apparato per la formazione di un istradamento che interessa il consenso mancante; tale operazione viene eseguita utilizzando apposita funzione di soccorso (Tx/es).</p> <p>9. ANORMALITA' RELATIVE AI SB E AGLI ISTRADAMENTI <i>9.1 Mancanza del controllo di un Sb di punto finale di istradamento</i> Il controllo di efficienza di un Sb spento, può essere escluso dalle condizioni richieste dall'apparato per la formazione dell'istradamento diretto verso tale Sb; tale operazione viene eseguita utilizzando un'apposita funzione di soccorso (Tx/Sb). La sua utilizzazione comporta la disposizione del Sb, che comanda il movimento verso il Sb spento, all'aspetto di <i>"libero passaggio con due luci verticali"</i>, Tale controllo viene invece automaticamente escluso, di regola, dall'apparato a seguito di regolare comando dell'istradamento di prosecuzione. In quest'ultimo caso, l'utilizzo di tale procedura comporta la disposizione del Sb, che comanda il movimento, all'aspetto di <i>"libero passaggio con tre luci"</i>. Ovviamente la funzione TxSb deve essere utilizzata, oppure l'istradamento di presecuzione dovrà essere</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comandato, solo dopo ·avere eseguito gli interventi previsti dalla normativa in vigore nei casi di guasti ai Sb.</p> <p>9.2 <i>Mancata liberazione elastiéa dell'istradamento</i></p> <p>La mancata liberazione elastica del percorso può verificarsi, tra l'altro, anche in caso di mancata occupazione di un cdb. In tale eventualità, dal cdb non verificato occupato dall'apparato, permane il bloccamento del percorso (striscia bianca sul Qlv). La liberazione del percorso può essere comunque effettuata tramite un'apposita funzione (TVcdb). Ovviamente la funzione stessa deve essere utilizzata solo dopo avere eseguito l'accertamento che il tratto di binario sia libero da rotabili.</p> <p>10. MOVIMENTI DI MANOVRA CON SB A VIA IMPEDITA</p> <p>L'apparato consente sempre, tramite utilizzo delle funzioni di soccorsoTx, di pervenire al bloccamento del PO. In caso di mancata disposizione a libero passaggio di un Sb, all'OdM, fino all'autorizzazione della manovra, compete l'accertamento sul mantenimento delle condizioni utilizzate per il bloccamento del PO.</p> <p>11. DISCONNESSIONE E RIPRISTINO DELL'ACS</p> <p>L'ACS è costituito da due sottosistemi "<i>Normale e Riserva</i>" il cui stato di funzionamento è rilevabile dalle ripetizioni presenti sul Video TO. Il dispositivo "<i>N/R</i>" è in grado di "<i>disconnettere</i>" il sottosistema "<i>in servizio</i>", se oggetto di malfunzionamenti, commutando le uscite verso il sottosistema "<i>disponibile</i>". L'ACS si disconnette dalle uscite</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>nell' eventualità che malfunzionamenti o disturbi transitori vadano ad interessare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il sottosistema <i>"in servizio"</i> quando l'altro si trova nello stato <i>"non attivo"</i> o <i>"non disponibile"</i>; • entrambi i sottosistemi quando si trovano nel loro stato di funzionamento ovvero rispettivamente <i>"in servizio"</i> e <i>"disponibile"</i> <p><i>11.1 Disconnessione di uno o più ACS</i> In caso di disconnessione, le seguenti funzioni, eventualmente attive, vengono annullate.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chiusura segnali (singola e d'area) • Disalimentazione deviatoi • Funzioni di manovra individuale deviatoi • Esclusione e Stabilizzazione; • Inibizioni per disalimentazioni di zone TE <p>La disconnessione, impedisce la formazione degli istradamenti o il mantenimento a libero passaggio dei segnali che comandano istradamenti uscenti o entranti nella Zona ACS interessata.</p> <p>Per imprescindibili necessità di servizio, i movimenti di manovra interessanti una zona ACS disconnessa, potranno essere autorizzati dall'OdM previ gli accertamenti prescritti e le operazioni richieste per la formazione dell'istradamento con Sb a via impedita o guasti, utilizzando i soli controlli e comandi, disponibili in apparato tramite TF e dopo aver ricevuto conferma scritta da parte dell' AM dell'avvenuta disalimentazione dei deviatoi appartenenti alla zona ACS disconnessa.</p> <p><i>11.2. Ripristino a seguito disconnessione</i> L'AM prima di iniziare le procedure di ripristino, dovrà ottenere dall'OdM la</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SYSTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>conferma della sospensione delle manovre interessanti la zona disconnessa; successivamente attiverà il tasto di Ripristino corrispondente alla Zona ACS interessata. Conseguentemente all'azionamento dei tasti di ripristino, l'ACS provvede ad autoconfigurare la logica interna coerentemente con la situazione degli enti di piazzale, attraverso l'acquisizione dei rispettivi controlli, ed a disporre nello stato convenzionalmente definito "normale" le funzioni di tipo stabile (es.: funzioni di comando deviatoio: <i>in automatico</i>; funzioni Esenti: <i>in incluso</i>, ecc.).</p> <p>L'OdM, ricevuto dall'AM avviso scritto dell'avvenuto ripristino, prima di riprendere l'esercizio, dovrà riattivare in apparato le funzioni precedentemente attivate, dopo avere ricostruito la situazione preesistente al momento della disconnessione, tramite la modulistica emessa. Tali eventuali funzioni da ripristinare sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esclusioni enti in regime di manutenzione/interruzioni; • inibizioni per disalimentazioni di zone TE; • chiusura segnali e bloccamenti manuali dei deviatoi, rispetto ad interruzioni di tratti di binario. <p>Alla ripresa dell'esercizio, per l'esecuzione di movimenti di manovra interessanti enti guasti, l'OdM dovrà ripetere tutti gli accertamenti prescritti (di cabina e di piazzale), ritenendo nulli quelli eventualmente condotti in precedenza alla disconnessione.</p> <p>12. ANNOTAZIONI SU M. 125a</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Tutte le anomalità e l'azionamento delle funzioni di soccorso vanno annotate sul Mod. M 125a utilizzando le formule previste dall'IEAC. opportunamente modificate.</p> <p>13. DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>Il Servizio Produzione di Milano resta incaricato di predisporre le necessarie disposizioni di dettaglio occorrenti, in base alle norme e ai criteri riportati nelle presenti disposizioni. Qualora tali disposizioni abbiano ricadute su personale di condotta le stesse devono essere concordate con la Zona Territoriale della' ASA MRT interessata.</p> <p>Il personale dell'Asa Materiale Rotabile e Trazione interessato, sarà opportunamente informato a cura della stessa Asa.</p> <p>Allegato 1</p>					
<p>RFI DI/TC .MV.RE/R. 03 del 28/10/1998 Norme particolari provvisorie per la circolazione degli ETR 470</p> <p>Per opportuna conoscenza e per l'informazione del personale interessato, si trasmette in copia la nota MT/SIS.SE/ETR470 del 9/10/1998.</p> <p>La presente annulla e sostituisce la L.C. MT/CND.TR.FO.200.ETR del 23/5/1997, trasmessa da questa Sede con nota RE/ST.RES/R.03 del 14/7/1997.</p> <p>Segue Allegato.....</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per lo sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			<p>IF</p>	
<p>Circolare RFI DI/TC /MV.RE/02/3.65 del 28/10/1998 Soccorso fra treni composti di materiale ETR 500/92 PREMESSA</p> <p>Con circolare R/ST.MV/R.02/1.24/20 del</p>	<p>18.1. Nel caso in cui un treno non possa proseguire con i propri mezzi. l'agente di condotta deve inoltrare, al regolatore della circolazione, la richiesta di soccorso,provvedendo altresì all'esposizione sul terreno, in punto stabilito dalle specifiche procedure, di un segnale d'arresto (bandiera</p>			<p>IF</p>	<p>Le IF per ciò che riguarda la richiesta del soccorso e gli aspetti tecnici del convoglio.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>07/11/1995 dell'ex Area Rete, è stata introdotta la possibilità di prestare soccorso ad un treno, fermo in linea per guasto, con altro treno circolante a seguito. La normativa è applicabile quando entrambi i convogli sono composti di materiale ordinario, mentre quando i convogli sono composti di mezzi leggeri, la stessa può essere applicabile solo previa autorizzazione delle Unità centrali. Allo scopo di ovviare ulteriormente alle ripercussioni negative sulla regolarità della circolazione che inevitabilmente provoca l'arresto dei treni in linea, è stata prevista, d'intesa con l'Asa Materiale Rotabile e Trazione, la possibilità di avvalersi della succitata normativa anche nel caso in cui entrambi i convogli siano composti di materiale ETR 500/92.</p> <p>I. DISPOSIZIONI NORMATIVE.</p> <p>Un treno, fermo in linea per guasto, può essere soccorso da un treno circolante a seguito anche nel caso in cui entrambi i convogli siano composti di materiale ETR 500/92. Per il soccorso devono essere osservate le medesime disposizioni previste dal punto 1.4 della già citata circolare R/ST.MV/R.02/1.24/20 del 7/11/1995 dell'ex Area Rete, salvo quanto di seguito specificato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'aggancio dei due convogli deve essere preannunciato dal p.d.m. del treno che ha richiesto soccorso; • l'esecuzione della prova del freno compete al macchinista della cabina di guida da cui avviene il comando del freno; • l'erogazione dell'A. T. da parte dell'ETR 	<p>rossa o fanale di segnalazione o luce rosso) per l'orientamento del convoglio soccorritore. In attesa del soccorso il treno non deve più essere spostato, anche nel caso in cui cessasse la necessità del soccorso, a meno di una specifica prescrizione del regolatore della circolazione al quale è stata fatta la richiesta di soccorso.</p> <p>18.2. L'invio del convoglio soccorritore sul binario occupato dal treno da soccorrere deve essere autorizzato dal regolatore della circolazione al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso. Il convoglio soccorritore dovrà essere inoltre autorizzato a entrare nella sezione di blocco occupata dal treno da soccorrere e proseguire con marcia a vista fino al segnale di arresto di cui al precedente punto 18.1, da dove dovrà accostarsi al treno da soccorrere per l'aggancio con le necessarie cautele.</p> <p>18.3. Dopo la congiunzione i due convogli uniti devono circolare come un unico treno nel rispetto delle norme di cui al presente regolamento.</p>				<p>I GI per ciò che riguarda la circolazione del convoglio di soccorso e dopo il soccorso.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>soccorritore può avvenire solo se necessaria;</p> <ul style="list-style-type: none"> • se ritenuto più conveniente ai fini della regolarità, i due materiali congiunti anziché proseguire possono retrocedere in una precedente stazione. Resta inteso che in questo caso devono essere osservate anche le norme che disciplinano la retrocessione dei treni. <p>2. DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le presenti disposizioni devono essere osservate a partire dal 1/12/1998. - I Servizi Produzione restano incaricati di informare il dipendente personale interessato, tenendo presente che per il personale dei treni provvederanno direttamente le ASA in indirizzo. 					
