

TABELLA DI RAFFRONTO

Decreti 7/2010 e 3/2011 di ANSF - RCF.

Nella 1ª colonna è riportato il testo dei Decreti 7/2010 e 3/2011 suddiviso in commi, punti o articoli.

Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna:

- nella 2ª colonna è riportata la norma del nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF) che recepisce il principio contenuto nei Decreti 7/2010 e 3/2011;
- nella 3ª colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo dei Decreti 7/2010 e 3/2011 è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;
- nella 4ª colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo dei Decreti 7/2010 e 3/2011 è procedura di interfaccia tra il personale del Gestore Infrastruttura e quello delle Imprese Ferroviarie;
- nella 5ª colonna è indicato l'operatore ferroviario tra le cui attribuzioni ricade il provvedimento normativo dei Decreti 7/2010 e 3/2011, attraverso la sigla GI per indicare il Gestore Infrastruttura e la sigla IF per indicare le Imprese Ferroviarie;
- nella 6ª colonna sono riportati le eventuali osservazioni e commenti.

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

Testo DECRETI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center">Decreto 7/2010</p> <p>NORME SPERIMENTALI PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO CON COMUNICAZIONI VERBALI REGistrate SU DETERMINATI TRATTI DI LINEA E PER DETERMINATI SERVIZI.</p> <p>1. GENERALITA'.</p> <p>Le presenti norme sono adottate in via sperimentale, in applicazione dell'articolo 3/15 RCT (e corrispondenti articoli 16/2 IPCL e 7/3 Allegato 1 ISPAT), subordinatamente alle condizioni tecniche e normative di cui ai successivi punti 2 e 3 sulle linee e per i servizi individuati da RFI d'intesa con le imprese ferroviarie interessate.</p>	<p>1.2 L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie può adottare provvedimenti sperimentali di modifica delle norme o autorizzarne l'adozione.</p>				

Testo DECRETI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2. CONDIZIONI TECNICHE.</p> <p>2.1. Linea munita di sistema di collegamento terra-treno via radio GSM-R.</p> <p>2.2. Apparecchiatura di registrazione, del Posto Centrale o della stazione, funzionante. Nelle istruzioni di dettaglio dell'impianto devono essere contenute le caratteristiche delle apparecchiature di registrazione e le norme relative al loro utilizzo operativo.</p>	<p>2.9 Per consentire la comunicazione telefonica con i convogli , sull'infrastruttura sono installati i dispositivi di comunicazione "terra-treno" (sottosistema di terra). Su determinate linee è possibile inviare una comunicazione prioritaria definita "chiamata di emergenza".</p> <p>4.25 Il sistema di comunicazione "terra-treno" consente di comunicare, in maniera selettiva, con ciascun agente impiegato in compiti di sicurezza e può essere utilizzato per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non registrate. La chiamata di emergenza deve essere utilizzata solo quando si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni.</p>			GI	
<p>2.3. Cabina di guida del convoglio dotata di apparecchiatura Cab-Radio efficiente.</p>	<p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo di comando del sistema frenante; - dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della 			IF	

Testo DECRETI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>vigilanza dell'agente di condotta;</p> <ul style="list-style-type: none"> - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. <p>4.25 Il sistema di comunicazione "terra-treno" consente di comunicare, in maniera selettiva, con ciascun agente impiegato in compiti di sicurezza e può essere utilizzato per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non registrate. La chiamata di emergenza deve essere utilizzata solo quando si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni.</p> <p>4.26 L'invio e la ricezione delle comunicazioni scritte o verbali, salvo le necessità improvvise legate a situazioni di emergenza (come l'invio della chiamata di emergenza di cui al precedente punto 4.25), devono avvenire, da parte dell'agente alla condotta, a treno fermo.</p>				
<p>3. CONDIZIONI NORMATIVE.</p> <p>3.1. Sulle linee e con i treni per i quali sono applicate le presenti Norme, le prescrizioni di movimento, incluse quelle notificate con comunicazioni verbali registrate, devono essere notificate dal DCO/DM al solo Macchinista. Spetta quindi sempre a quest'ultimo mettersi in comunicazione con il DCO/DM nei casi di arresto del treno ai segnali disposti a via impedita per il ricevimento delle necessarie prescrizioni.</p>	<p>9.3 L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>		I	GI	

Testo DECRETI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>10.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p>				
<p>Nel caso in cui determinate incombenze, conseguenti alle prescrizioni di cui sopra, non siano svolte dal Macchinista, le imprese ferroviarie dovranno emanare, dopo un'analisi di rischio, apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra il personale dell'impresa ferroviaria addetto alla sicurezza della circolazione.</p>	<p>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p>			IF	
<p>Nelle stazioni presenziate da DM. nel caso di movimento con segnale di partenza unico o con il primo segnale di partenza interno disposto a via impedita, il ricorso alle comunicazioni verbali registrate è ammesso solo sui binari per i quali sia previsto dall'Orario di Servizio il licenziamento del</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</p>	M		IF	

