

**TABELLA DI RAFFRONTO
DISPOSIZIONI ANNO 2006 -RCF**

Nella 1ª colonna è riportato il testo delle Disposizioni relative all'anno 2006, suddiviso in commi, punti o articoli.

Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna:

- nella 2ª colonna è riportata la norma del nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF) che recepisce il principio contenuto nel provvedimento normativo delle Disposizioni relative all'anno 2006;
- nella 3ª colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle Disposizioni relative all'anno 2006 è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;
- nella 4ª colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo delle Disposizioni relative all'anno 2006 è procedura di interfaccia tra il personale del Gestore Infrastruttura e quello delle Imprese Ferroviarie;
- nella 5ª colonna è indicato l'operatore ferroviario tra le cui attribuzioni ricade il provvedimento normativo delle Disposizioni relative all'anno 2006, 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 DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
Disposizione n.01/06 "Norme particolari per la circolazione delle locomotive dei gruppi BB36000, BB436000, BB436200, BB436300" Segue testo...	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.			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
Disposizione n. 02/06 “Modifica alle disposizioni n.04/05 - Norme provvisorie per la circolazione delle locomotive E189 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale”, n.06/05 - Norme provvisorie per la circolazione delle locomotive E484 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale” e n.45/05 - Norme provvisorie per la circolazione delle locomotive E474 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale” Segue testo...	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.			IF	
Disposizione n.03/06 “Modifica alle norme particolari per la circolazione della locomotiva politensione E402 101 RF sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale” Segue testo...	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.			IF	
Disposizione n.08/06 “Data di entrata in vigore della Disposizione n.46/04 – Treni scortati da solo capotreno” Segue testo...					Vedi Tabella di raffronto Disp. RFI 2004 – RCF
Disposizione n.12/06 “Norme particolari per la circolazione dei complessi Ale 054 serie 200 sulla infrastruttura ferroviaria nazionale” Segue testo...	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			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.				
Disposizione n.13/06 “Norme particolari per la circolazione delle automotrici 668 serie 4800 sulla infrastruttura ferroviaria nazionale” Segue testo...	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.			IF	
Disposizione n.14/06 “Normativa di esercizio Autostrada Ferroviaria Alpina – Carri Modalohr” Articolo 1 Oggetto La presente Disposizione riporta la “Normativa di Esercizio Autostrada Ferroviaria Alpina – Carri Modalohr” Articolo 2 Allegati L'allegato 1 è parte integrante e costitutiva del presente atto. Articolo 3 Abrogazioni La presente Disposizione annulla e sostituisce: a) la “Normativa di Esercizio Autostrada Ferroviaria Alpina – Carri Modalohr”, edizione 22/04/2003, emanata con nota RFI-DTC\A0011\P\2003\0000793 del				GI IF	Il GI per ciò che riguarda le attività sugli impianti di terra. Le IF per ciò che riguarda le attività relative ai veicoli.

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>17/04/2003, e la seguenti prescrizioni integrative:</p> <p>b) RFI/TC.CS.NS-Sie 1434/2003 del 29/10/2003;</p> <p>c) RFI/TC.CS.NS-Sie 1358/2004 del 20/02/2004;</p> <p>d) RFI/TC.CS.NS-Sie 2955/2004 del 26/04/2004;</p> <p>e) RFI/DTE/CSI.verif . 7098/2004 del 07/10/2004;</p> <p>f) RFI/DTE/CSI.verif. 7099/2004 del 07/10/2004.</p> <p>Art. 4</p> <p><i>Obblighi</i></p> <p>In considerazione del fatto che i carri MODALOHR eccedono il profilo limite di carico della Rete italiana la Direzione Compartimentale Infrastruttura di Torino dovrà garantire nel tempo la conservazione dei profili minimi delle linee interessate al transito dei treni composti dai carri MODALOHR., secondo il principio stabilito dall' art. 129 della PGOS, in modo da permettere il transito in sicurezza dei trasporti.</p> <p>Ai sensi degli articoli 4, 10, 11 e 36 del D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188, la presente Disposizione deve essere osservata dalle Imprese Ferroviarie interessate per il rilascio ed il mantenimento del Certificato di Sicurezza.</p> <p>Art. 5</p> <p><i>Entrata in vigore</i></p> <p>La presente Disposizione entra in vigore alle ore 00.01 del 1 marzo 2006.</p> <p>Allegato 1 alla Disposizione n 14 del 03</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
febbraio 2006 NORMATIVA DI ESERCIZIO AUTOSTRADA FERROVIARIA ALPINA CARRI MODALOHR REGISTRAZIONE DELLE DISPOSIZIONI CHE HANNO MODIFICATO LE PRESENTI NORME Indice 1 GENERALITÀ 1.1 Scopo 1.2 Campo di applicazione 1.3 Definizioni e abbreviazioni 1.4 Caratteristiche costruttive dei carri e carico dei veicoli stradali 1.5 Tipi di carri 1.6 Dati tecnici 2 NORME PARTICOLARI DI ESERCIZIO 2.1 Trazione dei treni AFA 2.2 Norme particolari di circolazione del complesso bloccato 2.3 Circolazione su linee autorizzate 2.4 Circolazione su linee non autorizzate 2.5 Norme particolari TES 2.6 Segnali di testa e di coda 2.7 Documenti di scorta 2.8 Composizione 2.9 Frenatura 2.10 Prova del freno 2.11 Manovre 2.12 Condotta del treno 2.13 Circolazione del treno con senso di marcia invertito 2.14 Carico dei carri 3 PROFILO LIMITE DI CARICO 3.1 Portale statico 4 VISITA TECNICA 4.1 Personale 4.2 Stazione di origine					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>4.3 Stazione di scambio</p> <p>5 ANORMALITÀ</p> <p>5.1 A varie al freno</p> <p>5.2 Calcolo della massa frenata residua</p> <p>5.3 Avarie al freno del veicolo di coda</p> <p>5.4 Soccorso in linea</p> <p>5.5 Comunicazioni in caso di anormalità durante il percorso Italia - Francia</p> <p>DOCUMENTI DI SCORTA DEI TRENI 1</p> <p>GENERALITÀ</p> <p>1.1 Scopo</p> <p>La presente normativa di esercizio definisce le prescrizioni particolari e le operazioni da eseguire ai treni Autostrada Ferroviaria Alpina che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Tali treni circolano sulla relazione Torino Orbassano Modane Aiton e viceversa.</p>					
<p>1.2 Campo di applicazione</p> <p>Le norme contenute nel presente testo si applicano ai treni dell'Autostrada Ferroviaria - Alpina composti da carri MODALOHR e devono essere osservate, per la parte di competenza, da tutti gli operatori interessati.</p> <p>I carri di cui sopra devono essere conformi al carro tipo MODALOHR con marcatura numerica 83 87 497 7 ____ - _1, autorizzato a circolare dal Gestore Infrastruttura.</p> <p>Per quanto non espressamente indicato nel presente testo valgono le norme comuni per l'esercizio e la circolazione dei treni sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, le Norme Particolari di Circolazione delle locomotive emanate dal Gestore dell'Infrastruttura, nonché le Norme per l'effettuazione dei trasporti</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</p>			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>eccezionali.</p> <p>1.3 Definizioni e abbreviazioni</p> <p>AFA Autostrada Ferroviaria Alpina.</p> <p>AT</p> <p>BFC-INT</p> <p>436300</p> <p>CARRO MODALOHR</p> <p>IFN</p> <p>PGOS</p> <p>PORTALE STATICO</p> <p>Alta Tensione.</p> <p>Bollettino di frenatura e composizione per treni interoperabili Italia - Francia.</p> <p>Locomotiva della serie 436, appartenente al gruppo 300 (436300-4363 ...), equipaggiata per i treni AFA e autorizzata a circolare sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.</p> <p>Carro doppio (multiplo) ribassato a carico laterale costituito da due piani distinti di carico (uno per ogni metà carro).</p> <p>Infrastruttura Ferroviaria Nazionale la cui gestione è concessa a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</p> <p>Prefazione Generale all'Orario di Servizio.</p> <p>Attrezzatura che permette di verificare il rispetto del profilo limite di carico dei treni AFA.</p> <p>RAT</p> <p>RFI</p> <p>RIV</p> <p>SAFI</p> <p>STAZIONE DI SCAMBIO</p> <p>TRENO AFA</p> <p>- Visita tecnica del treno denominato -Riconoscimento Attitudine al Trasporto.</p> <p>- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</p>	<p>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>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo di comando del sistema frenante; - dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. <p>3.6 I veicoli dotati di apparato motore sono definiti unità di trazione.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza</p>				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- Accordo tra le Imprese Ferroviarie per lo scambio e l'utilizzazione dei carri</p> <p>Sistema di allarme passeggeri con frenatura inibibile.</p> <p>Stazione di confine fra la rete Italiana e quella Francese.</p> <p>Convoglio costituito dai carri MODALOHR, dai mezzi di trazione e dalla vettura per il trasporto degli autisti dei veicoli stradali</p> <p>VEICOLI STRADALI Veicolo costituito da motrice e semirimorchio.</p> <p>VETTURA VAC TES</p> <p>Vettura attrezzata per il trasporto degli autisti dei veicoli stradali nei treni AFA</p> <p>Autorizzazione alla effettuazione dei Trasporti Eccedenti il profilo limite di carico.</p> <p>1.4 Caratteristiche costruttive dei carri e carico dei veicoli stradali</p> <p>I carri MODALOHR sono specializzati per il trasporto di veicoli stradali (motrici e semirimorchi sono concepiti per viaggiare a treno completo. Le loro caratteristiche tecniche sono tali da non rispettare tutte le prescrizioni RIV. La vista d'insieme del carro è riportata in figura 1 (VEDI Figura 1)</p> <p>Il carro MODALOHR è dotato di tre carrelli a due assi ciascuno equipaggiato con ruote monoblocco. I carrelli d'estremità sono di tipo 11 2018 C; il carrello centrale è di tipo 11 2025 E2.</p> <p>Il carro MODALOHR è costituito da due piani distinti di carico ove sono alloggiati i veicoli stradali. Su ciascun piano è possibile caricare un semirimorchio, o uno o due motrici utilizzando l'apposito</p>	<p>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>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>				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dispositivo di rialzo.</p> <p>Il caricamento dei veicoli stradali avviene attraverso la rotazione dei due piani di carico.</p> <p>Tale rotazione è comandata da installazioni fisse a terra, che provvedono in modo automatico alla centratura dei carri sui dispositivi d'apertura.</p> <p>Il carico e lo scarico dei carri può avvenire contemporaneamente su tutti i carri attraverso speciali rampe di carico a piano inclinato.</p> <p>La frenatura dei carrelli TI 2018 C avviene mediante un ceppo per ruota; la frenatura di carrelli TI 2025 E2 avviene attraverso una coppia di dischi per sala montata più un ceppo per ruota. Il sistema frenante è di tipo elettro-pneumatico con dispositivo auto-continuo dotato di una valvola di pesatura per carrello. L'impianto è costituito da due distributori Knorr. Il primo comanda la frenatura di un carrello d'estremità e del carrello centrale; il secondo comanda l'altro carrello di estremità. Il freno a mano è installato sul carrello centrale ed agisce su un disco di ogni sala dello stesso.</p> <p>I rubinetti di testata dei carri di estremità che servono per intercettare le condotte pneumatiche sono dei seguenti colori:</p> <p>a) NERO, la condotta generale del freno;</p> <p>b) BIANCO, la condotta principale,</p> <p>mentre le maniglie di comando dei rubinetti sono di colore GIALLO.</p> <p>La modifica della composizione dei carri MODALOHR costituenti il treno AFA, di regola, è possibile solo in officine</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>specializzate.</p> <p>1.5 Tipi di carri</p> <p>I carri MODALOHR si distinguono fra loro, a seconda del tipo di testata installata sulle estremità, nei seguenti 3 tipi:</p> <p><i>Carro di 'tipo 2'~</i></p> <p>Carro equipaggiato su una testata con barra di collegamento scomponibile e sull'altra con barra di collegamento non scomponibile e registrabile.</p> <p><i>Carro di 'tipo 3'~</i></p> <p>Carro equipaggiato su entrambe le testate con barre di collegamento non scomponibili e registrabili.</p> <p><i>Carro di "tipo 4'~</i></p> <p>Carro equipaggiato su una testata con organi di aggancio e respingenti tradizionali e sull'altra con barra di collegamento scomponibile.</p> <p>1.6 Dati tecnici</p> <p>Di seguito sono riportati i principali dati tecnici dei carri MODALOHR:</p> <p><i>Carro di "tipo 2" o di tipo 3".</i></p> <p>VEDI Tabella</p> <p>(2) Velocità massima nel caso in cui. i carrelli di estremità TI 2018 C siano caricati con 17 t per asse.</p> <p>(3) Velocità massima nel caso in cui. i carrelli di estremità 11 2018 C siano caricati con 18 t per asse.</p> <p><i>Carro di 'tipo 4'~</i></p> <p>VEDI Tabella</p>					