<p>RFI DI/TC /MV.RE/02/1.6 del 24/11/1998 Licenziamento treni</p> <p>E' stato segnalato che alcune disposizioni di carattere organizzativo, emanate in sede locale per disciplinare il licenziamento dei treni in relazione al posto occupato dal capotreno, e interessanti esclusivamente i dirigenti movimento ma impropriamente estese al personale dei treni, hanno generato dubbi nel personale di bordo che le ha indebitamente ritenute valide ovunque e in tutti i casi analoghi. Al riguardo si precisa che per il licenziamento dei treni devono essere osservate scrupolosamente le norme previste dall'art. 6 R.C.T. (e corrispondente art. 19 I.P.C.L.). In particolare il personale dei treni, ai fini del licenziamento, si deve attenere a quanto previsto dall'apposito quadro del Fascicolo Orario (o quello del Fascicolo Circolazione Linee per le linee ove</p>	<p>9.4 L'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento.</p> <p>9.5 Qualora l'autorizzazione al movimento non sia indirizzata dal sistema di segnalamento univocamente al treno a cui si riferisce, la partenza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione.</p>	M	I	GI	<p>La partenza dei treni avviene di iniziativa dell'agente di condotta, salvo alcuni casi per i quali deve intervenire il regolatore della circolazione.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>è in uso la scheda treno). Qualora si ritenga necessario che in una stazione determinati treni vengano licenziati dal D.M. in via permanente, pur partendo da binari ove l'ordine di partenza è affidato al capotreno, le relative disposizioni debbono essere riportate nel quadro suddetto, ed al fine di evitare casistiche, il ricorso al provvedimento è ammesso solo nel caso che interessi tutti i treni appartenenti ad una determinata categoria (ad esempio: "Tutti i treni esclusi ES", ecc.). Qualora invece il provvedimento riguardi solo singoli treni, devono essere adottate le norme di cui all'art. 6/8 quinquies R.C.T. (e corrispondente art. 19/3 quater LP.C.L.); eventuali disposizioni locali concernenti l'organizzazione del servizio per il licenziamento di tali treni, al fine di evitare malintesi, non devono essere portate a conoscenza del personale dei treni. Resta inteso che l' Asa Passeggeri dovrà, per quanto tecnicamente possibile, programmare il posto del capotreno in una carrozza ubicata verso la testa del convoglio, al fine di agevolare il licenziamento. Codesti Servizi restano incaricati di annullare le disposizioni in contrasto con la presente e di adeguare, se necessario, il quadro dei F.O. e dei F.C.L. Di quanto sopra dovrà essere informato il personale dipendente interessato; per il personale dei treni provvederanno le rispettive Asa.</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>				
<p>DI/TC .MV.RE.02/3.51bis del 14/12/1998 Segnali luminosi di 1° categoria integrati da segnalazione ausiliaria.</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali,</p>		I	GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Con la nota a riferimento, Codesto Servizio ha chiesto apposita autorizzazione per l'istallazione in alcuni impianti di giurisdizione, della segnalazione ausiliaria in oggetto. Al riguardo si precisa quanto segue.</p> <p>Con circolare R/ST/MV/R.02/3.51 del 12/7/95 (Segnali luminosi di 1° categoria integrati da segnalazione ausiliaria.) sono state emanate apposite disposizioni impiantistiche in merito alla installazione di tale segnalazione ausiliaria.</p> <p>Con circolare R/ST/MV/R.02/3.51 BIS del 17/7/95 (Estensione del "rappel"), è stato rivolto l'invito ad applicare in modo diffuso tale segnalazione ai segnali di protezione, al fine di ottenere significativi recuperi di regolarità per gli ingressi in binario deviato.</p> <p>Sulla base delle suddette norme, la segnalazione in questione deve intendersi applicabile non solo su intere linee, ma anche in singoli impianti e, implicitamente, non più soggetta ad autorizzazione di questa Sede.</p> <p>In merito alle specifiche norme relative all'osservanza delle segnalazione in questione, debbono ritenersi esaustive quelle riportate nel punto ¼-d) della circolare R/ST/MV/R.GL.02/1.6/010 DEL 12/7/95 (Nuove procedure di ricevimento dei treni in stazione).</p>	<p>denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>5.1. Ciascuno 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 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</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	indicare sul terreno vincoli di marcia già notificati ai treni tramite le DEL o le prescrizioni di movimento.				
<p>R-9803412-P del 18/12/1998 Attivazione impianti di blocco automatico con ripetizione dei segnali Oggetto: Revisione Fascicoli Orario - Procedura M53 Allegati: 1 Con la circolare R/980 1023/P - R/ST.RESIR03.11.5 del 09/04/98 sono state emanate disposizioni relative ai nuovi documenti riguardanti l'Orario di Servizio. Con la presente circolare vengono fornite le disposizioni relative all'utilizzazione della procedura informatica (Allegato I) per la predisposizione e la stampa dei moduli M53, nonché per la visualizzazione e la stampa di parte dell'orario dei treni di cui ai punti 1.1.6 e 1.1.9 della citata circolare. A riguardo si sottolinea che, per quanto riguarda il modulo M53, la procedura suddetta ha al momento la funzione di facilitare i compiti del CRTM, al quale compete la verifica e la determinazione definitiva degli incroci e delle precedenzae. I Servizi Produzione restano incaricati di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • disporre l'estrazione e l'aggregazione dei dati ricevuti dal Servizio Orari (Treno Nazionale) occorrenti per l'utilizzazione della procedura; • emanare le necessarie norme di dettaglio; • istruire il dipendente personale interessato all'uso della procedura. <p>La presente annulla e sostituisce la circolare</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SYSTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				Aspetti tecnico-organizzativi non regolamentati dal RCF

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
R/9701565/P del 13/05/97. Pregasi confermare. Segue Procedura					
<p>RFI DI/TC /MV.RE/02/1.24 del 16/03/1999 Trasbordo dei viaggiatori di un treno Eurostar fermo in linea per cause accidentali PREMESSA L'arresto prolungato dei treni in linea per cause accidentali, oltre a provocare ripercussioni negative sulla regolarità della circolazione, determina una caduta di considerazione dell'efficienza della nostra Società da parte della clientela, che può essere evitata solo con l'adozione di idonei provvedimenti che portino ad una tempestiva ed efficace assistenza e ad una riduzione degli inevitabili disagi derivanti da simili inconvenienti. Con la presente circolare viene disciplinato il trasbordo dei viaggiatori di un treno Eurostar (ES), fermo in linea per cause accidentali, con un altro treno circolante sul binario attiguo o sullo stesso binario, tramite particolari scalette/passarelle di cui saranno dotati i materiali ES.</p> <p>1. DISPOSIZIONI NORMATIVE Il ricorso al trasbordo va attuato solo quando lo stesso risulti essere il provvedimento più idoneo alla circostanza ed a condizione che non esistano situazioni ostative. Il trasbordo può essere effettuato sia con un altro treno sul binario attiguo sia con un altro treno sullo stesso binario. Il Dirigente Coordinatore Movimento, d'intesa con il Dirigente Coordinatore Trazione/ETR ed il Coordinatore Traffico Passeggeri, dovrà valutare la possibilità di effettuare il trasbordo</p>	<p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p> <p>10.15 La presenza di persone lato interbinario è ammessa solo se strettamente necessaria e previa conferma da parte del regolatore della circolazione dell'avvenuta sospensione della circolazione sui binari attigui. La circolazione può essere ripresa solo dopo che il regolatore della circolazione abbia avuto evidenza che nell'interbinario non si trovi più nessuno.</p>			IF	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dei viaggiatori del treno fermo in linea su altro treno assumendo dal Capotreno tutte le informazioni necessarie per verificare se le condizioni esistenti consentono lo svolgimento delle operazioni di trasbordo, con particolare riguardo a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - effettiva esistenza delle scalette/passerelle; - progressiva chilometrica del punto di arresto del treno; - caratteristiche della linea dove è fermo il treno (curva, viadotto, galleria, ecc.); - condizioni atmosferiche (pioggia, neve, ecc.); - condizioni di visibilità; - quantità viaggiatori; - esistenza e praticabilità dello stradello se l'operazione richiede un percorso a terra (es. trasbordo fra treni sullo stesso binario). In ogni caso, dell'evenienza del trasbordo i suindicati Coordinatori ne dovranno informare i Dirigenti reperibili delle proprie Strutture. Il trasbordo dovrà essere autorizzato verbalmente dal Dirigente Coordinatore Movimento, fatta eccezione per il trasbordo fra treni sullo stesso binario. In quest'ultima evenienza, il Capotreno dovrà comunicare il momento a partire dal quale possono iniziare le operazioni di trasbordo all'operatore preposto alla circolazione (DM/DCO), che autorizzerà per iscritto il trasbordo solo dopo aver accertato che il binario attiguo sia libero da treni ed aver disposto la sospensione della circolazione. <p>Il Capotreno del treno fermo in linea dovrà assumere il coordinamento delle operazioni di trasbordo. Il treno che presta soccorso</p> 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dovrà essere avvisato per iscritto del trasbordo e delle eventuali fermate straordinarie successive dall'operatore preposto alla circolazione (DM/DCO). Al treno stesso, oltre alle prescrizioni di movimento occorrenti, dovrà essere notificato l'avviso di prestare soccorso mediante trasbordo, la progressiva chilometrica corrispondente con il punto dove è fermo il treno da soccorrere, la marcia a vista nell'avvicinarsi al convoglio e l'arresto in corrispondenza dello stesso. Dopo l'arresto il Capotreno del treno soccorso dovrà comunicare al personale del treno soccorritore la porta (o le porte) del proprio treno da utilizzare per il trasbordo. Per quanto non espressamente previsto dalla presente circolare restano valide le disposizioni vigenti.</p> <p>2. DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>2.1 - Salvo successiva diversa disposizione da parte delle Unità centrali interessate, l'adozione del provvedimento in questione è consentito soltanto fra treni ES. Poiché al momento non tutti i materiali Eurostar sono dotati delle particolari scalette/passarelle necessarie per l'effettuazione del trasbordo, questo sarà possibile in fasi successive, in rapporto al tipo di materiale ETR e secondo il seguente ordine di inizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1^ fase: solo fra ETR 500, con inizio a partire dal giorno 31 corrente mese; - 2^ fase: fra ETR 500-460-480 indistintamente tra di loro, con inizio da stabilire a cura delle Unità centrali interessate; - 3^ fase: fra tutti i materiali Eurostar indistintamente, con inizio da stabilire a cura 					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>delle Unità centrali interessate.</p> <p>2.2 - I Servizi Produzione in indirizzo restano incaricati di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - informare il dipendente personale interessato, tenendo presente che per il personale dei treni provvederanno le rispettive ASA; - relazionare sull'adozione del provvedimento entro 6 mesi dalla sua emanazione. 					