Testo DECRETI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treno da parte del Capotreno: in tal caso il Capotreno può provvedere a licenziare il treno solo dopo che il Macchinista gli abbia comunicato verbalmente di aver ricevuto l'occorrente autorizzazione a proseguire.</p>	<p>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>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>				
<p>3.2. Le prescrizioni di movimento che possono essere notificate con comunicazioni verbali registrate sono codificate con un numero identificativo (Procedura n°.....) e una formula sintetica. Ad ogni prescrizione è associata la situazione di esercizio degradata che ne richiede l'applicazione e la procedura operativa che il treno deve rispettare.</p> <p>3.3. Per la trasmissione della prescrizione il DCO/DM ed il Macchinista devono utilizzare un supporto cartaceo, riportato in Allegato 1 alle presenti Norme, sul quale sono riportate le procedure, numerate progressivamente all'interno di uno specifico intervallo numerico assegnato ad ognuno dei regimi</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali).</p>		I	GI	

Testo DECRETI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di circolazione, e le corrispondenti formule sintetiche che in alcuni casi devono essere completate con i dati variabili.</p> <p>Nel supporto cartaceo è inoltre prevista una intestazione che deve essere utilizzata ogniqualvolta viene prescritta una procedura. L'intestazione deve essere sempre completata con i seguenti dati variabili: sede e cognome del DCO/DM, numero del treno e data di effettuazione, punto di fermata del treno e numero della procedura da applicare.</p> <p>3.4. Nell'apposito prospetto riportato in allegato 2 alle presenti Norme, sono riportate, unitamente alle singole procedure e corrispondenti formule sintetiche, le specifiche situazioni di esercizio degradate a cui il DCO/DM deve fare riferimento e le specifiche procedure operative che il Macchinista deve applicare.</p> <p>3.5. Il DCO/DM, per ciascuna situazione di esercizio degradato, deve utilizzare la corrispondente procedura codificata con il testo della formula corrispondente, completata da eventuali dati variabili (es. "Procedura 3: Avanzamento in manovra da deviatoio a segnale, con il deviatoio <i>per la deviata</i> e sul binario di <i>sinistra</i>").</p> <p>La trasmissione deve essere eseguita in modo che possa essere correttamente recepita dall'agente ricevente. Quest'ultimo può, all'occorrenza, richiedere la ripetizione della trasmissione.</p> <p>La prescrizione verbale registrata potrà considerarsi notificata una volta che il Macchinista avrà ripetuto al DCO/DM, per</p>	<p>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. <p>9.3 L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p>				