<p>2 NORME PARTICOLARI DI ESERCIZIO</p> <p>2.1 Trazione dei treni AFA</p> <p>La trazione dei treni AFA è normalmente</p>	<p>4.3 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva</p>			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>realizzata da due locomotive della sene 436300, ubicate in testa, con intercalata una vettura V AC per il trasporto degli autisti dei veicoli stradali</p> <p>Le due locomotive e la vettura, ai fini della presente normativa, costituiscono un unico complesso inscindibile durante il normale esercizio (complesso bloccato).</p> <p>A titolo eccezionale è ammessa la trazione dei treni AFA con locomotive diverse da quelle della serie 436300, nel rispetto della normativa vigente, purché la vettura V AC non effettui servizio viaggiatori sotto la galleria del Fréjus.</p> <p>2.2 Norme particolari di circolazione del complesso bloccato.</p> <p>La circolazione, la manipolazione della condotta AT, la gestione e la prova del sistema allarme passeggeri SAFI sono disciplinate nelle norme particolari per la circolazione delle locomotive della serie 436300 emanate a parte da RFL</p> <p>Il sistema allarme passeggeri SAFI deve essere sottoposto ad una prova nelle località di origine che deve interessare la locomotiva titolare e la vettura V AC. La prova deve essere eseguita almeno una volta al giorno alla prima messa in servizio del complesso bloccato e/o in caso di sostituzione di uno degli elementi del complesso stesso. L'IF deve emanare apposite disposizioni organizzative di dettaglio con l'indicazione dei treni interessati alla prova del sistema SAFI</p> <p>L'agente di scorta sulla vettura per il trasporto degli autisti deve collaborare</p>	<p>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>4.6 I treni che non rispettano i limiti di profilo o di massa di cui al punto 4.3 sono denominati "trasporti eccezionali" e sono ammessi a circolare alle condizioni stabilite al punto 6.4.</p> <p>6.1 La cabina di guida del veicolo di testa del treno, utilizzata per la condotta dello stesso, deve essere attrezzata secondo quanto previsto al precedente punto 3.2 e in coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere.</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; 				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>con il personale di condotta per la prova del sistema SAFI e dell'interfono.</p> <p>I treni AFA, nelle località di origine di Aiton e Torino Orbassano, devono avere il sistema SAFI attivo e funzionante (la stazione di Modane non è considerata stazione di origine).</p> <p>Nella località di origine" in caso di guasto del sistema SAFI e nell'impossibilità di risolvere la criticità con la sostituzione della locomotiva o della vettura V AC o con il cambio di posizione delle due locomotive, a titolo eccezionale, è consentita la partenza dei treni AFA per la circolazione nella relazione Torino Orbassano Aiton e viceversa con il solo sistema di allarme passeggeri tradizionale (SAP) funzionante, in uso sulla rete FS, purché siano adottate le seguenti azioni:</p> <p>a) la vettura V AC per il trasporto degli autisti deve essere una di quelle dedicate esclusivamente al servizio dei treni AFA;</p> <p>b) per il passaggio nel tunnel del Frejus con i viaggiatori a bordo della vettura VAC è necessario che il personale di scorta verifichi il regolare funzionamento del collegamento citofonico fra la vettura VAC e la cabina di guida della locomotiva attiva (Master); in caso di collegamento citofonico inefficiente la vettura VAC non può effettuare servizio viaggiatori sotto la galleria del Frejus;</p> <p>c) il personale di scorta alla vettura VAC si deve dedicare esclusivamente alla sorveglianza dei passeggeri a bordo della vettura VAC durante il percorso nel tunnel del Fréjus, affinché nessuno di essi attivi</p>	<p>– dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno,</p> <p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p> <p>6.3 Eventuali unità di trazione inattive in composizione ad un treno devono essere predisposte per evitare che possano, durante la marcia del treno, interferire nella circolazione dello stesso.</p> <p>6.4 I trasporti eccezionali possono circolare solo con autorizzazione rilasciata di volta in volta e riportante le specifiche modalità di circolazione.</p> <p>6.5 I trasporti combinati codificati, pur utilizzando veicoli il cui profilo può eccedere il limite prefissato, sono ammessi a circolare a condizione che i veicoli utilizzati e le linee percorse siano conformi ai requisiti di codifica previsti.</p> <p>In caso di mancato rispetto delle condizioni di codifica il trasporto è a tutti gli effetti classificato eccezionale e pertanto deve essere autorizzato come previsto al precedente punto 6.4.</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</p>				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>indebitamente il segnale di allarme passeggeri;</p> <p>d) il personale di condotta del treno e di scorta alla vettura VAC deve essere adeguatamente formato sulle azioni da intraprendere nel caso in cui il treno AFA circoli con il solo sistema di allarme passeggeri tradizionale (SAP) funzionante;</p> <p>e) per ogni passaggio del treno AFA nel tunnel del Fréjus, realizzato con il solo sistema di allarme passeggeri tradizionale (SAP), l'IF deve redigere una relazione tecnica precisando la causa del guasto e giustificando il mancato ricorso ad una soluzione alternativa. Tale relazione deve essere inviata alla S.O. CESIFER della Direzione Tecnica di RFL</p> <p>Durante il percorso, in caso di avaria al sistema SAFI, è consentito il proseguimento del treno fino al termine della corsa purché siano adottate le azioni come per le località di origine di cui al comma b), c), d), e).</p> <p>Nel caso in cui per la trazione dei treni AFA si utilizzino locomotive diverse da quelle della serie 436300, è ammessa solo la doppia trazione in testa con la vettura VAC ubicata immediatamente dopo la seconda locomotiva. In questo caso la vettura VAC non può effettuare servizio viaggiatori sotto la galleria del Frejus. In ogni caso l'alimentazione della condotta AT è subordinata alla presenza del personale di scorta della vettura.</p> <p>La vettura VAC è attrezzata con un rubinetto di emergenza, posto in apposito vano e chiuso con chiave di servizio. Esso</p>	<p>treno;</p> <p>c) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno;</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, <p>evitando sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso, tali da compromettere la circolazione del treno in sicurezza, tenuto conto:</p> <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 				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deve essere azionato dal personale di scorta solo in casi di estrema necessità. La vettura V AC deve essere scortata da un agente in possesso della prescritta abilitazione (modulo A ai sensi della disposizione n. 7/2001 di RFI).</p> <p>2.3 Circolazione su linee autorizzate</p> <p>I carri MODALOHR sono ammessi a circolare sulle seguenti linee e/o tratti di linea:</p> <p>1) Modane - Bivio Fronda;</p> <p>2) Bivio Pronda - Torino Orbassano.</p> <p>Le operazioni di carico e scarico dei veicoli stradali sono consentite esclusivamente nello scalo di Torino Orbassano (Binario dedicato fascio partenze Nord).</p> <p>I carri Modalohr sono autorizzati a circolare come trasporti eccezionali secondo le indicazioni previste nelle relative TES.</p> <p>Per la predisposizione delle TI:S, da parte degli organi competenti, dovranno essere rispettati i seguenti criteri:</p> <p>a) velocità massima 120 km/h e circolazione a "rango A" su linee con curve aventi raggio di curvatura maggiore o uguale a 300 m e con scartamento non inferiore a 1432 mm per carri carichi con massa massima di 17 t per asse sui carrelli di estremità;</p> <p>b) velocità massima di 100 km/h e circolazione a «rango A" su linee con curve aventi raggio di curvatura maggiore o uguale a 300 m e con scartamento non inferiore a 1432 mm per carri carichi con massa massima</p>	<p>utilizzata per la condotta del treno;</p> <p>g) della posizione nel treno di veicoli provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli contigui.</p> <p>6.8 Gli eventuali dispositivi di comando del sistema frenante delle cabine di guida non utilizzate per la guida del treno, presenziate da agenti di condotta, possono essere azionati soltanto per frenature di emergenza; da tale dispositivo è in ogni caso vietata qualunque manovra di sfrenatura del treno.</p> <p>6.9 Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione, indipendente dal sistema frenante di cui al precedente punto 6.6, che permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della linea da percorrere.</p>				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>maggiore di 17 t per asse e minore o uguale a 18 t per asse sui carrelli di estremità;</p> <p>c) velocità massima 30 km/h su linee o tratti di linea con curve o rami deviati aventi raggio di curvatura inferiore a 300 m e maggiore o uguale a 150 m;</p> <p>d) divieto di inoltro su curve o rami deviati aventi raggio di curvatura inferiore a 150 m.</p> <p>La notifica delle prescrizioni tecniche è di competenza dell'Impresa Ferroviaria.</p> <p>2.4 Circolazione su linee non autorizzate. I carri MODALOHR su linee e scali diversi da quelli indicati al punto 2.3, in composizione a treni merci, possono essere autorizzati a circolare come trasporti eccezionali secondo le indicazioni previste nelle relative TES.</p> <p>Per la predisposizione delle TES, da parte degli organi competenti, dovranno essere rispettati i seguenti criteri:</p> <p>a) i carri devono essere vuoti;</p> <p>b) ai carri devono essere applicati gli appositi dispositivi di rialzo;</p> <p>c) alle estremità dei carri devono essere utilizzati i carri scudo appositamente attrezzati;</p> <p>d) velocità massima 80 km/h su linee con curve aventi raggio di curvatura maggiore o uguale a 300 m e con scartamento non inferiore a 1432 mm;</p> <p>e) velocità massima 30 km/h su linee o tratti di linea con curve o rami deviati aventi raggio di curvatura inferiore a 300 m e maggiore o uguale a 150 m;</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>f) divieto di inoltro su curve o rami deviati aventi raggio di curvatura, inferiore a 150 m. La notifica delle prescrizioni tecniche è di competenza dell'Impresa Ferroviaria.</p> <p>2.5 Norme particolari TES</p> <p>In deroga alle Norme per l'effettuazione dei trasporti eccezionali è consentito che:</p> <p>a) i carri MODALOHR siano privi delle etichette mod. U;</p> <p>b) non sia eseguita nella stazione di scambio la visita tecnica prevista dalle Norme per l'effettuazione dei trasporti eccezionali.</p>					
<p>2.6 Segnali di testa e di coda</p> <p>La segnalazione di testa dei treni AFA è composta sia di giorno che di notte dai segnali normali di testa previsti dal Regolamento sui Segnali</p> <p>La segnalazione di coda dei treni AFA (fig. 2) è composta in deroga agli artt 9, 10, e 12</p> <p>del Regolamento sui Segnali sia di giorno che di notte, da:</p> <p>a) due fanali con luce rossa fissa (permanentemente accesa in uso sulla infrastruttura ferroviaria francese (4) Il pittogramma a forma di clessidra di colore rosso, posto sotto la luce rossa del fanale, non ha alcun significato normativa;</p> <p>b) una tabella a strisce inclinate bianche e rosse di cui all'art 9, comma I-b, del Regolamento sui Segnali.</p> <p>All'occorrenza e in casi eccezionali per il solo percorso italiano, possono essere utilizzati i mezzi di segnalamento di coda in uso sulla IFN. In questo caso per i treni</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>			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>diretti in Francia deve essere avvisata la stazione di scambio.</p> <p>Figura 2 - Segnali di coda dei treni AFA</p> <p>VEDI Figura</p> <p>(4) Il fanale si accende automaticamente sia di giorno che di notte, all'atto della installazione dello stesso <i>sul</i> carro.</p>					
<p>2.7 Documenti di scorta</p> <p>I documenti di scorta dei treni AFA e le relative modalità di utilizzo sono riportate in Allegato 1.</p> <p>Tali documenti devono essere compilati dal personale in possesso della prescritta abilitazione (vedi All. 1).</p>				IF	