<p>DI/TC .MV.RE/R.03 del 31/03/1999 Rilevatore automatico di svio edt 100 Si trasmette in allegato la nota MT/SIS. SE.217.0 – MT.05/46 (PV) del 2/11/98, dell'ASA MRT relativa all'argomento in oggetto. In merito alla descrizione del rilevatore automatico di svio EDT 100, riportata al punto "NORME PER IL PERSONALE DI MACCHINA", d'intesa con l'ASA MRT, si precisa quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Il rubinetto di isolamento del dispositivo EDT 100, da azionare in caso di guasto dello stesso rilevatore, è posizionato sulla traversa di testa del carro ed ha le seguenti posizioni: – Dispositivo alimentato: con maniglia rivolta verso il basso in linea con la condotta pneumatica. – Dispositivo isolato: con maniglia ortogonale (a 90°) rispetto alla condotta pneumatica. – Il Dirigente Centrale Operativo o il Dirigente Movimento che riceve dal guidatore l'avviso relativo all'intervento del dispositivo, deve dare tempestiva comunicazione alla prima sede di Verifica incontrata dal treno. 	<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 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>			IF	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Infine, si fa presente che le "NORME PER IL PERSONALE DI MACCHINA" devono essere osservate anche dal guidatore dei mezzi di manovra nel caso, eccezionale, di intervento del dispositivo durante l'effettuazione di manovre o tradotte.</p> <p>Si prega di confermare a questa Sede il ricevimento della presente.</p> <p>Vedi Allegato</p>					
<p>RFI DI/TC .MV/RE. 02/11 del 13/04/1999 Indicazioni nell'orario di servizio.</p> <p>Al fine di evitare aggiornamenti al F.O. o al F.C.L. in occasione dell'attivazione della circolare R/ST.MV/R.04/1.6 del 13/05/1996 (Grandi Stazioni: nuovi standard di segnalamento), prevista per il mese di agosto p.v., si reputa opportuno che i criteri previsti dal punto 1.2.1. della circolare stessa per l'indicazione delle stazioni munite di segnalamento plurimo vengono già adottati, se possibile, a partire dal prossimo orario estivo.</p>					Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF
<p>RFI DI/TC .MV/RE. 04/14 del 14/06/1999 Norme per la circolazione dei carrelli</p> <p>Con la circolare R.ST/RES.04/14 del 4.11.97 sono state emanate uove norme per la circolazione dei carrelli.</p> <p>Al riguardo, a seguito delle problematiche emerse nella fase di avvio della sperimentazione, si è reso necessario integrare e/o modificare alcuni punti della suddetta circolare, come specificato in Allegato 1.</p> <p>Codesti Servizi restano incaricati di: -provvedere, in base a tali varianti, a dare</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 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>			GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sollecito avvio alla sperimentazione che, in prima fase, potrà interessare solo alcune tipologie di carrelli che saranno comunicate con nota a parte;</p> <p>-relazionare a questa Sede, dopo mesi dall'inizio della sperimentazione, circa l'esito della stessa.</p> <p>ALLEGATO 1 INTEGRAZIONE E MODIFICHE ALLA CIRCOLARE R.ST/RES.04/14 del 4.11.97</p> <p>Carrelli congiunti- punto 2.1.2.1 Il testo deve essere sostituito dal seguente: " I carrelli di tipo "T" ed "S" possono circolare congiunti, di regola, fino al massimo di 5 elementi e a condizione che siano tutti muniti di freno continuo automatico. Per ogni carrello, nel libretto di circolazione deve essere indicato il numero massimo dei carrelli con i quali può viaggiare congiunto. I carrelli con freno continuo automatico guasto devono essere intercalati con carrelli con freno continuo automatico efficiente. In ogni caso, in composizione non sono ammessi più di 2 assi non frenati. Il carrello con freno continuo automatico ubicato in coda deve essere munito di freno efficiente. Non è ammesso mettere in composizione rotabili diversi dai carrelli".</p> <p>Prova freno- punto 2.1.2.2 Il testo deve essere sostituito dal seguente: " Nella prova del freno dei carrelli che circolano in regime "S" devono essere osservate le seguenti norme:</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>la prova del freno, che comprende anche l'accertamento del corretto funzionamento del freno di stazionamento, deve essere effettuata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ogni qualvolta un nuovo agente di condotta prende servizio; - prima che il carrello sia inoltrato in linea e comunque prima di effettuare qualsiasi movimento che impone il rispetto dei segnali fissi. <p>A) Prova del freno di stazionamento La prova del freno di stazionamento deve essere eseguita secondo le seguenti modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verificare che gli elementi in vista costituenti il sistema frenante di stazionamento (dischi, guarnizioni, ceppi, tiranterie, ecc) siano in ordine. <p>VEDI TABELLA</p> <p>B) Prova del freno diretto</p> <p>Dopo aver accertato che gli elementi in vista costituenti il sistema frenante del freno diretto (dischi, guarnizioni, ceppi, tiranterie, ecc) siano in ordine, l'agente di condotta deve comandare la massima frenatura con freno diretto accertando, mediante l'apposito manometro, che la pressione raggiunta nell'attuatore non sia inferiore a quella indicata nel libretto di circolazione. La prova del freno di stazionamento e la prova del freno diretto deve essere effettuata dall'agente di condotta.</p> <p>C) Prova del freno continuo automatico</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Nella prova del freno continuo automatico devono essere ripetute le norme di cui all'art. 17/1 IEFCA. La prova del freno continuo automatico deve essere effettuata dall'agente di condotta con la collaborazione dell'agente di scorta.</p> <p>Condotta e scorta- punto 2.1.2.3 A parziale modifica di quanto, si stabilisce che i carrelli circolanti in regime "S" devono essere sempre scortati da agente di scorta.</p> <p>Soccorso ai carrelli- punto 2.1.2.13 Ad integrazione di quanto previsto si stabilisce che il soccorso dei carrelli sprovvisti di organi di trazione e repulsione di tipo unificato è ammesso solo se trainati.</p> <p>2.1.3 REGIME DI INTERRUZIONE Punto 3.1.3.2 Il secondo capoverso del punto "Linee a doppio binario in telecomando e a Dirigenza Locale con singoli impianti in telecomando" deve essere sostituito con il seguente: "Nei bivi, per i quali no esistono i comandi "TP" e "Aut", l'operatore, dopo aver predisposto l'istradamento, deve azionare, sul binario interessato, i dispositivi di "Fuori servizio" di ingresso e di uscita del bivio, e comandare, indipendentemente dal fatto che il movimento del carrello impegni il bivio di punta o di calcio, l'inibizione apertura segnali sul punto relativo al bivio incontrato di punta. L'abbinamento del "fuori servizio" e "inibizione apertura segnali" lato punta determinerà, d'impianto, il sbloccamento</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dei deviatori nella posizione comandata. Solo l'annullamento di entrambe le suddette condizioni determinerà la rimozione del sbloccamento.</p> <p>Nel caso di doppio bivio che non presenti un "lato punta", il sbloccamento dei deviatori nella posizione comandata sarà determinato dall'abbinamento del comando "fuori servizio" e del comando "inibizione apertura segnali" sullo stesso punto, da un lato prescelto, indipendentemente dal senso del movimento del carrello".</p> <p>3.2 LIBRETTI DI CIRCOLAZIONE</p> <p>Il testo del 1° cpv è così sostituito.</p> <p>" L'immissione e l'aggiornamento dei libretti di circolazione dei carrelli FS spetta all'apposita Commissione già incaricata al rilascio dei libretti di circolazione per i mezzi privati " .</p> <p>5. DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>Il terzo capoverso deve essere sostituito con il seguente testo:</p> <p>"La determinazione degli standard occorrenti ai carrelli affinché questi possano circolare in regime speciale nonché la verifica per le differenti tipologie spetta a Direzione Tecnica avvalendosi delle strutture specialistiche dell'Unità Tecnologica Materiale Rotabile e di concerto con la Direzione Produzione. Le Direzioni Tecnica e Produzione rimangono responsabili delle scelte costruttive e di operatività finalizzate al rispetto delle norme a tutela della sicurezza e salute dei lavoratori durante l'esecuzione dei lavori ai sensi del DPR 459 del 24.7.96.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>La verifica di rispondenza di ogni singolo esemplare a circolare in regime speciale spetta alle apposite Commissioni periferiche competenti di cui al p. 3.2 affiancate, se ritenuto necessario, da rappresentanti delle strutture prima citate".</p> <p>Allegato 4 I punti 2 e 4 devono essere integrati come di seguito specificato.</p> <p>Punto 2 - Programma B) Parte normativa e regolamentare</p> <p>Per quanto riguarda la prova del freno, nel programma devono essere indicate anche le procedure da osservare per l'effettuazione della prova del freno diretto nonché per la prova del freno di stazionamento (punti 2.1.2.2 della circolare lettera A) e B)</p> <p>Punto 4 – Esami finali La Commissione di esame deve essere presieduta da un ingegnere in possesso dell'abilitazione alla condotta dei treni.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>RFI R/9904790/P del 26/07/1999 Attivazione di nuovi tratti di linea, variazioni nelle fiancate dei fascicoli orari e fascicoli circolazione linea , nonché istituzione di nuovi ranghi di velocità</p> <p>Le trasformazioni introdotte nella struttura organizzativa e funzionale della società a seguito dell'istituzione della. Divisione Infrastruttura, risultante dagli O.d.S.O. n° SO/AD del 27.7.98, n°158/AD del 4.6.99 e n° 159/01 del 4.6.99. hanno</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</p>			GI	

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>determinato il superamento delle circolari vigenti <i>RJ9604230/A</i> del 13/06/96 riguardante i requisiti tecnici dalle velocizzazioni e <i>R/9702039/P</i> del 25.6.97 che disciplina le procedure da seguire per tale tipologia di interventi.</p> <p>Si è pertanto ritenuto utile ed opportuno ricomporre in una visione organica ed unitaria la quadro della materia in oggetto, richiamando e puntualizzando gli adempimenti da porre in essere da parte delle sedi periferiche e centrali della Divisione Infrastruttura al fine di attribuire missioni e aree di responsabilità alle varie strutture che interagiscono nel processo.</p> <p>Si riportano nel seguito le nuove procedure da seguire che, come è stato premesso in oggetto, sono valide per i tratti di linea di nuova attivazione e per quelli già in esercizio soggetti a modifiche delle velocità massime ed alla sostituzione di nuovi ranghi di velocità.</p> <p>Con successiva circolare si provvederà al riordino delle procedure da seguire nei casi in cui si debbano affrontare, nelle linee in esercizio, problematiche riguardanti la classificazione delle linee (art. 116 - 118 P.G.O.S.). le variazioni al Profilo Minimo degli Ostacoli con la relativa codifica delle linee, la circolabilità di nuovi rotabili e di quelli già in esercizio che comportino variazioni ai quadri 24 delle P.U.P.O.S parte <i>prima</i>. le limitazioni da prescindersi ai <i>rotabili</i> su particolari linee o tratte della rete ferroviaria (art. 119 P.G.O.S.) e quelle relative al peso assiale, peso per metro corrente e limite di,</p>	<p>necessarie alle specifiche mansioni svolte</p>				

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>carico dei carii destinati a circolare su linee di altre ferrovie italiane (art. 124 P.G.O.S.). Redazione del progetto La redazione del progetto di attivazione di nuovi tratti di linea, varianti di tracciato, raddoppi <i>di binario</i> o similari, di <i>variazioni nelle</i> fiancate dei Fascicoli Orario e Fascicoli Circolazione Linee nonché di istituzione di nuovi ranghi di velodtà rientra nelle competenze delle Direzioni Compartimentali Infrastruttura e Movimento sotto la cui giurisdizione ricade il tratto di linea interessato, anche se finalizzata a conseguire ad interventi eseguiti a cura di altre società del Gruppo F.S. Quali Itafferr S.p.A. In quest'ultima ipotesi il progetto potrà essere predisposto anche da soggetto tecnico ma dovrà essere condiviso congiuntamente dalle Direzioni Compartimentali Infrastruttura e Movimento, con il <i>coordinamento</i> della Direzione Compartimentale Infrastruttura. I Direttori Compartimentali, con l'inoltro di tutti gli elaborati richiesti per la concessione del benessere, restano responsabili dell'adeguato controllo, di tutti i parametri tecnici <i>in</i> essi riportati, da riferire alla data <i>di</i> presentazione della proposta. Requisiti del progetto Gli elaborati progettuali dovranno essere redatti seguendo le indicazioni contenute nello schema riassuntivo (allegato n. 1) in cui sono state riepilogate le tematiche da disciplinare, la documentazione da trasmettere, i parametri da determinare e le pubblicazioni di servizio da aggiornare, con riferimento alle ipotesi di attivazione di una</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>nuova</i> linea/tratta, <i>di</i> istituzione di nuovi ranghi e di variazioni nelle fiancate dei Fascicoli Orario e Fascicoli Circolazione Linee.</p> <p>Nella redazione degli elaborati progettuali richiesti si dovranno verificare, in particolare, l'esattezza e la congruità di tutte le indicazioni contenute sulle fiancate approntate, le eventuali limitazioni alla circolabilità <i>dei</i> mezzi di trazione conseguenti a vincoli di natura infrastrutturale, il rispetto della normativa tecnica vigente e le distanze degli ostacoli fissi dal binario, con l'attribuzione alla tratta del relativo profilo minimo degli ostacoli.