Testo DECRETI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>inteso, l'intestazione e la formula, completate con i dati variabili ricevuti.</p> <p>3.6. Nel caso di notifica delle procedure 1, 2 e 3 per le linee con Blocco Radio e delle procedure 11, 12 e 13 per le linee con Blocco Elettrico Automatico, il DCO deve rimanere in comunicazione telefonica con il Macchinista, limitatamente al movimento nell'ambito del PdS.</p> <p>Nel corso dell'applicazione di tali procedure l'eventuale superamento di un deviatoio con manovra oleodinamica con il segnale indicatore da deviatoio luminoso spento (lettera C del punto 1.2.5 delle IET) deve essere autorizzato, a seguito dei necessari accertamenti, dal DCO per iscritto con l'utilizzo dei comuni moduli di prescrizione, facendo riferimento al numero della procedura precedentemente notificata con comunicazione verbale registrata (Riferimento procedura n° notificata con comunicazione verbale registrata, siete autorizzati a superare il deviatoio n° in manovra, non tenendo conto del relativo segnale indicatore da deviatoio spento).</p> <p>3.7. Nel caso di perdita del collegamento telefonico con il DCO durante la marcia nella zona di degrado, il Macchinista, qualora non possa garantire la corretta esecuzione della procedura prescritta, dovrà arrestare il treno e mettersi nuovamente in contatto con il DCO. Il DCO invece, sempre in caso di perdita della comunicazione, qualora rilevi anomalie nella marcia del treno dovrà emettere la chiamata di emergenza e provvedere per</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 DECRETI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'arresto del convoglio.</p> <p>3.8. La notifica di più procedure contemporaneamente non è ammessa.</p> <p>3.9. 11 DCOIDM prima di attivare la procedura di notifica delle prescrizioni di movimento con comunicazione verbale registrata deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - assicurarsi che non siano in atto anomalie all'apparecchiatura di registrazione; - avvisare preventivamente il Macchinista sull'utilizzo di tale procedura. <p>Qualora durante la trasmissione la comunicazione si dovesse interrompere, dopo l'eventuale ripristino della stessa si dovrà provvedere alla ripetizione dell'intera procedura.</p> <p>3.10. Ogniqualvolta il DCO/DM rilevi che l'apparecchiatura di registrazione è guasta deve provvedere alla notifica delle prescrizioni al Macchinista per iscritto, utilizzando i tradizionali moduli di prescrizione.</p> <p>3.11. Alle operazioni di riascolto delle comunicazioni verbali registrate scambiate tra il DCO/DM ed il Macchinista può accedere solo il personale autorizzato per accertamenti e controlli nei casi previsti o espressamente autorizzati.</p> <p>3.12. Gli allegati 1 e 2 sono parte integrante delle presenti Norme e devono essere in possesso del DCO/DM e del Macchinista durante il servizio.</p> <p>ALLEGATO 1 alle Norme sperimentali per la notifica delle prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate su determinati tratti di linea e per determinati</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo DECRETI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>servizi. Segue supporto cartaceo ALLEGATO 2 alle Norme sperimentali per la notifica delle prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate su determinati tratti di linea e per determinati servizi". Segue tabelle Procedure operative</p>					
<p>DECRETO n. 3/2011 Modifiche al Regolamento sui Segnali concernenti l'utilizzo dei fanali portatili di tipo "svizzero" per la segnalazione della coda dei treni. Regolamento sui segnali <i>All'articolo 3 è apportata la seguente modifica:</i></p> <p style="padding-left: 40px;">□□<i>il testo del comma 4 è così sostituito:</i></p> <p>Nei casi previsti ai commi 2d) e 3, quando al treno risultano applicati in coda fanali portatili a luce lampeggiante o a luce fissa del tipo descritto dall'articolo 9, comma 1a), figure A1 e A2, può essere omessa la tabella di coda di cui al comma 1b), del citato articolo 9. <i>All'articolo 9 è apportata la seguente modifica:</i></p> <p>□□<i>l'alea a) del comma 1 e la corrispondente figura A sono così sostituiti:</i></p> <p>a) fanali per la segnalazione in testa ai treni con luce bianca o rossa fissa e in coda ai treni con luce rossa, fissa o lampeggiante. I fanali per la</p>	<p>1.1 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia. 4.11 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. 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>		I	Gi	

Testo DECRETI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>segnalazione in coda ai treni con luce lampeggiante hanno la faccia visibile a strisce inclinate bianche e rosse come rappresentato in figura A1, mentre quelli a luce fissa possono anche avere parte della faccia visibile a strisce inclinate bianche e rosse come rappresentato in figura A2;</p> <p>VEDI FIGURA All'articolo 10 è apportata la seguente modifica:</p> <p>□□ il testo del comma 1 è così sostituito:</p> <p>I fanali portatili e la tabella usati per la segnalazione della coda dei treni devono essere applicati sempre alla parete posteriore dell'ultimo veicolo.</p> <p>La coda del treno viene identificata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>di giorno</i>: dalla tabella a strisce inclinate bianche e rosse di cui al comma 1b) dell'articolo 1 o, eventualmente, dai due fanali portatili a luce lampeggiante o fissa con la faccia visibile a strisce bianche e rosse di cui al comma 1a), figure A1 e A2, dell'articolo 1; - <i>di notte</i>: dai fanali posteriori proiettanti luce rossa, fissa o lampeggiante. <p>Per i treni di cui all'art. 3 comma 2 e), raffigurati nell'Allegato 3 e per i treni aventi composizione bloccata, identificati con la tabella circolare rappresentata nell'articolo 9, comma 1d), la coda viene identificata sia di giorno che di notte dai fanali posteriori proiettanti luce rossa.</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 DECRETI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p align="center">Articolo 2</p> <p>Obblighi dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie</p> <p>I gestori dell'infrastruttura, per i quali sono applicate le disposizioni del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, e le imprese ferroviarie devono emanare le opportune disposizioni e prescrizioni di esercizio, in conformità al presente decreto e al quadro normativo vigente.</p> <p align="center">Articolo 3</p> <p>Pubblicazione ed entrata in vigore</p> <p>In coerenza con quanto stabilito al paragrafo 3.4 del decreto di questa Agenzia n. 1/2009, RFI entro 30 giorni dall'emanazione del presente decreto dovrà inviare a questa Agenzia gli aggiornamenti in formato modificabile e in formato non modificabile (utilizzabili con software diffusi in commercio) dei Testi Normativi, al fine di permetterne la pubblicazione sul sito www.ansf.it e consentire alle imprese ferroviarie di stampare e distribuire i suddetti aggiornamenti.</p> <p>Il presente decreto è pubblicato sul sito internet dell'Agenzia (www.ansf.it) ed entrerà in vigore tre mesi dopo la sua emanazione.</p>	<p align="center">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				