<p>2.8 Composizione</p> <p>La composizione standard dei treni AFA dalla testa verso la coda è la seguente:</p> <p>a) locomotiva della serie 436300 Master (presenziata) - vettura V AC locomotiva Slave (telecomandata) della stessa serie della precedente (complesso bloccato) 5;</p> <p>b) cani MODALOHR in numero non superiore a 14.</p> <p>La massa rimorchiata dopo la seconda locomotiva non deve superare il valore di 1150. In ogni caso la massa rimorchiata (complessivamente) dalle due locomotive, vettura VAC e carri MODALOHR; non deve superare la prestazione delle stesse.</p> <p>È ammesso aggiungere altri mezzi di trazione in testa al treno nel rispetto del punto 2.1 - 3 o periodo - e in caso di soccorso in linea. In caso di soccorso il mezzo di trazione potrà essere ubicato in testa o in coda al treno. In caso di</p>	<p>6.1 La cabina di guida del veicolo di testa del treno, utilizzata per la condotta dello stesso, deve essere attrezzata secondo quanto previsto al precedente punto 3.2 e in coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere.</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; - dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno, <p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere,</p>			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ubicazione del mezzo di trazione in coda al treno, per soccorso, non è ammessa la spinta ma solo il traino.</p> <p>Il cablaggio del carro non consente il telecomando di locomotive in coda al treno.</p> <p>5 In caso di utilizzazione di locomotive diverse da quelle della serie 436300 vedasi quanto indicato nei punti 2.1 e 22.</p>	<p>al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p> <p>6.3 Eventuali unità di trazione inattive in composizione ad un treno devono essere predisposte per evitare che possano, durante la marcia del treno, interferire nella circolazione dello stesso.</p> <p>6.4 I trasporti eccezionali possono circolare solo con autorizzazione rilasciata di volta in volta e riportante le specifiche modalità di circolazione.</p> <p>6.5 I trasporti combinati codificati, pur utilizzando veicoli il cui profilo può eccedere il limite prefissato, sono ammessi a circolare a condizione che i veicoli utilizzati e le linee percorse siano conformi ai requisiti di codifica previsti.</p> <p>In caso di mancato rispetto delle condizioni di codifica il trasporto è a tutti gli effetti classificato eccezionale e pertanto deve essere autorizzato come previsto al precedente punto 6.4.</p>				
<p>2.9 Frenatura</p> <p>I treni AFA sono serviti da frenatura continua di tipo viaggiatori su tutti i rotabili in composizione.</p> <p>I treni AFA devono partire dalla stazione di origine con almeno il 75% di massa frenata.</p> <p>I carrelli centrali provvisti di freni a disco non portano gli indicatori visivi a finestralla esterni (verde/sfrenato; rosso/frenato).</p> <p>l'accertamento dello stato di frenato su</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 			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>questi carrelli si effettua con il controllo del serraggio dei ceppi del freno sulle ruote secondo le norme vigenti..</p> <p>Lo stato di frenatura del freno a mano si effettua attraverso il controllo dell'indicatore di colore verde o rosso, posto sull' asta verticale del volantino del freno stesso il quale indica:</p> <p>a) se visibile il colore verde: freno a mano sfrenato;</p> <p>b) se visibile il colore rosso: freno a mano frenato.</p> <p>I treni AFA sono equipaggiati con freno elettro-pneumatico (non attivo).</p>	<p>spezzamento del treno;</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, <p>evitando sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso, tali da compromettere la circolazione del treno in sicurezza, tenuto conto:</p> <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 				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli contigui.</p> <p>6.8 Gli eventuali dispositivi di comando del sistema frenante delle cabine di guida non utilizzate per la guida del treno, presenziate da agenti di condotta, possono essere azionati soltanto per frenature di emergenza; da tale dispositivo è in ogni caso vietata qualunque manovra di sfrenatura del treno.</p> <p>6.9 Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione, indipendente dal sistema frenante di cui al precedente punto 6.6, che permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della linea da percorrere.</p>				
<p>2.10 Prova del freno</p> <p>Le operazioni relative al freno elettro-pneumatico non devono essere eseguite in quanto lo stesso non è attivo.</p> <p>Ai fini della prova del freno ai treni AFA devono essere applicate le norme vigenti con le seguenti integrazioni:</p> <p>a) il personale di condotta deve osservare le Norme Particolari di Circolazione delle locomotive della sene 436300 emesse dal Gestore dell'Infrastruttura;</p> <p>b) il controllo della frenatura e sfrenatura della vettura per il trasporto degli autisti è di competenza del personale addetto alla verifica. È di competenza di tale agente anche il controllo, in frenatura e sfrenatura, della locomotiva seguente la vettura V AC in analogia a quanto previsto nell'IEFCA per i treni navetta quando la locomotiva non si trovi in testa</p>	<p>7.4 La partenza di ciascun treno è subordinata alla acquisizione dell'evidenza, sia in fase di frenatura che in fase di sfrenatura, dell'esistenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> – del regolare funzionamento dei dispositivi di frenatura dei veicoli in composizione al treno muniti di tali dispositivi; – della regolare azione del sistema frenante lungo tutto il treno. <p>7.5 Qualora vengano effettuate operazioni o si determinino condizioni di esercizio che possano compromettere il regolare funzionamento del sistema frenante, oltre alla necessaria verifica di funzionamento, dopo la partenza dalla località nella quale sia stata eseguita tale verifica, l'agente di condotta, alla prima occasione favorevole, prima di raggiungere la velocità massima e comunque prima di impegnare tratti in discesa, deve verificare</p>			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
al treno.	l'efficacia del sistema frenante effettuando una normale frenatura del treno.				
<p>2.11 Manovre</p> <p>È vietato il transito dei treni AFA su selle di lancio e su binari attrezzati con dispositivi fissi di frenatura. Sono vietate le manovre a spinta e/o gravità.</p> <p>L'aggancio del complesso bloccato, di cui al punto 2.1, al. materiale deve avvenire arrestando la locomotiva all'apposito segnale di arresto situato a circa 1 m dal primo veicolo ed eseguendo il successivo accostamento a bassissima velocità con il minimo sforzo di trazione e con una sola locomotiva attiva.</p> <p>L'aggancio del complesso bloccato ai carri deve avvenire esclusivamente con tutti i piani di carico chiusi e bloccati.</p> <p>La manipolazione delle condotte pneumatiche dei carri deve essere eseguita da personale appositamente istruito.</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; – dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno, <p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p>			IF	
<p>2.12 Condotta del treno</p> <p>Prima della partenza dalla stazione ove inizia il servizio, il personale di condotta deve in ogni caso prendere visione delle scritturazioni riportate sui documenti di scorta (BFCINT, ecc.) e sulle eventuali prescrizioni allegate.</p>	<p>9.7 Durante il percorso l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e le eventuali prescrizioni ricevute.</p>			IF	
<p>2.13 Circolazione del treno con senso di marcia invertito.</p> <p>Se per una qualunque causa sia necessario invertire il senso di marcia del</p>	<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</p>		I	GI	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
treno, rispetto a quello di origine, la velocità massima non deve superare 30 km/h.	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>2.14 Carico dei carri</p> <p>Il carico e l'assicurazione delle merci all'interno dei veicoli stradali devono essere eseguiti in conformità a quanto prescritto dall'Allegato II al RIV - Tomo 1.</p> <p>Su ciascuno dei due piani di carico di un carro MODALOHR si può caricare:</p> <p>1) una o due motrici oppure,</p> <p>2) un semirimorchio.</p> <p>I veicoli sfadati motrici e semirimorchi, devono essere posizionati sui piani di carico e assicurati secondo le seguenti modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Motrici stradali sul piano di carico in posizione orizzontale: <p>a) la cabina deve essere orientata nel senso di marcia del treno;</p> <p>b) il freno di stazionamento deve essere attivo;</p> <p>c) una marcia del cambio deve essere inserita o bloccato il cambio automatico;</p> <p>d) una coppia di ruote deve essere correttamente posizionata negli appositi alloggiamenti sul piano di carico.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Motrici stradali sul dispositivo di caricamento "gerbeur" in posizione inclinata: <p>a) la cabina deve essere orientata nel senso di marcia del treno;</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>4.6 I treni che non rispettano i limiti di profilo o di massa di cui al punto 4.3 sono denominati "trasporti eccezionali" e sono ammessi a circolare alle condizioni stabilite al punto 6.4.</p>			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>b) il freno di stazionamento non deve essere attivo;</p> <p>c) la marcia del cambio non deve essere inserita ed il cambio automatico non deve essere bloccato;</p> <p>d) una coppia di ruote deve essere correttamente posizionata negli appositi alloggiamenti del dispositivo di caricamento "gerbeur".</p> <ul style="list-style-type: none"> • Semirimorchi sul piano di carico in posizione orizzontale; <p>a) le sospensioni pneumatiche devono essere sgonfie;</p> <p>b) le zampe di appoggio, regolate ad una altezza predeterminata devono appoggiare sul pavimento del carro;</p> <p>c) la ralla anteriore deve essere bloccata alla selletta del carro sostenuta da una vite.</p> <p>Il peso totale di ogni carro, veicolo stradale più tara del carro, deve rispettare i limiti di carico massimi ammessi dalla linea e non deve superare la portata per asse ammessa dai carrelli:</p> <p>a) 18 t per asse il carrello di estremità;</p> <p>b) 22,5 t per asse il carrello centrale.</p> <p>3 PROFILO LIMITE DI CARICO</p> <p>3.1 Portale statico</p> <p>I treni AFA nella località di origine, previa autorizzazione TES come previsto dall'art. 129 della PGOS, ultimato il carico dei veicoli stradali e prima di immettersi sulla IFN, devono transitare sotto il portale statico appositamente predisposto allo</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>scopo di accertare la presenza di eventuali eccedenze al profilo limite di carico autorizzato.</p> <p>Le principali dimensioni del portale statico sono riportate in figura 3; gli spigoli del portale sono uniti da segmenti di retta.</p> <p>I treni AFA che durante il transito sotto il portale statico interferiscono con lo stesso non sono ammessi a circolare sulla IFN.</p> <p>L'Impresa Ferroviaria responsabile del treno deve prevedere una adeguata organizzazione per la verifica di cui sopra, la registrazione dell'esito degli accertamenti e dei provvedimenti all'occorrenza presi e la conservazione dei documenti per 3 anni.</p> <p>VEDI Figura</p>					
<p>4 VISITA TECNICA</p> <p>4.1 Personale</p> <p>La visita tecnica ai treni AFA deve essere eseguita da personale abilitato alle mansioni di verifica del materiale rotabile secondo le norme emanate da RFI.</p> <p>4.2 Stazione di origine</p> <p>Nella stazione di origine, dopo che le operazioni di carico o scarico sono completamente terminate, il treno AFA deve essere sottoposto a visita tecnica denominata Riconoscimento dell'Attitudine al Trasporto (RA T) per carri MODALOHR dal personale di cui al p. 4.1.</p> <p>La visita tecnica RAT può anche essere eseguita contemporaneamente a ciascun carro da due agenti abilitati alle mansioni di verifica, uno per ogni lato, subito dopo la chiusura dei piani di carico.</p> <p>In questo caso l'IF deve designare quale</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>7.1 La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> <p>7.2 La verifica tecnica deve essere inoltre estesa anche al controllo delle caratteristiche della composizione e della frenatura del treno, delle segnalazioni di testa e di coda del treno e della effettuazione della prova del freno.</p> <p>7.3 La partenza di ciascun treno è</p>			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dei due suddetti agenti sia responsabile dell' avvenuta esecuzione della visita tecnica a tutti i cani del treno prima della partenza. Tale accertamento deve essere eseguito tenuto conto del Programma di carico, allegato 2 alla RAT.</p> <p>La suddetta RAT ed ogni sua eventuale modifica, sottoscritte da Trenitalia S.p.A. e da SNCF, devono essere validate dal Gestore dell'Infrastruttura.</p> <p>4.3 Stazione di scambio</p> <p>Nella stazione di scambio non è prevista l'esecuzione della visita tecnica.</p>	<p>subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza del treno.</p>				