</p> <p>I documenti da trasporre nelle pubblicazioni di servizio (fiancate principali e fiancate dei quadri orario) dovranno essere redatti sotto forma di documentazione definitiva e visti congiuntamente dai <i>Direttori</i> Compartimentali Infrastrutture e Movimento.</p> <p>Trasmissione del progetto</p> <p>Gli elaborati progettuali costituenti la proposta, redatti secondo le indicazioni formulate in precedenza, dovranno essere inviati, a cura della Direzione Compartmentale Infrastruttura alla Direzione Tecnica che si attiverà al suo interno per concedere il necessario benestare. Ai <i>documenti</i> dovrà allegarsi un'ulteriore copia delle fiancate (vigenti e di progetto) e del profilo piano - altimetrico della linea/tratta in questione per consentire l'elaborazione dei gradi di frenatura e di prestazione dei mezzi di trazione (quadro 20 della P.U.P.O.S.) nonché tabelle di</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>prestazione. La nota di trasmissione della proposta dovrà essere estesa alla Direzione Produzione, per le eventuali osservazioni del caso, allegandovi le fiancate orario e quelle principali presenti sul Fascicolo Orario o sul Fascicolo Circolazione Linea in vigore, nonché le fiancate orario e quelle principali di progetto. Procedure di validazione La Direzione Tecnica esaminerà il progetto proposto e inoltrerà alla Direzione Produzione i seguenti documenti contenenti le modifiche delle pubblicazioni ufficiali in vigore predisposti sulla base dei dati ricevuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fiancata Orario o Ribaltina (Esaminata limitatamente a velocità massime di linea e gradi di frenatura); - Fiancata Principale (Esaminata limitatamente al grado di prestazione ed ascensione) 4 Quadro 20 della P.U.P.O.S. parte prima; - Tabelle di cui all'art. 119 della P.G.O.S. relativamente alle eventuali limitazioni di velocità da prescriversi ai treni in particolari tratte. <p>Nell'ipotesi di attivazione di nuovi tratti di linea dovranno essere inoltre comunicati il profilo minimo degli ostacoli (P.M.O.) e la categoria della linea/tratta (vigente o attribuita) e dovrà essere autorizzata la circolabilità dei mezzi di trazione su tale tratta, la Direzione Produzione. divulgherà la documentazione ricevuta, curandone la sua diffusione a tutte le Sedi competenti all'attuazione ed all'aggiornamento delle</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>pubblicazioni di servizio, in conformità a quanto riportato nello schema riassuntivo (allegato n. 2)</p> <p>Nel caso in cui il progetto proposto non fosse attuabile, la Direzione Tecnica· informerà del fatto le Direzioni Compartimentali Infrastruttura e Movimento e la Direzione di Zona nonchè, per conoscenza, la Direzione Produzione, motivando le cause che ne hanno consigliato il rigetto.</p> <p>Prove e verifiche</p> <p>Le modalità di esecuzione delle prove propedeutiche all'introduzione di nuove velocità di fiancata ovvero alla riclassificazione delle linee saranno definite dalla Direzione Tecnica. la quale provvederà anche a indicare con quali mezzi di misura dovranno essere condotte le verifiche delle condizioni della linea: carrozza per il rilievo della geometria del binario, carrello PV7 o treni strumentati per la misura dei parametri di sicurezza e comfort di marcia.</p> <p>Al termine delle prove, ovvero durante una qualsiasi delle fasi intermedie qualora si riscontrassero problemi, il Direttore Compartimentale Infrastruttura dovrà trasmettere una dettagliata relazione illustrativa sull'esito delle prove e delle verifiche anzidette alla Direzione Tecnica che fornirà le indicazioni del caso.</p> <p>La Direzione Produzione e la Zona Territoriale dovrà essere, comunque, informata del provvedimento definitivo per le opportune indicazioni da fornire a tutte le strutture ferroviarie interessate.</p> <p>Regole generali e tempi</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>I progetti, di norma, dovranno essere trasmessi 4 mesi prima della data prevista per l'attuazione dei relativi provvedimenti, dovendosi contemperare alle esigenze di verifica ed approvazione, alle procedure connesse con l'aggiornamento della scheda treno ed all'emissione della circolare di attivazione. Soltanto le pratiche già avviate verranno trattate in deroga a tali tempi. La presente procedura dovrà essere utilizzata anche nel caso di variazioni di velocità in diminuzione, restando inteso che i casi di urgenza potranno essere regolati in via provvisoria con l'istituzione di rallentamenti o di riduzioni di velocità secondo le procedure previste dalla normativa vigente.</p> <p>Con l'occasione si allega uno schema (allegato n. 3) illustrativo del lay-out del processo in questione nonché una tabella (allegato n. 4) contenente i requisiti minimi infrastrutturali delle linee in funzione della velocità dei treni, da utilizzare nei progetti di velocizzazione di linee esistenti. Viene contestualmente annullata la tabella diramata con nota del Condirettore ASA Rete RI960423D/A del 13/16/96.</p> <p><i>Vedi ALLEGATO</i></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>RFI DI/TC /MV.RE/R.02/1.3 del 03/09/1999 Esperimento modulo M.40DL</p> <p>Come noto, in data 9 agosto u.s. sono stati avviati alcuni esperimenti normativi relativi a determinati settori dell'esercizio, tracci l'uso del mod. M40 DL (circ. R/ST.MV/R.02/1.3/33 del 9/5/96- Unificazione moduli di prescrizione sulle linee a dirigenza locale).</p>					<p>Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Al riguardo, tenuto conto che il modulo si diversifica a seconda del contesto tecnologico (doppio binario, semplice binario, regime di circolazione, ecc.) e le quantità a suo tempo stampate, potrebbero essere non più sufficienti a coprire i fabbisogni previsti per il periodo sperimentale, inizialmente stabilito in un anno, a causa dei mutamenti intervenuti in particolare nei regimi di esercizio (es. linee con B.e.m. successivamente attrezzate con B.A.), si rende necessario anticipare le operazioni di stampa, al fine di garantire la continuità dell'uso del modulo stesso. Ovviamente si terrà conto di eventuali rettifiche che si rileveranno necessarie in corso d'uso. Pertanto, codeste Sedi sono pregate di far pervenire non oltre il 31 ottobre p.v., una dettagliata relazione circa l'esito della sperimentazione.</p>					
<p>RFI DI/TC /MV.RE/R.02/1.3 del 08/09/1999 Moduli di prescrizioni in consegna al personale dei treni <i>Premessa.</i> <i>Con circolare RIST.MVIR.04ITIT del 1211011995 è stato regolamentato l'uso degli apparecchi di telefonia mobile a frequenza 900 Mhz (Felecom) per i collegamenti via radio terra-treno e bordo-bordo. In via sperimentale, dai primi mesi del c.a., è stato autorizzato, nell'ambito del Servizio Produzione di Napoli, l'affidamento di un fascicolo di mod. M40 DCOII all'agente treno, allo scopo di evitare di portarsi alle postazioni telefoniche dei segnali per il ricevimento delle prescrizioni. Visti l'esito più</i></p>					<p>Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>che soddisfacente dell'esperimento e la positiva accoglienza da parte del personale dei treni, che in caso di camminamenti, per le postazioni dei telefoni, in condizioni di difficoltoso passaggio o di inclementi condizioni atmosferiche, ha trovato benefici, poi riconducibili anche alla riduzione dei perditempi di circolazione, si ritiene' opportuno estendere l'esperimento all'ambito dell'intera rete.</i></p> <p>1. DISPOSIZIONI NORMATIVE</p> <p>1.1 Sulle linee a semplice binario in telecomando, in deroga alla normativa vigente, è facoltà delle Unità periferiche incaricate, ove ritenuto opportuno, di affidare al personale dei treni dotati di apparecchi telefonici cellulari per il collegamento terra-treno e bordobordo a frequenza 900 Mhz (Telecom), un fascicolo M40 nCOI1, per il ricevimento delle occorrenti prescrizioni, da utilizzare in sostituzione di quelli ubicati nelle postazioni telefoniche dei segnali di stazione e di linea. Il fascicolo dovrà essere registrato in consegna sul foglio di corsa, annotando puntualmente il numero del primo modulo a disposizione del fascicolo stesso, ed affidato all'agente treno, possessore anche dell'apparecchio telefonico portatile. Il fascicolo stesso, che potrà scortare più treni, dovrà essere riconsegnato, insieme agli altri documenti, alla stazione termine di corsa, che provvederà a riutilizzarlo, consegnandolo ad altro opportuno treno.</p> <p>1.2 Le norme di utilizzo dei telefoni per le comunicazioni a frequenza 900 IVhHz sono</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>quelle contenute nella circolare <i>RIST.MV/R.04/TTT</i> del 12110/1995; in particolare, si rammenta che le comunicazioni registrate che interessano il macchinista devono avvenire a treno fermo e che il capotreno, dovrà trasmettere al DCO il numero di controllo del proprio modulo, solo dopo aver provveduto a consegnare al macchinista copia del modulo stesso.</p> <p>In caso di richiesta da parte del neo del dispaccio di giunto, è ammesso che l'agente treno comunichi il dispaccio stesso trascrivendolo sul modo M40 a) in sua dotazione.</p> <p>In tali casi, ovviamente, il numero progressivo del modulo utilizzato, a cui va sempre aggiunto un numero saltuario di due cifre, assume il significato di numero del dispaccio per chi trasmette e di numero di controllo per chi riceve.</p> <p>1.3 Il provvedimento, su una stessa linea, deve essere adottato integralmente; non è consentita, cioè, l'applicazione solo per determinati treni o per determinati periodi.</p> <p>L'utilizzazione dei moduli ubicati nelle postazioni telefoniche fisse è, comunque, consentita, quando ritenuto opportuno, per praticità operativa, nelle contingenti situazioni di necessità.</p> <p>1.4 Restano invariate tutte le incombenze previste per l'agente treno per quanto riguarda i dovuti accertamenti nei posti di servizio e in linea, previsti dalla vigente normativa.</p> <p>1.5 I fascicoli dei moduli, M40 DeOII, una volta</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>terminati, dovranno essere inviati alla sede dell'Ufficio DCO di giurisdizione della stazione che li ritira definitivamente e a cura della stessa.</p> <p>2. DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>Le Direzioni Compartmentali Movimento restano incaricate di:</p> <ul style="list-style-type: none"> -emanare le necessarie norme di dettaglio, avendo cura di far modo che si possa sempre risalire al reale utilizzo dei moduli; -relazionare dopo sei mesi a far data dalla presente, sulla consistenza delle applicazioni e sull'esito dell'esperimento; -informare adeguatamente il personale interessato, tenendo presente che per il personale dei treni provvederanno le rispettive Sedi interessate. 					
<p>RFI DI/TC /MV.RE/R.02 DI.TC.SS.SI del 16/09/1999</p> <p>Apparato centrale statico/ACS di Roma Termini caratteristiche e disposizioni tecnico regolamentari.</p> <p><i>PREMESSA</i></p> <p>ALLEGATO 1</p> <p>APPARATO CENTRALE STATICO DI ROMA TERMINI</p> <p>ISTRUZIONI PER L'ESERCIZIO DELL' APPARATO</p> <p><i>Nella stazione di Roma Termini, sarà attivato, per la gestione di tutti i movimenti di treno e di manovra, un "Apparato Centrale Statico" (ACS), ovvero un apparato centrale le cui funzioni logiche sono svolte da elaboratori elettronici.</i></p> <p><i>Le caratteristiche tecniche del nuovo apparato hanno consentito delle i,nfuwazidni nella logica di apparato che</i></p>					<p>Vedi tabella di raffronto ACS - RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>richiedono varianti alla vigente normativa. Le presenti disposizioni disciplinano le innovazioni introdotte e sono valide, al momento, per il solo impianto in considerazione. Esse integrano e modificano quanto disposto dalle Istruzioni per l'Esercizio degli Apparat Centrali - Libro III Sez.5°(ACEI) e le Norme per il Servizio dei Deviator,i (ISD); per quanto non e espressamente riportato, valgono le norme vigenti. Sulla base delle presenti disposizioni vanno redatte le Istruzioni di dettaglio per l'esercizio dell'ACS di Roma Termini.</i></p> <p>1. GENERALITA'</p> <p>L'Apparato Centrale Statico (ACS) di Roma Termini è basato su di un nuovo sistema centralizzato per il governo delle funzioni dell'impianto, realizzato con tecnologia a logica programmata "concentrata" con hardware' distribuito, ovvero le apparecchiature per l'elaborazione della "logica" sono interamente concentrate in un unico posto, mentre esistono apparecchiature per la manovra ed il controllo degli enti, distribuite in specifici punti di piazzale.</p> <p>Lo scopo primario del sistema ACS è quello di gestire in sicurezza la circolazione nell'impianto, con la caratteristica che i comandi impartiti vengono accettati solo se l'apparato verifica positivamente le condizioni che ne consentono l'efficacia, e con la possibilità più ampia, rispetto agli apparati con tecnologia tradizionale, di supportare l'operato dei Dirigenti</p> <p>Movimento attraverso vincoli e collegamenti</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>funzionali previsti in apparato, basata sulle procedure riportate nella presente normativa.</p> <p>Oltre alle logiche di movimento ed alle interfacce necessarie per DM, il nuovo sistema ACS mette a disposizione, per la gestione dell'impianto, sia dal punto di vista dell'esercizio che della manutenzione, una serie di funzioni di supporto per l'espletamento dei compiti degli operatori. Interfacciati con l'apparato di sicurezza, esistono: un sistema di supervisione circolazione di stazione denominato SEDC, un sistema di supervisione circolazione di nodo denominato SEDT e un sistema di diagnostica e manutenzione SDM. Il SEDC è collegato al TO e può operare in modalità: .</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>automatica</i>, quando i comandi di itinerario sono inviati direttamente all'apparato; - <i>semiautomatica</i>, quando viene proposto una lista di comandi di itinerari che possono essere selezionati dall'operatore; - <i>comando singolo</i>, quando l'operatore deve confermare comando per comando. <p>La descrizione dei suddetti sistemi di supporto alla circolazione non fanno parte della presente trattazione.</p> <p>2. PRINCIPALI CARATTERISTICHE DELL'APPARATO</p> <p>.....</p> <p>3. COSTITUZIONE DELL'APPARATO</p> <p>.....</p> <p>4. CARATTERISTICHE FUNZIONALI DELL'APPARATO</p> <p>4.1 Comandi</p> <p>I comandi impartiti manualmente o, se</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>previsto, in automatico vengono effettuati attraverso processi operativi definiti da specifiche <i>funzioni di logica d'apparato</i>. Per i comandi manuali il DM utilizza il TO o la TF . I comandi automatici sono impartiti tramite il sistema SEDe.</p> <p>I comandi le cui caratteristiche non necessitano di specifiche cautele, in quanto la sicurezza è comunque garantita dall'apparato, manifestabile e verificabile tramite la disposizione a via libera dei segnali, possono essere effettuati da TO.</p> <p><i>I comandi di soccorso e di emergenza</i> le cui caratteristiche non rientrano in quelle suddette, devono essere effettuati tramite la TF; in alternativa, può essere utilizzato il mouse del TO per quanto riguarda l'impostazione della sequenza operativa del comando e la TF per quanto riguarda l'invio del comando stesso.</p> <p>Tutti i comandi vengono registrati su un apposito supporto informatico, al cui accesso, con specifica procedura, possono essere autorizzati determinati agenti della manutenzione.</p> <p>4.2 Funzioni di soccorso e loro impiego</p> <p>Le funzioni attraverso le quali si realizzano gli interventi di soccorso sono, in parte, quelle indicate al punto 1.2.05 dell'IEAC (Th Dev, Tc Dev, ecc.) ed, in parte, di concezione completamente innovativa.</p> <p>Le funzioni innovative consentono di scartare in modo mirato (Tx) la verifica di condizioni relative ad uno specifico ente. In tal modo vengono limitate al solo ente interessato dal</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>guasto le incombenze a carico del dirigente movimento. Esse sono state realizzate in modo da poter superare le condizioni di piazzale mancanti e permettere così, dopo i necessari accertamenti e gli opportuni provvedimenti, l'accensione dei segnali di avanzamento o di avvio, per i movimenti di treno, e la disposizione a libero passaggio dei segnali bassi, per i movimenti di manovra.</p> <p>L'attivazione di una funzione di soccorso Tx richiede, oltre alle specifiche digitazioni, che sia in atto un relativo comando di itinerario o istradamento pervenuto nella fase in cui si attua la verifica della condizione mancante da escludere, e che l'ente interessato sia effettivamente riconosciuto dall'apparato sprovvisto della condizione richiesta.</p> <p>Le funzioni di soccorso Tx, relative ai deviatori, ai cdb e ai segnali, oltre che all'ente sono associate al punto origine (PO) dell'itinerario o dell'istradamento formato; in tal modo esse sono occupabili con l'occupazione o la distruzione manuale del movimento a cui sono riferite.</p> <p>Tali condizioni, e quelle del punto precedente, sono valide anche per la funzione di soccorso TcI (p. 7.1 a). Al persistere della stessa anormalità, quindi, la funzione di soccorso deve essere ripetuta per ogni movimento che interessa l'ente in anormalità.</p> <p>Tutti gli interventi di soccorso attivati sono opportunamente rappresentati sul QLv.</p> <p>Una particolare funzione Tx è quella sul punto iniziale di itinerario che consente di escludere</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>globalmente la condizione degli elettromagneti di intallonabilità. La funzione viene inoltre utilizzata nel caso in cui pur essendo presenti tutte le condizioni non si ottiene la manovra del segnale, allo scopo di attivare il segnale di avanzamento o avvio.</p> <p>Sull'apparato le funzioni di soccorso non sono subordinate all'azionamento di alcun dispositivo di piombatura. Le attivazioni di tali funzioni vengono comunque opportunamente registrate sul citato supporto informatico.</p> <p>La funzione Tx non è attivabile in caso di esclusione di un ente (p. 4.3); può essere, invece, utilizzata per il superamento delle condizioni mancanti di enti nello stato di escluso/stabilizzato per interventi manutentivi, secondo le specifiche norme descritte al punto 4.4, o.e con l'eccezione dei deviatori e dei segnali bassi di percorso (questi ultimi anche se incontrati nel senso inverso).</p> <p>4.3 Funzione di esclusione enti</p> <p>La funzione di esclusione Es, prevista dalle disposizioni tecnico/normative vigenti solo per il deviatoio (art.12/10 ISD), è stata estesa anche agli altri enti. Essa impedisce l'utilizzazione degli enti per i quali è stata comandata e può essere attivata dal DM di propria iniziativa, secondo necessità.</p> <p>La funzione Es risponde alle seguenti condizioni:</p> <p>» un ente non può essere escluso se su di esso risulta operativo un comando o se è interessato da un itinerario o un istradamento in atto che lo richiede come condizione;</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>» un ente escluso non può essere comandato e non consente la formazione di un itinerario o di un istradamento che lo interessa.</p> <p>Lo stato di esclusione di un ente viene visualizzato sul QLV.</p> <p>4.4 Funzione di esclusione stabilizzata</p> <p>La funzione di esclusione stabilizzata si attiva quando il DM esclude un ente a seguito di richiesta effettuata dall'.A.M tramite un'interfaccia manutentore. L'esclusione stabilizzata, da compiere prima che l'AM intervenga sull'ente interessato da porre sotto revisione, impedisce al DM di rimuovere l'esclusione attivata.</p> <p>La richiesta dell'AM può essere indirizzata anche su di un ente già posto nello stato di esclusione dal DM per proprie esigenze. In tale caso il DM deve comunque effettuare la manipolazione relativa alla funzione di esclusione dell'ente interessato.</p> <p>La funzione Tx può essere utilizzata per il superamento delle condizioni mancanti di enti nello stato di escluso/stabilizzato per interventi manutentivi, con l'eccezione dei deviatori e dei segnali bassi di percorso (questi ultimi anche se incontrati nel senso inverso).</p> <p>Lo stato di esclusione stabilizzata di un ente viene visualizzato sul QLV e sull'interfaccia manutentore.</p> <p>Nello stato di escluso e stabilizzato l' M1 può disporre tramite il termmale di manutenzione dell'ente per operazioni di manovra, se possibile, di controllo e diagnostica.</p> <p>4.5 Chiusura segnali stabilizzata</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>La funzione "Chiusura segnali (Ch Se) stabilizzata" consente, nei casi di interventi di manutenzione/riparazione che possono avvenire in condizione di mantenimento dei segnali a via impedita, di mantenere da apparato tale condizione, impedendo al DM di poterla rimuovere.</p> <p>La funzione Ch Se stabilizzata viene richiesta dall 'AM e attivata con le stesse modalità operative della funzione Es/stabilizzata.</p> <p>4.6 Rimozione della esclusione stabilizzata e della chiusura segnali stabilizzata</p> <p>Al termine dell'intervento manutentivo l'AM procede all'annullamento della stabilizzazione, richiedendo, con doppia manipolazione sul proprio terminale, l'inclusione dell'ente interessato; tale richiesta si manifesta sul QLv.</p> <p>In presenza di richiesta dell' AM il DM, con un primo comando, rimuove la stabilizzazione dell'esclusione e con uno successivo procede all'inclusione dell'ente.</p> <p>Analoga procedura deve essere osservata per la rimozione della chiusura segnali stabilizzata.</p> <p>4.7 Dispositivi di allarme</p> <p>Per richiamare l'attenzione del D M al verificarsi di anomalie sono state realizzate segnalazioni ottiche/acustiche in analogia con quanto previsto al punto 1.2.04 dell'IEAC, con le seguenti particolarità:</p> <ul style="list-style-type: none"> » le ripetizioni ottiche indicano la famiglia di enti in allarme e consentono, se cliccate, di riconoscere l'allarme tacitandone la relativa segnalazione acustica; » al cessare della anomalie le ripetizioni 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ottiche/acustiche ritornano automaticamente nello stato di riposo, ovvero non è necessario nessun intervento del DM. Le attivazioni e cessazioni di tali segnalazioni vengono comunque opportunamente registrate.</p> <p>5. ESCLUSIONE SINGOLI ENTI</p> <p>5.1 Esclusione di un deviatoio</p> <p>Il comando di esclusione deviatoio ha lo scopo di rendere non disponibile il deviatoio stesso per manovre individuali od automatiche o per itinerari e istradamenti che lo interessano fino a che non venga attivato il comando opposto di inclusione.</p> <p>È possibile escludere, o escludere e stabilizzare, un deviatoio se non sono in atto itinerari ed istradamenti che lo interessano come percorso, laterale o uscita o se non ne è in atto la manovra individuale; in tale ultimo caso è, comunque, possibile l'esclusione se la manovra, non essendo andata a buon fine, si è interrotta.</p> <p>Se il deviatoio è escluso, o escluso stabilizzato, non si attuano gli itinerari e gli istradamenti che lo interessano come percorso, laterale o uscita.</p> <p>Nello stato di escluso di un deviatoio non può avvenire il comando di bloccamento del relativo elettromagnete di intallonabilità, essendo inibita la possibilità di effettuazione di un comando di itinerario, mentre può essere liberata dal trasmettichave la chiave MMD, per la manovra a mano dei deviattoi attrezzati con il dispositivo. Sul QLv i simboli associati</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>all'elettromagnete ed al trasmettichave assumono una ripetizione che mette in evidenza lo stato di escluso del deviatoio cui si riferiscono.</p> <p>Se un deviatoio è escluso la funzione di soccorso Tx non è efficace.</p> <p>Se un deviatoio è escluso e stabilizzato è possibile attivare itinerari che lo richiedono come laterale o in zona di uscita, previo intervento di soccorso mirato Tx.</p> <p>5.2 Esclusione del trasmettichave della sbarra fermacarri</p> <p>I1 comando di esclusione ha lo scopo di rendere non disponibile il trasmettichave per manovre individuali della sbarra fermacarri alla quale è applicato, fino a che non venga attivato il comando opposto di inclusione.</p> <p>5.3 Esclusione di un cdb</p> <p>L'esclusione di un cdb ha lo scopo di renderlo non disponibile agli itinerari fino a che non venga attivato il comando opposto di inclusione.</p> <p>È possibile escludere, o escludere e stabilizzare, un cdb se non sono in atto itinerari o istradamenti che lo interessano come percorso, laterale o uscita.</p> <p>Se un cdb è escluso, o escluso stabilizzato, non si attuano gli itinerari che lo interessano come percorso, laterale o uscita ed è inibita la liberazione del PO od elastica di itinerario o istradamento; è possibile invece formare gli istradamenti che lo interessano.</p> <p>Un cdb di immobilizzazione escluso può essere scartato soltanto con TbD e mai dall'eventuale deviatoio condizionante.</p> <p>L'esclusione del cdb di ricoprimento di un</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnale di protezione esterna comporta l'occupazione della sezione di BA a monte del segnale.</p> <p>Se un cdb è escluso la funzione di soccorso Tx non è efficace.</p> <p>Se un cdb si trova nella condizione escluso o di escluso e stabilizzato, per liberare il percorso di un itinerario o l'istradamento, deve essere usata la funzione TI/cdb.</p> <p>Se un cdb è escluso e stabilizzato è possibile completare itinerari che lo interessano come percorso, laterale o uscita, previo intervento di soccorso mirato Tx.</p> <p>Se un cdb, di occupazione permanente di un segnale, è escluso e stabilizzato, l'occupazione stessa avverrà con il primo cdb a valle occupabile.</p> <p>5.4 Esclusione di un segnale di 1ª categoria</p> <p>L'esclusione di un segnale di prima categoria inibisce il comando a via libera del segnale e non consente la formazione di itinerari che sono comandati o delimitati dal segnale.</p> <p>È possibile escludere, o escludere e stabilizzare, un segnale se non sono in atto itinerari che lo interessano come punto iniziale o finale.