<p>5 ANORMALITÀ</p> <p>5.1 Avarie al freno</p> <p>In caso di avaria al freno di un carro che richieda l'isolamento delle apparecchiature del freno deve essere isolato solo il distributore che comanda il carrello o i carrelli interessati all'anormalità.</p> <p>5.2 Calcolo della massa frenata residua</p> <p>Nel caso di avaria alle apparecchiature del freno, ai fini del computo della massa frenata residua, deve essere sottratto il valore della massa frenata corrispondente al dispositivo isolato (sia a carro vuoto che a carro carico), considerando isolati gli assi associati ai numeri di boccia indicati negli appositi pittogrammi (Fig. 4).</p> <p>Nel senso Italia - Francia qualora la massa frenata residua sia inferiore al 60%, fermo restando il rispetto delle comuni norme di frenatura, il treno potrà proseguire fino alla stazione di Modane.</p> <p>Figura 4- Pittogrammi VEDI Figura</p>	<p>7.2 L'agente di condotta, qualora rilevi una insufficiente efficacia del sistema frenante, deve subito arrestare il treno per i necessari provvedimenti (ripetizione della verifica e della prova del sistema frenante, ecc.).</p> <p>7.3 I dispositivi di frenatura dei veicoli che risultino inefficienti per guasto possono essere isolati dal sistema frenante del treno. In tale evenienza la prosecuzione del treno è ammessa purché il sistema frenante assicuri comunque le condizioni di cui ai precedenti punti 6.6 e 6.7.</p>			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>5.3 Avarie al freno del veicolo di coda</p> <p>In caso di avaria al freno del veicolo di coda, dalla stazione di origine, il treno potrà partire a condizione che almeno un distributore del carro sia inserito e le relative apparecchiature del freno siano funzionanti.</p> <p>In caso di avaria al freno del veicolo di coda durante il percorso, il treno può proseguire fino al termine corsa anche con entrambi i distributori isolati dal freno. In quest'ultimo caso devono essere adottate le seguenti azioni</p> <p>a) la velocità massima deve essere limitata a 90 Km/h;</p> <p>b) l'aggancio del veicolo di coda e gli organi di trazione interessati devono essere attentamente controllati;</p> <p>c) gli avviamenti devono essere eseguiti con gradualità, in particolare quando la locomotiva intercalata resti attiva non in telecomando.</p>					
<p>5.4 Soccorso in linea</p> <p>Non è ammesso l'utilizzo dei treni AFA per il soccorso di altri treni.</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</p>		I	GI	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>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>5.5 Comunicazioni in caso di anomalità durante il percorso Italia - Francia</p> <p>In caso di anomalità durante il percorso dall'Italia verso la Francia, il regolatore della circolazione di RFI, deve informare il corrispondente regolatore della circolazione della rete SNCF.</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	
<p>Allegato I alla "Normativa di esercizio Autostrada Ferroviaria Alpina – Treni Modalohr":</p> <p>"DOCUMENTI DI SCORTA DEI TRENI AFA"</p> <p>I. - GENERALITÀ</p> <p>I treni dell' Autostrada Ferroviaria Alpina composti da carri Modalohr devono essere scortati da:</p> <p>-Riepilogo dei moduli di prescrizioni di movimento;</p>				IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>-Lista veicoli (M18);</p> <p>-Bollettino di Frenatura e Composizione (BFC-INT) per i treni interoperabili Italia - Francia che, in deroga alle vigenti normative, sostituisce il Bollettino di Frenatura e Composizione U1 uso sulle linee dell'IFN (vedi successivo punto II. 5);</p> <p>Documento orario (scheda treno/scheda orario).</p> <p>La Lista veicoli ed il BFC-INT sono utilizzati per l'intero percorso del treno, sia nella tratta italiana che in quella francese; essi sono compilati nella stazione di origine del treno dall'Impresa Ferroviaria interessata che ne cura tutti i relativi adempimenti.</p> <p>Il riepilogo dei moduli di prescrizioni di movimento e il documento orario (scheda treno/scheda orario) sono invece utilizzati solo sul percorso italiano nel rispetto della normativa vigente.</p> <p>II. - BFC-INT</p> <p>Il BFC-INT, di cui si riporta un fac-simile al punto II.5 del presente Allegato, è un documento di scorta bilingue (italiano e francese) che contiene i dati relativi alle caratteristiche tecniche dei rotabili in composizione al treno (dati treno), nonché le relative prescrizioni tecniche.</p> <p>Poiché nella tratta italiana ha anche validità di M40, per quanto riguarda le prescrizioni tecniche riporta una numerazione progressiva.</p> <p>Le parti del BFC-INT contrassegnate con la sigla "TRENITALIA" hanno significato solo per il personale dei treni di Trenitalia.</p> <p>Le parti del BFC-INT contrassegnate con la sigla "SNCF" hanno significato solo per il</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>personale dei treni di SNCF. Le parti contrassegnate con la sigla «SNCF/ TRENITALIA" hanno significato sia per il personale dei treni SNCF che per quello di Trenitalia.</p> <p>II.I- Compilazione del BFC-INT dei treni in partenza dall'Italia</p> <p>Per i treni in partenza dall'Italia, il BFC-INT è predisposto nella stazione di origine ed è valido per l'intero percorso del treno fino alla stazione di destinazione.</p> <p>Deve essere compilato da personale in possesso di specifica. abilitazione al Modulo B (Disp. RFI n. 7/2001). Limitatamente agli interventi su rotabili in avaria (art. 81bis PGOS comma 3) tale compilazione deve essere effettuata dal personale di condotta anche se non in possesso della predetta specifica abilitazione.</p> <p>Nella stazione di origine il BFC-INT deve essere compilato in duplice copia, di cui una deve essere conservata agli atti a cura dell'Impresa Ferroviaria.</p> <p>In caso di anomalità nella stazione di origine, non sono ammesse correzioni ai dati treno già inseriti nel BFC-INT; pertanto questo, se già consegnato, deve essere ritirato e se ne deve approntare uno nuovo con i dati treno reali.</p> <p>Il BFC-INT è diviso nelle sezioni:</p> <p>1. Intestazione, comprendente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Numerazione progressiva - "Indice de composition/Catégories statistique" SNCF, - Dati di individuazione del treno - «Sigla di composizione e integrazioni alla 					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sigla" TRENITALIA,</p> <p>2. "Observations -cas exceptionnels - incidents" (SNCF),</p> <p>3. "M40 - Prescrizioni tecniche" (TRENITALIA),</p> <p>4. "Composizione",</p> <p>5. "Frenatura",</p> <p>6. "Rapporti riguardanti il materiale rimorchiato".</p> <p>Il personale incaricato procederà alla compilazione secondo le istruzioni riportate nel retro del BFC-INT stesso (vedi fac-simile riportato nel punto II. 5 del presente Allegato 1), con la precisazione che nella casella n. 26 (percentuale di massa frenata necessaria) deve essere riportato il valore di 75%, mentre nella casella n. 31 (massa frenata necessaria) deve essere riportato il valore prescritto nell'Annesso I alla Consegne Générale SNCF S7A n. 17 (treni AFA), anziché il valore prescritto dalla Consegne Générale SNCF S7A n. 18.</p> <p>In particolare:</p> <p>nel quadro "Indice de composition/Catégorie statistique" deve essere riportato, a cura del Formatore treno, il dato relativo SNCF che caratterizza il treno; nel quadro «Sigla di composizione - integrazioni alla sigla" deve essere riportata la sigla di composizione Trenitalia corrispondente ai dati reali ricavati alla partenza del treno; il quadro "M 40 - Prescrizioni tecniche" deve essere compilato con le indicazioni relative a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tipo di freno" 					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> • percentuale di massa frenata, • massa rimorchiata; • velocità massima rispetto ai veicoli in composizione; • presenza di trasporti eccezionali, con il numero e la data della relativa circolare di autorizzazione rilasciata da RFI e il numero di riferimento ATE SNCF; • presenza e numero di veicoli esclusi dall'azione frenante dal personale di condotta; • presenza di merci pericolose (che deve essere riportata nell'apposito quadro completando le indicazioni ivi contenute); • eventuali altre limitazioni relative alla composizione ed al carico dei carri; nelle sezioni "Composizione" e c'Frenatura" si devono espone i dati di composizione e di frenatura; <p>nella sezione "Rapporti riguardanti il materiale rimorchiato" si devono annotare le constatazioni e le verifiche al materiale previste dalle norme in vigore.</p> <p>Inoltre:</p> <p>a) l'agente addetto alla formazione" nella stazione di origine, deve firmare il BFC-INT nella riga "Signature Agent Formation/Firma del formatore";</p> <p>b) solo sul percorso italiano il personale di condotta. confronterà i dati trascritti nel BFC-INT con quelli della sigla di composizione della Scheda Treno in suo possesso; se dal confronto risulta che i dati della Scheda Treno non sono congruenti con quelli esposti sul BFC-INT, il personale di condotta deve regolare la velocità di marcia secondo le procedure previste in</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>caso di incongruenza dei dati (come indicato dalla normativa sull'impiego della Scheda Treno).</p> <p>(1) Il personale di condotta per stabilire la congruenza dei dati treno reali riportati sul BFC-INT con quelli della Scheda Treno, deve avvalersi della normativa sull'impiego della Scheda Treno.</p> <p>II.2 - Compilazione del BFC-INT dei treni in partenza dalla Francia</p> <p>L'agente formatore francese, abilitato al modulo B (Disp. RF1 n. 7/2001), compila per intero il BFC-INT nella stazione SNCF d'inizio del percorso, comprese anche le parti "Sigla di composizione e integrazioni alla sigla" e «M40 - Prescrizioni tecniche" relative al percorso italiano.</p> <p>Nella stazione di Modane (transito di confine per i treni in ingresso sulla Rete Ferroviaria italiana) vengono consegnati al treno il Riepilogo delle prescrizioni di movimento e la Scheda treno/Scheda orario validi per il percorso italiano.</p> <p>II.3 - Variazioni dei dati treno durante il percorso</p> <p>In caso di variazioni accidentali dei dati treno lungo il percorso, devono essere aggiornate le sezioni del BFC-INT interessate (compresa quella relativa alla c'Sigla di composizione e integrazioni alla sigla"), riportando i nuovi dati nelle colonne/quadri in bianco e depennando quelli non più validi; in particolare le eventuali nuove prescrizioni tecniche devono essere riportate nelle righe in bianco, annullando con un tratto orizzontale quelle non più valide.</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>In caso di variazioni accidentali dei dati treno effettuate da personale non in possesso dell'abilitazione al modulo B (Disp. n. 7/2001). nella stazione di scambio il BFC-INT deve essere ritirato ed essere sostituito da un altro BFC-INT con i dati reali del treno, a cura dell'Impresa Ferroviaria -interessata.</p> <p>II.4 - Consegna e custodia del BFC-INT</p> <p>Il BFC-INT deve essere consegnato, unitamente agli altri documenti, di scorta. e alle prescrizioni di movimento e tecniche, al personale di condotta che lo custodirà per tutto il percorso del treno. Per le consegne fra il personale di condotta di Trenitalia e il personale di condotta SNCF valgono le seguenti norme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relazione Francia - Italia: <p>a) in caso di consegne dirette, il personale di condotta SNCF deve firmare in corrispondenza della finca «Signature/Firma del macchinista - SNCF»; il personale di condotta di Trenitalia firma per ricevuta, nella finca "Signature/Firma del macchinista "TRENITALIA";</p> <p>b) in caso di consegne indirette, il BFC-INT e la Lista veicoli devono essere consegnati al Dirigente Movimento, insieme ai documenti di scorta;</p> • Relazione Italia - Francia: <p>c) in caso di consegne dirette, il personale di condotta FS deve consegnare al personale di condotta SNCF il BFC-INT e la Lista veicoli;</p> <p>d) in caso di consegne indirette, vale quanto detto al precedente punto b).</p> 					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
II. 5 - Fac-simile del BFC-INT VEDI Figura Fronte BFC ~ INT VEDI Figura Retro BFC - INT					
Disposizione n.15/2006 “Modifiche alla Disposizione n.47/04 - Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive G2000 sulla infrastruttura ferroviaria nazionale” Segue testo...	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.			IF	
Disposizione n.16/06 “Modifiche alle norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive da manovra D146 001-032 TI sulla infrastruttura ferroviaria nazionale” Segue testo...	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.			IF	
Disposizione n.18/06 “Modifica denominazione dell'Apparato centrale statico” Articolo 1 La denominazione “Apparato Centrale Statico (ACS)” è abrogata e sostituita dalla denominazione “Apparato Centrale Computerizzato (ACC)”. Articolo 2 La presente disposizione entra in vigore					Aspetto non di sicurezza quindi non di competenza dell'ANSF.