</p> <p>Se un segnale è escluso, o escluso stabilizzato, non è possibile formare itinerari che lo interessano come punto iniziale o finale ed attivare la freccia indicatrice, gli indicatori di partenza, rappel e prosecuzione di itinerario associati al segnale stesso. Risulta inibito l'invio delle relazioni di manovra al segnale di avviso. Sul QLv i simboli relativi alla freccia indicatrice ed agli indicatori luminosi suindicati assumono un aspetto che mette in</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>evidenza lo stato di escluso del segnale cui si riferiscono. L'esclusione di un segnale non ha effetto sul relativo segnale di avanzamento e/o avvio (per i quali è prevista apposita funzione di esclusione), e sull'indicatore di direzione, che risultano, quindi, attivabili da apparato. Non è previsto un comando di esclusione specifico per gli indicatori di direzione. Nel caso, però, in cui siano contemporaneamente esclusi, o esclusi e stabilizzati, il segnale alto ed i relativi segnali di avanzamento e/o avvio non è possibile attivare d'apparato, l'indicatore di direzione (salvo che da terminale manutenzione per la condizione di escluso e stabilizzato). Se un segnale è escluso la funzione di soccorso Tx non è efficace. Se un segnale è escluso e stabilizzato il processo di formazione dell'itinerario si arresta alla fase di sbloccamento del PO, se il segnale è associato al punto iniziale, alla fase di registrato se è associato al punto finale. È però possibile superare tali fasi con l'attivazione della funzione di soccorso Tx. Tale funzione se applicata ad un segnale interessato come punto finale consente l'apertura del segnale di avanzamento associato al segnale che comanda l'itinerario. La funzione Tx non deve, per norma, essere attivata per un segnale che interessa un itinerario come punto iniziale. Se il segnale è escluso e stabilizzato ed è di protezione esterna, viene occupata la sezione di blocco a monte del segnale stesso.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>5.5 Esclusione di un segnale basso L'esclusione di un segnale basso ne inibisce il comando a via libera e lo rende non disponibile agli istradamenti che lo interessano come punto iniziale, punto finale o percorso controverso, oppure agli itinerari che lo interessano nel percorso (anche in senso opposto), fino a che non venga attivato il comando opposto di inclusione. È possibile escludere, o escludere e stabilizzare, un segnale basso se non sono in atto istradamenti che lo interessano come punto iniziale o finale o percorso controverso oppure itinerari che lo interessano nel percorso (anche in senso opposto). Se un segnale basso è escluso stabilizzato, non è possibile comandare itinerari che lo interessano nel punto iniziale o finale e nel percorso (anche se controverso) ed istradamenti che lo interessano come punto iniziale o finale o controverso sul percorso. Non è prevista una funzione di soccorso mirata Tx per i segnali bassi.</p> <p>5.6 Esclusione del segnale di avanzamento e del segnale di avvio L'esclusione del segnale di avanzamento o del segnale di avvio, ha lo scopo di inibirne l'accensione fino a che non venga attivato il comando opposto di inclusione. È possibile escludere un segnale di avanzamento o un segnale di avvio se non è in atto un itinerario avente origine nel punto relativo al segnale. Un segnale di avanzamento o di avvio dev'essere escluso e stabilizzato, per norma, dopo aver escluso e stabilizzato il relativo</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnale di prima categoria.</p> <p>5.7 Esclusione di punto di linea In caso di necessità (es. interruzione di binario) è possibile escludere il punto di linea, inibendo, in tal modo, tutti gli itinerari che hanno origine, termine o prenotazione da o su tale punto. È possibile escludere un punto di linea se non sono in atto itinerari che hanno origine, termine o prenotazione da o su tale punto.</p> <p>6. FUNZIONAMENTO DELL'APPARATO IN ESERCIZIO NORMALE</p> <p>6.1 Comandi di itinerario e di istradamento I comandi di itinerario e di istradamento si attuano se, oltre alle necessarie condizioni richieste per la loro formazione, non sono in atto esclusioni di enti (p. 4.3) interessanti i movimenti stessi. Il bloccamento del PO, è condizione sempre realizzabile con ACS efficiente, anche in caso di presenza di anomalie (successivo p. 7), in quanto le condizioni mancanti degli enti interessati sono tutte escludibili da quelle richieste per la realizzazione del comando, attraverso le specifiche manipolazioni relative agli interventi di soccorso. Per raggiungere un determinato Punto Finale (PF) dal medesimo PO possono esistere più itinerari. Fra questi, l'itinerario prescelto può essere selezionato utilizzando i criteri di identificazione degli itinerari alternativi. L'itinerario selezionato e non ancora comandato viene visualizzato sul Qlv con un tratto lampeggiante di colore giallo.</p> <p>6.2 Prenotazione della destinazione La stazione di Roma Termini è dotata di</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnalamento plurirno di protezione e di partenza.</p> <p>Tutti i segnali di partenza sono provvisti di indicatori di direzione, ad eccezione dei segnali di partenza esterni dai quali è possibile istradarsi verso una sola direzione.</p> <p>Nel caso in cui dal PF dell'itinerario comandato sia possibile essere inoltrati, con successivi comandi di itinerario, verso direzioni diverse, per consentire la corretta accensione dell'indicatore di direzione del segnale di partenza è stata predisposta la funzione di prenotazione della destinazione, da attivarsi in fase di comando dell'itinerario intreno;</p> <p>l'itinerario di partenza dallo stazionamento deve, cioè, attivare l'indicatore di direzione con l'indicazione della destinazione verso la quale verrà inoltrato il treno, anche in assenza di costituzione dell'itinerario di partenza estreno. Ciò allo scopo evidente di non penalizzare la compatibilità dei movimenti possibili, che invece sarebbe compromessa con il comando di movimenti lunghi e, al tempo stesso, garantire il controllo, da parte del personale del treno, del corretto istradamento sin dalla posizione di pensilina, evitando così possibili successive anomalie.</p> <p>La prenotazione di una direzione genera una incompatibilità di prenotazione che inibisce la possibilità di comandare, per lo stesso movimento, in prosecuzione dall'itinerario di monte, itinerari intermedi o esterni che non possano avere come destinazione finale quella prenotata.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>L'incompatibilità di prenotazione si annulla:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>automaticamente</i>, con la liberazione del punto finale a seguito del transito del treno o di annullamento dell'itinerario; - <i>manualmente</i>, con l'apposito comando di annullamento della prenotazione, a condizione che il treno sia partito, si sia liberato il punto iniziale, non sia in atto l'itinerario di prosecuzione e sia trascorso un tempo prefissato. L'attivazione dell'apposito comando è subordinata all' accertamento che il treno sia fermo e all'avviso del cambio di direzione al personale di macchina. <p>La prenotazione della destinazione viene attivata dal comando dell'itinerario a condizione che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il punto finale di destinazione non sia in stato di esclusione; - non siano in atto movimenti incompatibili per opposto rispetto all'itinerario di prosecuzione (movimenti che inibiscono qualsiasi possibilità di prosecuzione). - il senso del blocco sia orientato per le partenze, se non esiste la possibilità di movimenti di ingresso non interferenti con quello da comandare o con una sua prosecuzione, nel caso la destinazione sia la linea; la mancanza del senso del blocco arresta la formazione dell'itinerario, ma può essere scartata tramite la funzione TsBA; - non siano in atto richieste di movimenti di uscita dai depositi o parco, se non esiste la possibilità di movimenti di ingresso, con provenienza dai depositi o dal parco, non interferenti con quello da comandare o con 					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>una sua prosecuzione, nel caso la destinazione sia un deposito o il parco.</p> <p><i>6.3 Liberazione del percorso degli itinerari .</i> Per i comandi di itinerario, la liberazione del percorso avviene gradualmente, con l'abbandono, da parte dei rotabili, dei singoli cdb interessati, purché si sia detenninata una corretta sequenza di stati di libero e di occupato di cdb contigui. Infatti, nella fase di liberazione elastica del percorso, viene eseguita dall 'apparato su ogni coppia di cdb contigui, mediante un dispositivo logico di transitato, la verifica automatica dell'occupazione e della liberazione di ogni cdb, in concomitanza allo stato di libero ed occupato del cdb successivo.</p> <p>Qualora la sequenza degli stati non sia corretta, l'apparato blocca la liberazione elastica del percorso a partire dal cdb precedente a quello che, al passaggio dei rotabili, non è passato allo stato di occupato.</p> <p><i>6.4 Doppio segnale basso (Sb)</i> <i>6.4.1 Doppio segnale basso sullo stazionamento</i> Sugli stazionamenti ove è previsto l'attestamento di treni, che ripartono lasciando materiale in sosta, è stato installato, ove necessario, uno specifico segnale basso, ripetuto di quello coincidente col segnale di partenza interna, posato a non meno di 100 metri dal primo punto di convergenza da proteggere. Ciò al fine di realizzare la protezione automatica delle convergenze rispetto ai movimenti non segnalati che possono svolgersi sullo</p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stazionamento di pensilina per l'attestamento ai segnali di manovra.</p> <p>La manovra di detto Sb per il libero passaggio è condizionata dalla disposizione per il libero passaggio del Sb immediatamente a valle, di cui assume come identificativo sul Piano Schematico, essendone il ripetuto, lo stesso numero accompagnato dalla lettera "R".</p> <p>Gli istradamenti che avvengono in uscita dallo stazionamento possono essere comandati discriminando, con apposita tabulazione, il movimento trainato da quello spinto; ciò allo scopo di rendere occupabile il Sb ripetuto con l'impegno del primo asse per i movimenti trainati, oppure con l'ultimo per i movimenti spinti.</p> <p><i>6.4.2 Doppio segnale basso sui binari di uscita dei depositi</i></p> <p>Sui binari di uscita dai depositi non centralizzati sono stati posati appositi Sb ripetuti dei Sb coincidenti con i segnali che comandano le uscite dai depositi stessi. La manovra di tali segnali per il libero passaggio è condizionata dalla disposizione per il libero passaggio del Sb di cui sono i ripetuti e dalla presenza della richiesta di consenso e dalla libertà del cdb a valle;</p> <p>l'occupazione avviene con primo asse sul cdb posto immediatamente a valle.</p> <p>I segnali bassi ripetuti in questione sono indicati sul Piano Schematico con il numero del segnale basso cui sono associati accompagnato dalla lettera "r".</p> <p><i>6.4.3 Doppio segnale basso in precedenza ai segnali che comandano verso i depositi</i></p>					

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

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>In asse ad alcuni segnali che comandano verso i depositi sono stati posati appositi Sb ripetuti dei Sb coincidenti con i segnali stessi. La manovra di tali segnali per il libero passaggio è condizionata dalla disposizione per il libero passaggio del Sb di cui sono i ripetuti e la loro occupazione avviene con l'occupazione di questi ultimi.</p> <p>I segnali bassi ripetuti in questione sono indicati sul Piano Schematico con il numero del segnale basso cui sono associati accompagnato dalla lettera "r".</p> <p><i>6.5 Protezioni laterali alternative</i></p> <p>Le protezioni dei treni rispetto a movimenti di manovra convergenti regolati da segnali bassi sono state realizzate mediante una delle seguenti condizioni:</p> <p>a) chiamata di deviatoi laterali in opportuna posizione che assicuri la prescritta indipendenza;</p> <p>b) inibizione degli istradamenti verso i Sb che proteggono i punti di convergenza.</p> <p>Di regola, è stata adottata la soluzione indicata al punto a), mentre quella prevista al punto b) è stata impiegata, di norma, in caso di mancanza o indisponibilità della protezione fisica.</p> <p>Se il deviatoio chiamato laterale dal movimento da proteggere non può essere posizionato come richiesto, essendo bloccato in posizione opposta da un altro movimento contemporaneo, questo viene comunque prenotato in chiamata dall'apparato per la posizione richiesta e, contemporaneamente, viene attivata una protezione alternativa. Questa</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>può essere realizzata dal posizionamento e dal bloccamento di deviatori di protezione laterale più lontani e/o dall'inibizione della disposizione a via libera di due segnali bassi consecutivi.</p> <p>La chiamata e la relativa protezione può svilupparsi, se necessaria per la contingente situazione di movimenti sul piazzale, su più livelli successivi, in quanto anche il primo deviatoio laterale alternativo chiamato potrebbe non essere disponibile per proteggere l'itinerario, perché bloccato per altro movimento o per altra protezione; in tal caso l'apparato chiama un deviatoio ancora di un successivo livello (più lontano), fino ad arrivare alla coppia di segnali bassi che sostituisce la protezione dei deviatori, se nessuno di essi fosse stato disponibile.</p> <p>La liberazione della protezione si attiva quando l'itinerario libera il punto da proteggere e si trasmette su tutti i livelli di protezione eventualmente chiamati. Con l'avanzamento del treno la chiamata laterale scalare sviluppata su più livelli viene liberata elasticamente, man mano che i deviatori si rendono disponibili con l'avanzamento della liberazione elastica dell'itinerario.</p> <p>Ogni protezione alternativa di più elevato livello può essere anche liberata quando può essere resa attiva una protezione di livello inferiore, inizialmente non disponibile, più vicina al punto da proteggere.