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
alle ore 0,01 del 14/03/2006.					
<p align="center">Disposizione n.19/06 "Norme per l'esercizio del sistema Controllo Circolazione Linee (CCL)" Articolo 1 GENERALITA'</p> <p>Determinate linee possono essere attrezzate con sistemi di Controllo Circolazione Linee (CCL). Tali sistemi consentono, tra le altre, le seguenti funzioni: - trasmissione del numero del treno, - messaggistica, -gestione del Modulo M.42 (rapporto sul movimento dei treni). Alle condizioni stabilite dall' Articolo 2 della presente Disposizione, la funzione di trasmissione del numero del treno prevista dal sistema CCL è utilizzabile, ai sensi dell'Art. 8/5 bis del Regolamento Circolazione Treni, per rilevare la successione dei treni. Alle condizioni stabilite dall' Articolo 3 della presente Disposizione, la messaggistica prevista dal sistema CCL consente lo scambio delle comunicazioni ai sensi dell' Art. 1/3 dell'Istruzione per le Telecomunicazioni. I messaggi assumono la valenza dei dispacci di movimento previsti dalla regolamentazione di esercizio. Alle condizioni stabilite dall' Articolo 4 della presente Disposizione, il rapporto sul movimento dei treni stampato automaticamente dal sistema CCL è utilizzabile ai sensi dell' Art. 3/3 del</p>					Non di competenza dell'ANSF (regolarità della circolazione).

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Regolamento Circolazione Treni, in luogo del Mod. M42 di tipo tradizionale.</p> <p>Le modalità d'uso delle apparecchiature del sistema CCL sono riportate negli appositi Manuali per il personale.</p> <p>Articolo 2</p> <p>SUCCESSIONE TRENI</p> <p>1. CARATTERISTICHE GENERALI</p> <p>Il sistema CCL consente il controllo del numero del treno attraverso la funzione Train Descriptor (T.D.) che effettua una rappresentazione grafica in tempo reale della posizione dei treni sulle linee e nelle stazioni comprese nell'area di giurisdizione. La funzione T.D. consente di seguire dinamicamente la marcia dei treni associando ad ogni treno, nella stazione di origine o all'ingresso dell'area controllata, il numero identificativo dello stesso o di effettuarne il trasferimento alla linea e agli impianti fino alla stazione di destinazione o di uscita.</p> <p>Sulle linee esercitate con D.C. o C.T.C., nel posto centrale, la funzione "T.D. Centrale" effettua una rappresentazione cumulativa delle linee e degli impianti nell'ambito della giurisdizione del D.C./D.C.O.</p> <p>Nella stazione, la funzione "T.D. di Stazione" visualizza una sintesi del piano schematico dell'impianto cui si riferisce, lo stato dei relativi stazionamenti e sezioni di blocco esistenti nei tratti limitrofi, nonché la posizione reale e dinamica di tutti i treni, contraddistinti ciascuno dal proprio numero identificativo.</p> <p>Per il suo funzionamento, il sistema acquisisce in automatico l'orario dei treni</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>ad ogni cambio orario e ad ogni successiva VCO (Variazione in Corso d'Orario) direttamente dalla banca dati orario Roman.</p> <p>L'acquisizione del numero dei treni da parte del sistema può avvenire mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>acquisizione automatica</i> per treni diversi effettuati con lo stesso materiale o per acquisizione da sistemi limitrofi interfacciati; - <i>inserimento manuale</i> a cura del D.M della stazione ogni qual volta si presenti la necessità dell'inserimento nell'ambito della sua giurisdizione; - <i>inserimento manuale</i> da parte del D.C./D.C.O., solo in casi eccezionali su richiesta scritta del D.M . <p>Il sistema, prima dell'acquisizione, effettua i seguenti controlli di congruenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il numero treno deve essere previsto nel programma del giorno, - deve essere stato effettuato se straordinario, - non deve essere soppresso. <p>Per i treni in arrivo la successione diviene reale quando ciascun treno impegna il tratto di linea afferente alla stazione senza più possibilità di variazioni della successione.</p> <p>Il D.M., in ogni momento, in caso di necessità, può provvedere alla cancellazione e all'inserimento del Numero Treno nei tratti di sua giurisdizione.</p> <p>2. DISPOSIZIONI</p> <p>Per la determinazione della successione treni, i D.M. dovranno prendere norma esclusivamente dalle indicazioni del</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>numero treno fornite dalle "sezioni di linea" e dai "singoli stazionamenti dei binari di stazione" riportati sul T.D.</p> <p>Il D.M. della stazione che invia il treno deve verificare che il numero del treno da inviare sia visualizzato sul T.D. Qualora tale indicazione manchi, tale agente deve provvedere, mediante le operazioni previste dal manuale, ad associare il numero del treno all'occupazione del singolo stazionamento di stazione o della sezione di linea interessata.</p> <p>Per i treni in partenza, in presenza di anomalie agli impianti che impediscano il bloccamento del punto di origine dell'itinerario, il D.M. dovrà inserire il numero treno sulla prima "sezione di linea".</p> <p>Il D.M. della stazione successiva deve prendere norma della successione dei treni rilevando il numero treno che avanza dalle sezioni di linea.</p> <p>I D.C./D.C.O. possono prendere visione della successione dinamica dei treni dalle indicazioni del T.D. Centrale.</p> <p>Ogni qualvolta, per particolari condizioni, venga a verificarsi la perdita di un numero del treno già acquisito, il sistema determina sul T.D. l'indicazione di treno ignoto. Tale evento comporta l'avanzamento del treno come ignoto fino a quando non verrà correttamente riconosciuto dal D.M.</p> <p>L'identificazione del treno ignoto deve avvenire:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a cura del D.M. che invia il treno, nei casi di perdita di controllo del numero treno sullo stazionamento o sulla sezione di linea 					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>in partenza;</p> <ul style="list-style-type: none"> - a cura del D.M. che riceve il treno, nel caso di perdita di controllo del numero treno sulla sezione di linea in arrivo; - a cura del D.C./D.C.O. purché riceva, dal D.M., con comunicazione registrata, il numero del treno inoltrato da inserire nel sistema. <p>Il sistema CCL non può essere utilizzato, ai fini della successione dei treni, fra due località di servizio quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) per guasto non è disponibile la postazione in una o entrambe le località; b) manca il numero del treno in arrivo; c) sul T.D. manca l'indicazione del numero del treno in partenza e il D.M. non è in grado di comunicare il numero del treno stesso al sistema, neanche quando l'occupazione del treno partito interessa la prima sezione di linea; d) il sistema è fuori servizio per lavori di manutenzione. <p>In caso di guasto al sistema informativo del numero treno, il D.M. della stazione successiva, prima di predisporre l'itinerario per il treno in arrivo di cui manchi l'indicazione del numero sulle sezioni di linea, deve procurarsi il dispaccio di successione dalla stazione precedente.</p> <p>La successione dei treni deve essere notificata con Mod. M.100S, con le procedure di cui all'art. 8 comma 3 bis del Regolamento per la Circolazione dei Treni, alla stazione limitrofa facendo riferimento all'ultimo treno regolarmente trasmesso dal sistema.</p> <p>Con il ripristino, il numero del primo treno</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>trasMESSO dal sistema deve essere contenuto nell'ultimo dispaccio di successione trasmesso con il Mod. M.100S; la successione con il solo sistema CCL potrà essere ripristinata dopo il passaggio dell'ultimo treno indicato in successione con M.100S.</p> <p>Art. 3</p> <p>MESSAGGISTICA</p> <p>1. CARATTERISTICHE GENERALI</p> <p>Il sistema CCL consente agli operatori collegati al sistema di utilizzare la funzione "messaggistica" che, nelle sue specifiche, soddisfa i criteri stabiliti dalla regolamentazione di esercizio in materia di trasmissione dei dispacci di movimento. Con il termine "messaggistica" si intende l'insieme delle comunicazioni gestite dal sistema CCL per la trasmissione di messaggi di testo fra operatori collegati; taluni messaggi hanno funzioni di operatività verso il sistema che consentono l'aggiornamento dei dati interni utilizzati dalle altre funzioni del sistema (successione treni, M.42, ecc.). Il sistema consente, inoltre, la trasmissione di notizie a video che non hanno alcuna valenza rispetto alla normativa vigente.</p> <p>2. DISPOSIZIONI</p> <p><u>Disposizioni generali relative ai messaggi di movimento</u></p> <p>La messaggistica è utilizzabile sia dal posto centrale verso le stazioni che dalle stazioni verso tutti gli operatori collegati al sistema. I messaggi aventi valenza di dispaccio hanno le seguenti caratteristiche:</p> <p>- la categoria dei messaggi è "Movimento"</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(Mov.);</p> <ul style="list-style-type: none"> - il numero del messaggio in arrivo e in partenza, il mittente, la data, le ore di trasmissione e di ricevimento sono assegnati automaticamente dal sistema; - i destinatari sono selezionati fra quelli che risultano regolarmente collegati al sistema; tale selezione viene effettuata automaticamente dal sistema per i messaggi legati ai treni (effettuazione, soppressione e variata utilizzazione) o dall'operatore di volta in volta per gli altri messaggi di movimento. - il testo viene digitato in apposito spazio o vincolato a maschere di inserimento dati appositamente predisposte; - la firma del messaggio è costituita dal cognome dell'operatore mittente. <p>Al comando di inoltro del mittente il sistema provvede alla registrazione del messaggio e all'invio a tutti i posti indicati come destinatari.</p> <p>Nei posti destinatari il ricevimento del messaggio viene opportunamente visualizzato a monitor con l'apertura di una maschera di conferma di ricevimento che verrà chiusa solo dopo che l'operatore avrà stampato il messaggio e confermato il ricevimento del dispaccio con apposito comando.</p> <p>Il sistema, al ricevimento di tutte le conferme di trasmissione previste, provvede a classificare la comunicazione come "trasmessa e confermata" a tutti i destinatari interessati.</p> <p>Alla conclusione del ricevimento di tutte le conferme da parte dei destinatari, il</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sistema provvede, nella postazione del mittente, automaticamente alla stampa del dispaccio con gli estremi di annuncio e conferma. Il mittente ha la possibilità di verificare a monitor lo stato del dispaccio: inviato, ricevuto e confermato.</p> <p>Il mittente che non riceve tutte le conferme, come pure nel caso di trasmissione incompleta per difficoltà di collegamento, deve provvedere a:</p> <p>sollecitare i destinatari di cui manchi la conferma;</p> <p>- in mancanza, effettuare una diversa comunicazione registrata del dispaccio; in quest' ultimo caso, il mittente comunicherà manualmente al sistema la conferma mancante indicando il numero di controllo del dispaccio trasmesso con i sistemi tradizionali.</p> <p>Nel caso di stazione destinataria del dispaccio temporaneamente impresenziata, il D.C./D.C.O. provvederà, per consentire la chiusura del dispaccio dal sistema, ad inserire la conferma fittizia per conto della stazione impresenziata. Tale particolarità è evidenziata nella stampa di conferma. In occasione dell'abilitazione dell'impianto, l'avviso deve essere dato a cura dei D.M. delle stazioni limitrofe sulle linee a Dirigenza Locale e dal DCO sulle linee in C.T.C.</p> <p>Nel caso di dispacci di movimento relativi ad effettuazioni e / o soppressioni trasmessi utilizzando l'apposita maschera, ricevute tutte le conferme di ricevimento e stampato il dispaccio, il sistema provvede automaticamente ad inoltrare il</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dispaccio di "regolarmente annunciato", come prescritto dalle D.S.D.C. alla stazione origine del treno o alla stazione da cui ha inizio la soppressione.