</p> <p><i>6.6 Istradamenti che terminano su un segnale basso di Protezione di Accostamento (PAC)</i></p> <p>Al fine di non diminuire la potenzialità</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'impianto (numero degli istradamenti inibiti), per ottenere la Protezione di Accostamento (PAC) sono stati ubicati, a ridosso dei punti di convergenza da proteggere, dei Sb aventi la sola funzione di protezione di accostamento. Tali segnali bassi risultano a monte di una TL per la quale il giunto del cdb non è alla distanza minima necessaria per la protezione; in tali situazioni l'istradamento con detto punto finale richiede di percorso anche il deviatoio a valle.</p> <p>Il Sb a monte del Sb con la specifica funzione di P AC si manovra per il libero passaggio, solo quando quest'ultimo è disposto per il libero passaggio per un istradamento di prosecuzione.</p> <p><i>6.7 Comando d'istradamento per carrelli.</i></p> <p>Per l'apparato della stazione di Roma Termini, non è prevista una funzione ài "sbloccamento manuale del percorso" (posizione Tm della levetta Tlffm degli Acei) , in quanto l'ACS consente sempre, per mezzo delle funzioni di soccorso mirate Tx, di giungere al sbloccamento del punto di origine dei movimenti comandati, ed il piazzale è interamente coperto dal segnalamento luminoso di manovra.</p> <p>Al fine di consentire però, la movimentazione di mezzi che possono non garantire l'occupazione dei cdb, è stato previsto un particolare tipo di istradamento, definito "istradamento da carrello".</p> <p>La funzione "istradamento da carrello" ha le stesse caratteristiche della funzione di istradamento classico, con le seguenti</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>eccezioni: non sono previsti comandi globali e la liberazione del PO avviene solo a seguito di apposito intervento manuale. Tale intervento manuale prende il nome di <i>"Ti Istr. Carrello"</i>.</p> <p><i>6.8 Intersezione</i> Per gestire a livello apparatistico l'intersezione, uno dei due rami della stessa viene definito normale e l'altro rovescio. La funzione logica dell'apparato definita "intersezione" gestisce quindi la "manovra logica" della stessa, quando deve essere percorsa da un itinerario, da un istradamento e da un istradamento da carrello.</p> <p>Per "manovra logica" si intende il posizionamento fittizio dell'intersezione, che assumerà la "posizione logica" normale o rovescia, in funzione di quale ramo deve essere percorso dal movimento comandato. La funzione intersezione genera quindi l'incompatibilità fra movimenti intersecanti. Un movimento che percorra l'intersezione, libera le incompatibilità rispetto all'intersezione stessa consentendo movimenti sull'altro ramo solo dopo aver garantito la libertà della TL.</p> <p>Le ripetizioni sul Qlv evidenziano la posizione logica assunta dall'intersezione con cdb nello stato di occupato o con bloccamento in atto.</p> <p><i>6.9 Consensi per movimenti da e per i depositi e il parco</i> Per i movimenti di locomotive o materiale da e per i depositi e il parco è stata realizzata una funzione che gestisce uno scambio di</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>richiesta e consenso fra l'ACS di Roma Termini e gli "apparati" dei singoli impianti. Il consenso ad un predetto movimento viene manifestato attraverso una presa di senso, evidenziata con l'accensione di una freccia sul QLv, ed ha lo scopo di evitare la formazione contemporanea di movimenti in senso inverso.</p> <p>La richiesta e la presa di senso per l'invio di materiale da parte del DM di Roma Termini avviene automaticamente con la formazione dell'itinerario o dell'istradamento che comanda verso il deposito o il parco; il consenso viene accordato dall'apparato dell'impianto di destinazione dopo la verifica che non vi siano in atto movimenti, o richieste di movimenti, in senso inverso. Il consenso ricevuto consente, se sono soddisfatte le altre condizioni, l'apertura del segnale che comanda il movimento per i depositi o il parco.</p> <p>La concessione del consenso da parte del DM di Roma Termini, dopo la richiesta inviata dal deposito o dal parco, avviene automaticamente con la formazione dell'itinerario o dell'istradamento di ingresso.</p> <p>In caso di mancata liberazione del cdb a monte del segnale di protezione si potrà ripristinare la presa di senso con la funzione 11 relativa alla presa di senso.</p> <p>7. ANORMALITA'</p> <p>In caso di anormalità, le condizioni mancanti per la formazione di un comando di itinerario o di istradamento possono sempre essere superate attraverso la funzione di soccorso Tx o, per i deviatori richiesti laterali (per i soli</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>itinerari), T.c.l. Ne consegue che <i>il bloccamento del punto di origine del movimento comandato può sempre essere raggiunto</i>. La liberazione del PO stesso avverrà automaticamente con l'impegno da parte dei rotabili del movimento relativo, o, quando ciò non avvenisse, comandando la distruzione manuale del percorso. La liberazione dei PO degli itinerari di ingresso dalle linee è temporizzata.</p> <p>7.1 ANORMALITA' RELATIVE AI DEVIATOI</p> <p>Il controllo di un deviatoio può essere scartato dalle condizioni richieste dall'apparato per il bloccamento del PO, quando venga comandato un itinerario o un istradamento che interessa un deviatoio guasto; tale operazione, per i deviatoi di percorso e di uscita, viene eseguita utilizzando l'apposita funzione di soccorso (Tx/Dev). La funzione stessa deve essere utilizzata solo dopo avere eseguito gli accertamenti e gli interventi previsti dalla vigente normativa nei casi di guasti ai deviatoi. Per i deviatoi di percorso, si attiva solo dopo aver posto il deviatoio interessato nello stato di disalimentato. La sua utilizzazione permette, dopo il bloccamento del PO, l'accensione del segnale di avanzamento/avvio, relativo all'itinerario comandato che interessa il deviatoio guasto, o la disposizione a via libera del segnale basso, se trattasi di movimento di manovra.</p> <p>L'effettuazione di un comando di soccorso Tx su un deviatoio di percorso, impone l'obbligo per il DM di far sospendere tutti i movimenti di</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treni o manovra per i quali non si abbia l'assoluta certezza di una completa indipendenza rispetto a tutti i possibili itinerari sui quali il treno potrebbe essere erroneamente istradato, poiché manca il collegamento di sicurezza relativo alla regolare posizione del deviatoio di cui manca il controllo.</p> <p>Tutte le volte che la normativa vigente preveda l'interruttore a scatto "I" in posizione di aperto con piombamento in tale posizione, il DM dovrà comandare la funzione (DISAL).</p> <p><i>7.1 a) Funzione di soccorso Tcl</i></p> <p>Allo scopo di consentire la disposizione a via libera dei segnali, quando si abbia la mancanza di controllo di uno o più deviatoi richiesti come laterali per la formazione di un itinerario è stata prevista la funzione di soccorso di esclusione del deviatoio laterale "Tcl", distinta per deviatoio.</p> <p>Tale funzione non è efficace qualora sia stata attivata dall'apparato, per il deviatoio laterale di cui manca il controllo, una protezione laterale alternativa (p. 6.5).</p> <p>Quando la funzione di soccorso Tcl è attiva, viene scartata la condizione dell'eventuale cdb laterale condizionato dal deviatoio sul quale è stato effettuato il TcL. Pertanto, in tal caso, l'occupazione del cdb laterale condizionato, non interviene sull'occupazione del segnale che comanda un itinerario per il quale si è intervenuto con il TcL.</p> <p>La funzione Tcl è attivabile solo se il deviatoio è in perdita di controllo ed non è in posizione</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di "escluso".</p> <p><i>7.1 b) Funzione MMD</i></p> <p>Nella stazione di Roma Termini, i deviatoi più lontani che immettono in determinate direzioni (Mav, Rimessa locomotori, Elettrotreni Vallone, Deposito S. Lorenzo, Parco Prenestino) sono stati dotati del dispositivo di manovra a mano (MMD). Il dispositivo è normalmente immobilizzato da una chiave FS imprigionata in una unità bloccabile situata presso il deviatoio. L'attivazione della funzione "MMD" da parte del DM permette l'estrazione della chiave dall'unità bloccabile. Dopo le occorrenti operazioni per la manovra del deviatoio, si dovrà provvedere alla reintroduzione, con conseguente automatico bloccamento, della chiave nell'unità bloccabile.</p> <p>La funzione MMD può essere attivata solo se non sono in atto istradamenti o itinerari che interessano il deviatoio; se attivata impedisce il comando degli itinerari e degli istradamenti che interessano il relativo deviatoio e non consente comandi individuali sul deviatoi, neanche di conferma o ripristino automatico.</p> <p>All'atto della rimozione della funzione MMD, se esiste il controllo di cassa e la posizione richiesta è concorde con tale controllo, si ottiene il controllo di concordanza; se la posizione richiesta è discorde, il DM deve comandare il deviatoio nella posizione opposta a quella che lampeggia sul QLv, in modo da cambiare la posizione richiesta ed ottenere così il relativo controllo di concordanza.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>7.1 c) Mancanza della condizione di intallonabilità</i> In caso di mancanza della condizione di intallonabilità, laddove richiesta, deve essere eseguito l'intervento di soccorso Tx agendo sul solo PO dell'itinerario interessato (<i>Tx!PO</i>). Nessuna indicazione di ente deve essere aggiunta nella sequenza della programmazione del comando. L'utilizzazione della predetta funzione di soccorso Tx permette, essendo già avvenuto il bloccamento del PO, l'accensione del segnale di avanzamento/avvio.</p> <p>7.2 ANORMALITA' RELATIVE AI CIRCUITI DI BINARIO Il controllo di un circuito di binario indebitamente occupato può essere escluso dalle condizioni richieste dall'apparato per il bloccamento del percorso e quindi del PO, quando venga comandato un itinerario che interessa un cdb guasto; tale operazione viene eseguita utilizzando l'apposita funzione di soccorso (Tx/cdb). La funzione stessa deve essere utilizzata solo dopo avere eseguito gli accertamenti e gli interventi previsti dalla vigente normativa nei casi di guasti ai cdb. La sua utilizzazione permette, dopo il bloccamento del PO, l'accensione del segnale di avanzamento/avvio, relativo all'itinerario comandato che interessa il cdb difettoso.</p> <p><i>7.2 a) Anormalità ai cdb di occupazione permanente</i> Nel caso di attivazione di detta funzione su di un cdb con funzione di occupazione</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>permanente di un segnale, tale specifica condizione viene assunta automaticamente dal primo cdb libero, nel senso del movimento comandato, che si trova sull'itinerario formato. Al passaggio nello stato di occupato di tale cdb, avviene l'occupazione permanente dell'itinerario e la conseguente disattivazione del segnale di avanzamento/avvio.</p> <p><i>Pertanto, la caratteristica di occupabilità del segnale di avanzamento/avvio, dopo l'attivazione di una funzione Tx su di un cdb di occupazione permanente, risulta attiva solo se almeno uno degli altri cdb di percorso si trova nello stato di libero.</i></p> <p>Nel caso eccezionale in cui debbano effettuarsi degli interventi Tx su tutti i cdb di percorso che insistono su un itinerario, il segnale di avanzamento/avvio, venendo a mancare la condizione necessaria di occupabilità, <i>non si disattiva automaticamente.</i></p> <p>Di conseguenza, il DM dovrà provvedere alla distruzione manuale dell'itinerario, che deve essere impartito, per quanto gli sia possibile avvedersene, subito dopo che il treno abbia superato il segnale.</p> <p>Nel caso particolare che, per movimenti da binari di stazionamento, altro materiale è attestato in coda ad un treno, dovranno essere adottate le necessarie cautele per evitare indebiti movimenti del materiale attestato in coda.</p> <p><i>7.2 b) Anormalità ai cdb su movimenti di manovra</i></p> <p>La disposizione a via libera dei segnali bassi</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>avviene, di norma, senza il controllo della libertà dei cdb. Fanno eccezione i particolari Sb ripetuti ubicati su determinati binari di stazionamento e in uscita dai depositi. Infatti, per gli istradamenti che comandano tali Sb su stazionamento esiste l'opzione di gestione del movimento "trainato/spinto", di cui al punto 6.4.1, che, di fatto, permette l'assunzione o meno, nel comando di istradamento, del controllo del cdb a valle dello stesso Sb. Per gli istradamenti in uscita dai depositi, di cui al punto 6.4.2, il cdb libero è condizione necessaria, per disporre a via libera il segnale basso ripetuto.</p> <p>I cdb non sono sentiti sul percorso degli istradamenti e pertanto non esiste la funzione Tx/cdb relativa.</p> <p>Il "Sb ripetuto" a via libera per un movimento di manovra spinto si occupa con la liberazione del cdb a monte dello stesso; in caso di mancata liberazione di tale cdb il Sb si occupa con l'occupazione del Sb coincidente con il segnale di partenza.</p> <p>Per i normali movimenti di manovra non aventi origine da Sb ripetuti, in caso di indebita occupazione del cdb a monte del Sb, è necessario procedere all'annullamento manuale del comando, una volta sfilato il movimento, per ridisporre a via impedita il Sb, secondo quanto già previsto dalla vigente normativa.</p> <p><i>7.2 c) Mancata occupazione di un cdb</i></p> <p>L'ACS consente la liberazione elastica dell'itinerario solo a seguito dell'effettivo passaggio del treno sui cdb.