</p> <p>La modifica di un messaggio è consentita all'operatore fino a quando non sia stato trasmesso il comando di inoltrare.</p> <p>In caso di guasto o durante i lavori di manutenzione che comportano il fuori servizio della funzione messaggistica dovranno essere utilizzati i protocolli tradizionali.</p> <p><u>Messaggi di movimento che interagiscono con le altre funzioni del sistema CCL</u></p> <p>La messaggistica di movimento che interagisce a vario titolo con le altre funzioni del sistema CCL (ad es. funzione di regolazione della circolazione, funzione MA2) è la seguente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - effettuazione di treni straordinari, - soppressione dei treni. <p>Per l'effettuazione di treni straordinari e la soppressione dei treni, il D.C./D.C.O. si avvale di apposite distinte maschere predisposte per l'inserimento di tutti i dati necessari.</p> <p>Quando il messaggio è inoltrato, il treno viene acquisito dal sistema e risulterà disponibile nel relativo database. Nel caso di mancata conferma, il D.C./D.C.O. deve adottare le procedure descritte precedentemente, i messaggi di effettuazione e soppressione sono immediatamente operativi nelle altre funzioni del sistema CCL (ad es., funzioni di regolazione della circolazione, funzione M.42),</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><u>Messaggi di movimento che non interagiscono con le altre funzioni del sistema CCL</u></p> <p>Il sistema dispone di una funzione per la "messaggistica di movimento" che può essere utilizzata per la trasmissione di tutti i dispacci di movimento, fatta eccezione per quelli di via libera telefonica e di successione treni.</p> <p>Il sistema dispone anche della funzione "variata utilizzazione" ad uso del D.C./D,c'O" per la comunicazione di variazioni nell'utilizzazione del treni rispetto a quella programmata, Tale funzione si avvale di apposita maschera predisposta per l'inserimento dei dati ed è utilizzabile solo per i treni di cui è prevista la circolazione.</p> <p>Art. 4</p> <p>GESTIONE M.42</p> <p>La funzione gestione M.42 consente la registrazione in automatico e la stampa dell'ora di arrivo, partenza o transito di tutti i treni in tempo reale.</p> <p>I D.M. devono verificare, treno per treno, che le indicazioni stampate su carta siano congruenti con l'effettivo movimento del treno.</p> <p>Tale prospetto è utilizzabile anche per i Posti Satellite (singoli impianti in telecomando) in luogo del grafico di circolazione purché il sistema registri gli orari relativi a tali posti e che il D.P.C. verifichi, treno per treno, la correttezza dei dati esposti.</p> <p>In caso di guasto, o durante i lavori di</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>manutenzione che comportano il fuori servizio della funzione M.42, dovrà essere utilizzato il tradizionale Modulo M.42 o, nel caso di singoli impianti in telecomando, il grafico manuale / prospetto equivalente.</p> <p>Art. 5</p> <p>DISPOSIZIONI FINALI</p> <p>La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00,01 del 27 marzo 2006</p>					
<p>Disposizione n.23/06</p> <p>“Condizioni per l'esonero dalla visita dei materiali dei treni provenienti da reti ferroviarie estere confinanti con infrastruttura ferroviaria nazionale”</p> <p>Articolo 1</p> <p>(Generalità)</p> <p>La presente disposizione definisce le condizioni da rispettare per esonerare dalla visita, prevista nell'art. 81bis, comma 1 – lettere c) ed f) della Prefazione Generale all'Orario di Servizio, il materiale dei treni provenienti dalle Reti estere.</p> <p>Articolo 2</p> <p>(Documenti di scorta)</p> <p>Dalla stazione di origine, i treni oggetto della presente disposizione devono essere scortati da documenti dai quali l'agente addetto alla formazione treni, operante nella stazione di transito di confine, deve rilevare, nella medesima stazione, i dati necessari:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Per la compilazione del Bollettino di Frenatura e Composizione valido per il percorso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale; – Per la verifica del rispetto delle norme tecniche di circolazione 	<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>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"> a) dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno; b) dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico; c) dalla massa e della lunghezza del treno; d) dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno; e) dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno, <p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da</p>			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>contenute nei seguenti capitoli, e relativi allegati, della Prefazione Generale all'Orario di Servizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Composizione dei treni (capitolo II); - Gradi di prestazione-Prestazione delle locomotive e delle automotrici- Massa dei treni (capitolo IV); - Norme tecniche per la compilazione dei treni di materiale ordinario (capitolo V); - Velocità massima dei treni e delle locomotive isolate (capitolo VI); - Norme per la frenatura dei treni (capitolo VII); - Rilevamento delle caratteristiche tecniche dei rotabili. Computo e verifica della frenatura. Emissione delle prescrizioni tecniche (capitolo VII bis); - Limite di carico dei carri-Massa per asse e per metro corrente. Relativi regimi di velocità (capitolo XIII); - Eccedenza di sagoma (capitolo XV); - Trasporti aventi caratteristiche particolari (capitolo XVI). 	<p>percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p> <p>6.4 I trasporti eccezionali possono circolare solo con autorizzazione rilasciata di volta in volta e riportante le specifiche modalità di circolazione.</p> <p>6.5 I trasporti combinati codificati, pur utilizzando veicoli il cui profilo può eccedere il limite prefissato, sono ammessi a circolare a condizione che i veicoli utilizzati e le linee percorse siano conformi ai requisiti di codifica previsti. In caso di mancato rispetto delle condizioni di codifica il trasporto è a tutti gli effetti classificato eccezionale e pertanto deve essere autorizzato come previsto al precedente punto 6.4.</p> <p>6.7 Il sistema frenante di un treno deve assicurarne: arresto e le riduzioni di velocità negli spazi di frenatura disponibili (distanza di frenatura); 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: delle caratteristiche tecniche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico; della massa e della lunghezza del treno; della velocità del treno; dei parametri e delle caratteristiche</p>				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>tecniche delle linee da percorrere; dei tempi di reazione dell'agente di condotta; delle unità di trazione attive non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno; della posizione nel treno di veicoli provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli contigui.</p> <p>6.9 Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione, indipendente dal sistema frenante di cui al precedente punto 6.6, che permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della linea da percorrere.</p>				
<p>Articolo 3 (Visita del materiale – art. 81bis, comma 1, lettere c) ed f) della PGOS). L'esonero dalla visita trova applicazione esclusivamente ai treni che, a seguito di specifici accordi tra le IF interessate, giungono nella stazione di transito di confine composti nel rispetto delle norme di composizione e di frenatura vigenti sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Nei casi in cui la composizione del treno non rispetti le norme in vigore sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (ad eccezione dell'aggancio/sgancio di locomotive attive in testa e/o in coda), nella stazione di transito di confine dovrà essere seguita la visita di cui all'art. 81bis, comma 1, lettere c) ed f) della PGOS. In ogni caso, i dati esposti nei documenti</p>	<p>4.3 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare:</p> <ul style="list-style-type: none"> a.6. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio; a.7. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura; a.8. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere; a.9. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio; <p>i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.</p> <p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli</p>			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>devono corrispondere ai dati reali del treno.</p> <p>Articolo 4 (Visita tecnica)</p> <p>I treni merci oggetto della presente disposizione devono essere soggetti all'Accordo multilaterale fra le Imprese Ferroviarie sulla visita tecnica di scambio dei veicoli ferroviari merci, predisposto con riferimento all'Allegato XII del RIV e valicato dal Gestore Infrastruttura.</p> <p>In virtù di questo accordo, nella stazione di transito di confine non è prevista l'esecuzione della visita tecnica.</p> <p>Articolo 5 (Disposizioni attuative)</p> <p>L'impresa ferroviaria titolare della traccia sulla Rete Ferroviaria Nazionale è responsabile del pieno rispetto delle norme tecniche di circolazione vigenti sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale e deve comunicare gli elenchi dei treni oggetto della presente disposizione alle Direzioni Compartimentali Movimento interessate.</p> <p>La stessa impresa ferroviaria resta inoltre incaricata di portare a conoscenza del personale dipendente interessato le procedure operative da osservare.</p> <p>La presente disposizione entrerà in vigore alle ore 0,01 del 15 giugno 2006; restano validi gli accordi stipulati con la Rete ferroviaria francese di cui alle disposizioni n. 43 del 6 ottobre 2004 e n. 14 del 03 febbraio 2006.</p>	<p>organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p>7.1 La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> <p>7.2 La verifica tecnica deve essere inoltre estesa anche al controllo delle caratteristiche della composizione e della frenatura del treno, delle segnalazioni di testa e di coda del treno e della effettuazione della prova del freno.</p> <p>7.3 La partenza di ciascun treno è subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza del treno.</p> <p>7.4 La partenza di ciascun treno è subordinata alla acquisizione dell'evidenza, sia in fase di frenatura che in fase di sfrenatura, dell'esistenza: del regolare funzionamento dei dispositivi di frenatura dei veicoli in composizione al treno muniti di tali dispositivi; della regolare azione del sistema frenante lungo tutto il treno.</p>				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
Disposizione n.24/06 “Norme particolari per la circolazione delle locomotive D 753 sulla infrastruttura ferroviaria nazionale” Segue testo...	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.			IF	
Disposizione n.25/06 “Norme particolari provvisorie per la circolazione dei complessi diesel ATR 100 sulla infrastruttura ferroviaria nazionale” Segue testo...	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.			IF	
Disposizione n.28/06 “Norme particolari per la circolazione delle elettromotrici Ale 603/Ale 783 e dei relativi rimorchi Le 813/Le 783 sulla infrastruttura ferroviaria nazionale” Segue testo...	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.			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
Disposizione n.32/06 “Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive E 189 sulla infrastruttura ferroviaria nazionale” Segue testo...	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.			IF	