</p> <p>Nel caso di mancata occupazione di un cdb</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di percorso l'itinerario resta bloccato al cdb immediatamente a monte, l'ultimo cioè, che sia regolarmente passato attraverso il processo logico di occupato/liberato. Pertanto, la mancata occupazione di un cdb inibisce la liberazione dei bloccamenti a partire dal cdb precedente.</p> <p>Il DM, una volta eliminato il bloccamento con l'intervento TI/cdb, operato sia sul cdb su cui si è verificata la mancata occupazione sia su quello precedente iniziando da quest'ultimo, deve porre il cdb dal comportamento anomalo nello stato di escluso, in modo che vengano così inibiti tutti i movimenti interessanti il cdb che non garantisce l'occupazione e quindi la verifica dello stato di libero. Ovviamente la funzione TI/cdb deve essere utilizzata solo dopo avere eseguito l'accertamento che il tratto di binario sia libero da rotabili.</p> <p>Con l'intervento di soccorso mirato che consente di forzare la liberazione del bloccamento sul cdb guasto, la liberazione dei bloccamenti successivi, per l'itinerario che si era comandato, avviene regolarmente se il ciclo di transitato si è svolto regolarmente, al transito del treno, per tutte le coppie di cdb seguenti sul percorso.</p> <p><i>7.2 d) Occupazione di un cdb comprendente un'intersezione</i></p> <p>Nel caso in cui un cdb che insiste sull'intersezione (p. 6.8) risulta laterale (non garantisce, cioè, la traversa limite ai</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>movimenti sul binario attiguo, l'intersezione assume la funzione di condizionante. Più precisamente il cdb laterale, che viene verificato dall'itinerario che percorre il binario attiguo all'intersezione, verrà scartato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per un movimento contemporaneo compatibile che percorre l'intersezione (es. figura 5 sul ramo normale); - se l'intersezione era stata precedentemente impegnata sul ramo che non si inserisce nella traversa limite (es. figura 5 sul ramo normale). <p>Nel caso in cui un cdb contenente un'intersezione sia di immobilizzazione aggiuntiva di un deviatoio, verrà verificato libero per la manovra del deviatoio nella posizione opposta a quella che immette nell'intersezione (da rovescio a normale per la fig. 5) e non per la manovra nella posizione che immette nell'intersezione (da normale a rovescio per la fig. 5) a condizione che l'intersezione sia nella posizione che immette sul deviatoio.</p> <p>7.3 ANORMALITA' RELATIVE AI SEGNALI 7.3.1 SEGNALI "DI I" CATEGORIA 7.3.1 a) <i>Mancanza del controllo di un segnale di punto finale di itinerario</i></p> <p>Il controllo di efficienza di un segnale può essere escluso, se mancante, dalle condizionirichieste dall'apparato per la formazione di un itinerario diretto verso tale segnale. Tale operazione viene eseguita utilizzando l'apposita funzione di soccorso "Tx/Sel!", ed è necessaria e operativa solo se non esiste un itinerario a valle, di prosecuzione. La funzione Tx/Se deve essere utilizzata solo dopo avere eseguito gli</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>interventi previsti dalla normativa in vigore per i casi di guasti ai segnali.</p> <p>La sua utilizzazione comporta, con il regolare bloccamento del punto di origine, l'attivazione del segnale di avanzamento, la disposizione a via libera dei segnali bassi e l'accensione dell'indicatore di direzione, se esistente.</p> <p><i>7.3.1 b) Mancanza del controllo di un segnale di punto iniziale di itinerario</i></p> <p>In caso di mancanza del controllo di un segnale o di una sua mancata disposizione a via libera è possibile ottenere, mediante la funzione <i>Tx/PO</i> (Tx di Punto Origine) l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio e dell'indicatore di direzione, ove esista.</p> <p>L'attivazione della funzione <i>Tx/PO</i> non è condizionata.</p> <p>Un segnale nello stato di chiusura stabilizzata perché interessato da lavori di manutenzione/riparazione, eseguiti in condizioni di mantenimento del segnale stesso a via impedita, può essere scartato dalle condizioni dell'itinerario che comanda, mediante la funzione <i>Tx/Se</i> che attiva il segnale di avanzamento o di avvio.</p> <p>Se un segnale viene posto nello stato di esclusione stabilizzata perché interessato da lavori di manutenzione/riparazione, eseguiti in condizioni di non assicurazione del mantenimento a via impedita, dovrà essere escluso e stabilizzato anche il segnale di avanzamento e avvio.</p> <p>7.3.2 MANCANZA DEL SENSO DI ORIENTAMENTO DEL BLOCCO PER U.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>PRENOTAZIONE DELLA DESTINAZIONE.</p> <p>Sulle linee afferenti alla stazione di Roma Termini, sono previsti interventi per la realizzazione della banalizzazione del blocco automatico. L'ACS prevede già alcune delle specifiche funzioni logiche inerenti alla gestione di tale prestazione.</p> <p>Esiste pertanto un intervento di soccorso da utilizzare nel processo di formazione di un itinerario di partenza interna o intermedia, con o senza prenotazione della destinazione, verso un punto di linea privo delle condizioni del senso di orientamento del blocco. Tale operazione viene eseguita utilizzando l'apposita funzione di soccorso ITsBA". La verifica dell'orientamento del senso del blocco per le partenze sulla formazione di un itinerario di partenza interna viene effettuata solo nel caso in cui una volta comandato l'itinerario stesso non sono più possibili, per configurazione del piano del ferro, arrivi dal punto di linea prenotato.</p> <p>La sua utilizzazione comporta la regolare disposizione a via libera del segnale.</p> <p>La presente funzione è al momento utilizzata per ottenere la disposizione a via libera del segnale che comanda itinerari di partenza interni o intermedi con destinazione sul binario illegale.</p> <p>7.3.3 MANCANZA DELLA SEGNALAZIONE DI NUMERO TRENO.</p> <p>È stato previsto che la segnalazione di numero treno sia gestita automaticamente da un sistema di gestione della circolazione denominato SEDe (Sistema Elaborazione Dati Circolazione), che, in condizioni di regime,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dovrà essere permanentemente interfacciato con l'ACS.</p> <p>Il SEDe invia il comando di itinerario all'ACS e, successivamente, il consenso all'apertura del segnale di partenza estremo. Il consenso si annulla con l'occupazione del segnale o con la distruzione dell'itinerario stesso.</p> <p>Nel caso di mancanza del consenso apertura segnale, l'itinerario si arresta nella fase successiva al bloccamento del PO. Il DM ha la possibilità di scartare la condizione del consenso numero treno mediante l'intervento di soccorso mirato "Tx/NT".</p> <p>La funzione Tx/NT comporta la trasmissione dei dispacci di invio treno alle stazioni limitrofe secondo la normativa in vigore.</p> <p>La sua utilizzazione comporta la regolare disposizione a via libera del segnale. Il comando di soccorso si occupa con l'occupazione dell'itinerario.</p> <p>Nel caso di guasto all'intero sistema di consenso Numero Treno, è possibile utilizzare la funzione "TEX!NT", che esclude totalmente la condizione di numero treno per tutti gli itinerari; tale funzione permane fino al comando manuale di annullamento manuale della funzione stessa.</p> <p>7.3.4 SEGNALI BASSI LUMINOSI</p> <p>Per quanto concerne i segnali bassi luminosi di manovra, non esistendo la condizione di controllo di efficienza degli stessi per la formazione degli istradamenti, non sono presenti in apparato funzioni di soccorso mirate a tale ente.</p> <p>Restano pertanto inalterati gli obblighi e le modalità per gli operatori, previsti dalla</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 CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>vigente normativa, in caso di movimenti di manovra con segnali bassi guasti o spenti.</p> <p>8. FUNZIONI DI SOCCORSO NON RELATIVE AD ANORMALITÀ ,</p> <p><i>8.1 Funzione di soccorso Tb0</i></p> <p>Su alcuni binari di stazionamento parzialmente ingombri è possibile disporre a via libera il segnale di protezione intreno per un itinerario di arrivo, tramite l'apposito comando "Tb0".</p> <p>Il segnale assumerà, in tal caso, l'aspetto di doppio giallo sotto rosso.</p> <p><i>8.2 Funzione di soccorso Tb00</i></p> <p>Nei casi previsti, al fine di permettere il bloccamento di un itinerario di partenza intreno, in caso di un treno avente elevata composizione che occupi il primo cdb a valle del segnale di partenza stesso, occorre effettuare il comando di soccorso "Tb00" , sul PO interessato. Il segnale si disporrà a via libera con l'aspetto corrispondente alle condizioni esistenti a valle e si accenderà il relativo indicatore di direzione. Contemporaneamente si attiveranno anche l'indicatore di partenza, l'indicatore di direzione e, eventualmente il segnale di avanzamento, posteriori.</p> <p>Se il cdb contiene un deviatoio interessato dall'itinerario sul ramo deviato, la funzione Tb00 non sarà attiva e il cdb assumerà la funzione di occupazione permanente.</p> <p>9. MOVIMENTI CONTEMPORANEI</p> <p>L'arrivo, partenza o transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno sono ammessi:</p> <p><i>a) quando i treni percorrono itinerari di per se</i></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>stessi indipendenti per disposizione di impianto;</i> <i>b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali o, quando questo non awenga, con il bloccamento del punto di origine degli itinerari comandati, e purché non si abbiano mancanze di controllo di deviatoi, la completa indipendenza degli itinerari.</i></p> <p>10. ALTRE FUNZIONI E PARTICOLARITA' DI PIAZZALE</p> <p>..... ALLEGATO</p>					
<p>RFI DI/TC /MV.RE.02 del 25/10/1999 Compilazione modulo di scorta treni M.16/E (foglio di corsa). In esito alla richiesta avanzata dalla Divisione Trasporto Regionale, si comunica che, per questa Sede, non esistono più motivi di sicurezza e di regolarità che rendono necessaria la compilazione del Quadro VI (Andamento del treno) del modulo M.16/E sulle linee a doppio binario e su quelle a semplice binario dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci. Per quanto precede, si dispone, a parziale modifica della circolare R/ST.MV/R.03.4.All.1 del 02/08/94 (Documenti di scorta ai treni. Libretti di servizio del personale dei treni), che a partire dal 15 novembre p.v. il quadro VI del foglio di corsa deve essere compilato solo sulle linee a dirigenza unica e a dirigenza locale dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci. Tuttavia, fino a quando non si procederà alla</p>					Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF.

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>definitiva soppressione del foglio di corsa, attualmente già in fase di studio, codeste Divisioni possono, se ritenuto opportuno per le proprie esigenze, continuare a far compilare dal dipendente personale il suddetto quadro anche sulle linee ove non è più previsto.</p>					
<p>RFI DI/TC /MV.RE.03.11 del 21/12/1999 Nuovi quadri orari In attesa dell'entrata in esercizio del nuovo sistema di progettazione degli orari "Roman", con l'entrata in vigore del nuovo orario gennaio 2000, la Programmazione Orari distribuirà agli impianti fissi periferici appositi quadri orario estratti dall'attuale sistema di progettazione degli orari "Sirio". Tali quadri orario devono essere considerati documenti ufficiali certificati, in analogia a quanto previsto per l'Orario Grafico nel punto 1.2.7 della circolare DI/TC.MV.RE/03 del 04/05/1999 (Nuovi Documenti Riguardanti l'Orario di Servizio). La Programmazione Orari produrrà tale documentazione per tutte le linee dove i Fascicoli Orario sono soppressi, pertanto per tali linee l'Orario Grafico sarà distribuito soltanto ai Capi Reparto Territoriali Movimento, Dirigenti Centrali e Dirigenti Centrali Operativi. I Capi Reparto Territoriali Movimento restano incaricati di riprodurre e fornire l'Orario Grafico alle località di giurisdizione e di continuare a determinare incroci e precedenze. Si prega confermare.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF.</p>

Testo CIRCOLARI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>RFI DI/TC /MV.RE/02/1.6/39.G del 04/01/2000 Prescrizione di fermata ai treni straordinari o supplementari viaggiatori.</p> <p>Si è avuto modo di rilevare che per la notifica ai treni straordinari o supplementari di fermate per servizio viaggiatori non previste nell' orario di servizio, vengono adottate procedure diverse. Al riguardo, allo scopo di uniformare le procedure si dispone che quando nel programma di effettuazione dello straordinario sia prescritta una fermata non prevista nell' orario di servizio, il dirigente centrale (D.C.) / dirigente centrale operativo (D.C.O.), o il dirigente movimento sulle linee non esercitate con D.C./D.C.O., nel diramare il relativo dispaccio di effettuazione dovrà completare lo stesso con la prescrizione: "Effettua fermata straordinaria a per servizio viaggiatori". La stazione che/in base a quanto previsto dal quadro 4 della P.U.P.O.S. Parte seconda, è tenuta alla notifica delle prescrizioni ai treni per il tratto di linea dove è ubicata la stazione di fermata, dovrà, d'iniziativa, provvedere a praticare o far praticare la relativa prescrizione al treno interessato.</p> <p>Si richiama, in merito, la corretta applicazione dell'art. 4 delle Disposizioni per il servizio con Dirigente Centrale quando la stazione competente a praticare la prescrizione e quella interessata alla fermata non sono ubicate sulla stessa sezione di D.C.</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>