Disposizione n.33/06 Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive E 474 sulla infrastruttura ferroviaria nazionale(Abroga la Disp 45/05 e la Disp, 02/06 per la parte riferita alle loc. E474 della Disp. 45/05) Segue testo...	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.			IF	
Disposizione n.34/06 “Norme particolari provvisorie per la circolazione dei complessi Diesel ALn 501 - LN 220 - ALn 502 sulla infrastruttura ferroviaria nazionale” Segue testo...	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.			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Disposizione n.36/06 “Norme particolari provvisorie per la circolazione dei complessi Elettrici ALe 501 - Le 220 - ALe 502 sulla infrastruttura ferroviaria nazionale” 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>Disposizione n.46/06 DELIBERA Art. 1 All' Art. 6 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica: l'ultimo capoverso del comma 4 è così sostituito: L'uso del suddetto tasto da parte dell'agente treno negli impianti impresenziati è sempre subordinato ad apposito dispaccio di autorizzazione. Il DCO, prima di autorizzare lo spiombamento, dovrà comandare l'inibizione apertura segnali secondo quanto stabilito nei successivi articoli.</p> <p>Art. 2 All' Art. 15 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica: il 2° capoverso del comma 4 è così sostituito: L'avvenuto sbloccamento delle chiavi da parte del DCO equivale ad autorizzazione alla manovra. In caso di mancato</p>					<p>Vedi tabelle di raffronto con RCF de DET, IEBR, NEAT, PGOS, Disp. RFI N ° 51/05, 52/05, 72/05, 5/06, 73/05 e 49/03.</p>

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sbloccamento delle chiavi il DCO, prima di autorizzare lo spiombamento e, quindi, autorizzare l'effettuazione della manovra, dovrà comandare l'inibizione apertura segnali su ambedue i lati della stazione, inibizione che sarà mantenuta fino a quando il capotreno non abbia comunicato con dispaccio l'ultimazione della manovra.</p> <p>Art. 3</p> <p>All' Art. 24 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:</p> <p>il 2° capoverso del comma 1 è così sostituito:</p> <p>Se a seguito del ricontrollo di cui sopra risulta che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - esistono i controlli nella posizione voluta di tutti i deviatori interessanti l'itinerario; -risulta normale il dispositivo di manovra a mano deviatori; -esiste il bloccamento del punto origine dell'itinerario; <p>il treno può essere autorizzato a superare il segnale a via impedita con marcia a vista e non superando la velocità di 30 km/h su tutto l'itinerario; sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso di segnale di partenza unico od esterno di una stazione oppure del segnale di protezione di un bivio o di un posto di comunicazione, al treno deve essere invece prescritto di non superare la velocità di 60 km/h, quando sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario stesso e del tratto di linea fino al successivo PdS.</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Art. 4</p> <p>All'Art. 3 della Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio - ETCS L2 senza segnali fissi luminosi è apportata la seguente modifica:</p> <p>il comma 6 è così' sostituito:</p> <p>6.La caduta della connessione radio nelle modalità operative Supervisione Completa o con Marcia a Vista determina la frenatura d'emergenza fino all'arresto del treno salvo il ripristino prima dell'arresto; a treno fermo l'Autorizzazione al Movimento viene cancellata.</p> <p>Dopo l'arresto del treno il PdC deve comunicare l'anormalità verbalmente al DCO, precisando la progressiva chilometrica.</p> <p>Qualora la sezione di blocco radio successiva risulti libera, il DCO deve autorizzare il proseguimento del treno con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale fisso (imperativo di protezione o di fine sezione oppure di confine); <i>oppure</i>, in alternativa, di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta. In presenza di POC o PCF attivi, il DCO deve distanziare i treni col giunto telefonico fino al successivo segnale fisso (imperativo di protezione o di fine sezione oppure di confine).</p> <p>Qualora invece una o più sezioni di blocco radio risultino occupate devono essere adottate le procedure di cui al</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>precedente comma 3.</p> <p>Art. 5</p> <p>All' Allegato XV bis dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive istituito con la Disposizione n° 56 del 29 agosto 2005 successivamente modificato con la Disposizione n° 75 del 6 dicembre 2005 sono apportate le seguenti modifiche:</p> <p>- la lettera d) del punto 4.2 è così sostituita: d) per due treni consecutivi si manifestano, per lo stesso rilevatore e per lo stesso senso di marcia, segnalazioni di allarme senza che alcuna irregolarità venga rilevata con la verifica a terra</p> <p>- il terzo capoverso del punto 4.4 è così sostituito: Nel caso di contemporaneo fuori servizio di due Posti di Rilevamento RTB consecutivi il DCO, per la circolazione dei treni nella tratta interessata, dovrà inserire immediatamente sulla riduzione di velocità a 150 km/h sul binario interessato e per ogni senso di marcia, estesa dal PVB relativo al primo Posto di Rilevamento in fuori servizio fino alla progressiva del Punto Informativo RTB relativo al primo Posto di rilevamento attivo, a valle del secondo Posto di Rilevamento in fuori servizio. Tale riduzione di velocità dovrà essere mantenuta fino alla ripresa del servizio di almeno uno dei due Posti di Rilevamento</p> <p>Art. 6</p> <p>Al Capitolo II dell' Allegato VI bis della Prefazione generale all'orario di servizio istituito con la Disposizione n° 49 del 29</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>luglio 2005, successivamente modificato con le Disposizioni n°55 del 29 agosto 2005 e n°75 del 6 dicembre 2005, è apportata la seguente modifica:</p> <p>il sesto capoverso del comma 4 dell'art. 5 è così' sostituito:</p> <p>Il DCO, nel caso riceva con dispaccio dal DOTE l'avviso della mancata rialimentazione di un PCF ubicato a valle di un segnale imperativo di fine sezione, deve autorizzare il superamento del segnale distanziando il treno con il giunto telefonico. Nel caso invece il PCF sia ubicato a valle di un segnale imperativo di protezione o partenza il DCO non deve autorizzare il movimento del treno salvo il caso in cui il treno debba essere inoltrato da un segnale di partenza unico o esterno di una stazione oppure da un segnale di protezione di un bivio o posto di comunicazione ed il movimento possa avvenire con riduzione di velocità a 60 km/h, quando sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario stesso e del tratto di linea fino al successivo PdS.</p> <p>Art. 7</p> <p>All' Art. 4 della Disposizione n° 51 del 16/08/2005 concernente "Normativa per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) per linee AC/AV, attrezzate con ERTMS/ETCS L2" è apportata la seguente modifica:</p> <p>il terzo capoverso del comma 4 è così sostituito:</p> <p>Nel caso di contemporaneo fuori servizio di due Posti di Rilevamento R TB</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>consecutivi, il DCO, per la circolazione dei treni nella tratta interessata, dovrà inserire immediatamente una riduzione di velocità a 150 km/h, sul binario interessato e per ogni senso di marcia, estesa dal PVB relativo al primo Posto di Rilevamento in fuori servizio fino alla progressiva del Punto Informativo RTB relativo al primo Posto di rilevamento attivo, a valle del secondo Posto di Rilevamento in fuori servizio. Tale riduzione di velocità dovrà essere mantenuta fino alla ripresa del servizio di almeno uno dei due Posti di Rilevamento.</p> <p>Art. 8</p> <p>All' Art. 14 della Disposizione n° 52 del 10/08/2005 concernente "Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV attrezzate con ERTMS/ETCS L2" è apportata la seguente modifica: il punto b del comma 8 è così sostituito:</p> <p><i>b) <u>Nell 'ambito dei PdS</u></i></p> <p>Nel caso di mancata disposizione a via libera di un segnale virtuale di protezione o partenza relativo ad un itinerario ove esiste un cambio fase attivo (disalimentato) il treno può essere inoltrato solo dopo aver provveduto preventivamente alla rialimentazione del cambio fase e dalla riconfigurazione nel Sistema. Nel caso di mancata rialimentazione i treni non debbono essere inoltrati salvo il caso in cui il treno debba essere inoltrato da un segnale di partenza unico o esterno di una stazione oppure da un segnale di protezione di un bivio o posto di comunicazione ed il movimento possa</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>avvenire con riduzione di velocità a 60 km/h secondo quanto stabilito dall'art. 24 comma I delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando. Nel caso di mancata riconfigurazione nel Sistema, in aggiunta alle norme di cui al precedente comma 4, debbono essere adottate quelle previste dalle "Norme per l'esercizio degli impianti di trazione a 25 kV ca".</p> <p>Art. 9</p> <p>All' Art. 6 della Disposizione n°72 del 15/11/2005 concernente "Istruzioni per la gestione dell'Interfaccia Operatore RBC - Linea AC/AV Roma - Napoli" è apportata la seguente modifica: l'ottavo capoverso del comma 6.2.1 è così sostituito:</p> <p>Il DCO, nel caso riceva con dispaccio dal DOTE l'avviso della mancata rialimentazione di un PCF ubicato a valle di un segnale imperativo di fine sezione. deve autorizzare il superamento del segnale distanziando il treno con il giunto telefonico. Nel caso invece il PCF sia ubicato a valle di un segnale imperativo di protezione o partenza il DCO non deve autorizzare il movimento del treno salvo il caso in cui il treno debba essere inoltrato da un segnale di partenza unico o esterno di una stazione oppure da un segnale di protezione di un bivio o posto di comunicazione ed il movimento possa avvenire con riduzione di velocità a 60 km/h, secondo quanto stabilito dall'art. 24 comma 1 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando.</p> <p>Art. 10</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>All'Art. 5 della Disposizione n° 05 del 16/01/2006 concernente "Istruzioni per la gestione dell'Interfaccia Operatore RBC - Linea AC/AV Torino - Novara" è apportata la seguente modifica: il nono capoverso del comma 2 è così sostituito:</p> <p>Il DCO, nel caso riceva con dispaccio dal DOTE l'avviso della mancata rialimentazione di un PCF ubicato a valle di un segnale imperativo di fine sezione, deve autorizzare il superamento del segnale distanziando il treno con il giunto telefonico. Nel caso invece il PCF sia ubicato a valle di un segnale imperativo di protezione o partenza il DCO non deve autorizzare il movimento del treno salvo il caso in cui il treno debba essere inoltrato da un segnale di partenza unico o esterno di una stazione oppure da un segnale di protezione di un bivio o posto di comunicazione ed il movimento possa avvenire con riduzione di velocità a 60 km/h, secondo quanto stabilito dall'art. 24 comma I delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando.</p> <p>Art. 11</p> <p>L'Art. 8 della Disposizione n° 05 del 16/01/006 concernente "Istruzioni per la gestione dell'interfaccia operatore RBC linea AC/AV Torino - Novara" è così sostituito:</p> <p>GUASTO INTERFACCIA OPERATORE RADIO BLOCK CENTER</p> <p>Il guasto del Radio Block Center, che ne comporta il riavvio, determina la perdita di tutti i dati inseriti relativi a rallentamenti, riduzioni di velocità, stato dei Posti di</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Cambio Fase, messaggi di emergenza. In questo caso il DCO deve avvisare il Capo Reparto Esercizio Infrastrutture con apposito dispaccio. L'avvenuto ripristino del Radio Block Center deve essere comunicato per iscritto dall' A.M. al DCO. Il DCO deve provvedere all'inserimento di tutti i dati relativi a rallentamenti, riduzioni di velocità, stato dei Posti di Cambio Fase, messaggi di emergenza; ultimata tale operazione, potrà provvedere alla inizializzazione del sistema. Nel caso eccezionale di mancata immissione di dati, il DCO potrà provvedere alla inizializzazione solo dopo aver adottato i necessari provvedimenti cautelativi per la gestione dei dati non inseriti</p> <p>Art. 12</p> <p>All' Art. 1 della Disposizione n° 73 del 15/11/2005 concernente "Modifiche alla Disposizione n°47 del 15 luglio 2005 contenente le Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica a 25 kV relative ai rapporti fra il personale del movimento, degli impianti elettrici e dei treni" è apportata la seguente modifica: Il sesto capoverso del comma 4 dell'art. 5 delle ""Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica a 25 kV relative ai rapporti fra il personale del movimento, degli impianti elettrici e dei treni" è così sostituito: Il DCO, nel caso riceva con dispaccio dal DOTE l'avviso della mancata rialimentazione di un PCF ubicato a valle</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di un segnale imperativo di fine sezione, deve autorizzare il superamento del segnale distanziando il treno con il giunto telefonico. Nel caso invece il PCF sia ubicato a valle di un segnale imperativo di protezione o partenza il DCO non deve autorizzare il movimento del treno salvo il caso in cui il treno debba essere inoltrato da un segnale di partenza unico o esterno di una stazione oppure da un segnale di protezione di un bivio o posto di comunicazione ed il movimento possa avvenire con riduzione di velocità a 60 km/h, quando sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario stesso e del tratto di linea fino al successivo PdS.</p> <p>Art. 13</p> <p>All' Art. 1 della Disposizione n° 49 del 16/10/2003 concernente "Istruzione per l'Esercizio con gli Apparatati Centrali Statici - Condizioni tecniche e disposizioni normative" è apportata la seguente modifica: l'ultimo capoverso è soppresso.</p> <p>Art. 14</p> <p>All' Art. 2 della Disposizione n° 49 del 16/10/2003 concernente "Istruzione per l'Esercizio con gli Apparatati Centrali Statici - Condizioni tecniche e disposizioni normative" è apportata la seguente modifica: l'ultimo la linea è così sostituito:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'apparato può essere telecomandato. <p>Art. 15</p> <p>La presente disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del giorno 03/12/2006.</p>					
<p>Disposizione n.47/06</p> <p>"Modifiche al Regolamento per la circolazione dei treni, all'Istruzione per il</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</p>		I	GI	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>servizio del personale di condotta delle locomotive, all'Istruzione per il servizio del personale di scorta ai treni e all'Istruzione per il servizio del personale di accompagnamento dei treni – Norme per la produzione informatizzata dei moduli M3/M40"</p> <p>Art. 1 Le norme contenute nella presente Disposizione sono emanate in via sperimentale e devono essere adottate sulle sole linee di giurisdizione della Direzione Compartimentale di Palermo.</p> <p>Art. 2 A modifica del Regolamento per la circolazione dei treni - Allegato III - Parte B, dell'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive - Allegato II, dell'Istruzione per il servizio del personale di scorta ai treni - Allegato I (fino al 02/12/2006) e dell'Istruzione per il servizio del personale di accompagnamento dei treni - Allegato 2 - Parte B (dal 03/12/2006) i moduli M3 sono di colore bianco non a decalco. Il fac-simile è riportato in Allegato I.</p> <p>Art. 3 Ad integrazione del Regolamento per la circolazione dei treni - Allegato III - Parte B, dell'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive - Allegati II, VI e X, dell'Istruzione per il servizio del personale di scorta dei treni - Allegato I (fino al 02/12/2006) e dell'Istruzione per il servizio del personale di accompagnamento dei treni - Allegato 2 - Parte B (dal 03/12/2006) sui moduli M3,</p>	<p>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. 				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
sui moduli M40 e sui riepiloghi dei moduli di prescrizione di movimento prodotti con apposite procedure informatizzate stabilite dall'Unità centrale competente in luogo della firma del D.M., può essere riportato l'identificativo - formato da 2 lettere maiuscole e 3 cifre - della stazione o struttura di RFI che emette il modulo.					
<p>Art. 4 Ad integrazione del Regolamento per la circolazione dei treni - Articolo 6/23, qualora siano adottate apposite procedure informatizzate stabilite dall'Unità centrale competente, il modulo M.50 deve essere inviato agli impianti, ricevendone conferma, secondo le modalità stabilite dalle procedure stesse. Nel caso di mancata conferma, dovranno essere adottati i provvedimenti previsti dalle procedure suddette.</p> <p>Art. 5 Per la produzione informatizzata dei moduli M3, dei moduli M40 relativi a prescrizioni di carattere permanente e dei riepiloghi dei moduli di prescrizioni di movimento devono essere osservate le specifiche Istruzioni emanate dall'Unità centrale competente.</p> <p>Art. 6 La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 16 ottobre 2006.</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	
<p>Disposizione n.48/06 “Istruzioni per la produzione informatizzata dei moduli M3/M40” Art.1 Le norme contenute nella presente Disposizione sono emanate in via</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</p>			GI	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sperimentale e devono essere adottate sulle sole linee di giurisdizione della Direzione Compartimentale di Palermo.</p> <p>Art. 2</p> <p>Per la produzione informatizzata dei moduli M3, dei moduli M40 relativi a prescrizioni di carattere permanente e dei riepiloghi dei moduli di prescrizione di movimento devono essere osservate le specifiche Istruzioni riportate in Allegato I che è parte integrante e costitutiva della presente Disposizione.</p> <p>Art. 3.</p> <p>La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 16 ottobre 2006.</p> <p>Allegato 1 alla Disposizione 48/2006</p> <p>ISTRUZIONI PER LA PRODUZIONE INFORMATIZZATA DEI MODULI M3/M40</p> <p>1. GENERALITÀ</p> <p>1.1 Caratteristiche della procedura</p> <p>La procedura per la produzione informatizzata dei moduli di prescrizione M3 ed M40, per rallentamenti attivati con mod. M50 e per le altre prescrizioni di carattere permanente o di qualche durata, consente a regime specifiche possibilità operative che vengono di seguito riportate:</p> <p>a) l'esistenza di una banca dati centrale consente a tutte le postazioni periferiche collegate di utilizzare le prescrizioni ivi contenute; la banca dati viene mantenuta aggiornata con l'inserimento dei dati da parte delle postazioni periferiche autorizzate;</p>	<p>indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> – devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; – deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; – deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; – deve essere garantita la tracciabilità della notifica. 				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>b) l'inserimento dei dati avviene da postazioni periferiche, tramite credenziali di accesso, specificamente autorizzate (Reparti Territoriali Movimento ovvero per questi Stazioni, sezioni DCO, Reparti Gestione Circolazione) o altre strutture stabilite dalle DCM; ogni unità organizzativa risulta associata ad una sigla identificativa (per il login al sistema) che assicura la tracciabilità dei dati immessi;</p> <p>c) la stampa dei moduli M3 ed M40 (con gestione distinta delle prescrizioni di movimento da quelle antinfortunistiche) e del Riepilogo dei moduli delle prescrizioni di Movimento è consentita da tutte le postazioni periferiche autorizzate, su carta comune bianca in formato A4 non a decalco;</p> <p>d) la stampa della lista giornaliera di tutti i treni aventi origine da una stazione, ovvero sede di cambio prescrizione, con tutte le prescrizioni associate ai treni medesimi (Copione Informatico).</p> <p>e) La stampa di file con dati provenienti da file di salvataggio (back up memorizzato in locale) contenente le prescrizioni in vigore per ogni stazione alle ore 00.00 di ciascuna giornata di riferimento, stampabili e modificabili</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>da utente;</p> <p>f) La gestione delle prescrizioni relative all'intero percorso o per una parte di esso per tutti i treni ordinari, straordinari, supplementari nonché per i treni deviati.</p> <p>g) La gestione relativa alle linee affiancate.</p> <p>h) La possibilità di salvataggio in locale del copione informatico, in formato non modificabile, stampabile a richiesta</p> <p>i) La possibilità di stampare i moduli M3 ed M40 ed il Riepilogo delle prescrizioni senza la necessità di effettuare controlli e senza la firma del Dirigente Movimento.</p> <p>Il Sistema permette inoltre di effettuare la stampa dei seguenti report di controllo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dati mod. M50 inseriti; - M3 relativo al singolo M50 attivato; - M40 relativo alla singola prescrizione attivata; - M3 relativo a tutti i rallentamenti inseriti nel Sistema interessanti il percorso di un treno; - M40 relativo a tutte le prescrizioni inserite nel Sistema interessanti il percorso di un treno considerato; - Stato di "confermato" o di "non confermato" da parte delle stazioni interessate alla prescrizione M3/M40; - M3/M40 per "treno tipo" (cosiddetto modulo di simulazione) relativo alla prescrizione inserita, per controllo preventivo della correttezza dei dati; 					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> - Lista dei treni ai quali sarà associata la prescrizione, con lo stato di "confermato" o di "non confermato"; - Lista delle stazioni che devono confermare; <p>Stampa autonoma e di carattere esclusivamente locale, per prescrizioni accidentali o altre non ancora regolarizzate con M50, svincolata da Sistema, come di seguito specificato.</p> <p>1.2 Vincoli del Sistema</p> <p>Il Sistema permette di "attivare" una prescrizione solo a partire dal terzo giorno successivo a quello della data di immissione del comando relativo. Pertanto una prescrizione che si attiva sul campo il giorno X, può essere attivata nel Sistema al più tardi solo entro X-3, per poter essere inserita nel Copione informatico delle stazioni interessate, per lo stesso giorno X. Nel caso tale prescrizione venga attivata nel Sistema il giorno X-2 o successivo, il Sistema permette il suo inserimento nel Copione informatico delle stazioni interessate, anziché del giorno X di attivazione sul campo, solo del giorno X+ 1 o successivo. Il sistema non consente la stampa del copione informatico successivo a tre giorni da quello della richiesta.</p> <p>Il Sistema attuale non gestisce:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'attivazione di prescrizioni al di sotto dell'anticipo minimo previsto (x-3), 					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>come già detto, necessario per il corretto inserimento nel Copione Informatico delle stazioni interessate;</p> <ul style="list-style-type: none"> - i treni non aventi orario di servizio programmato; - effettuazioni straordinarie su percorsi diversi da quello programmato, quali prolungamenti di percorso oltre la stazione termine normale di corsa; - le prescrizioni da consegnare in gestione operativa per prolungamenti nonché per soppressioni parziali, che variano la stazione origine o di normale consegna prescrizioni, o altre condizioni di gestione operativa; - casi particolari di variazione del programma di attivazione delle modifiche all'infrastruttura rispetto al normale flusso delle attività previste. <p>In caso di indisponibilità del terminale o altra condizione di esercizio (impresenziamento, ecc...) le funzioni di stazione devono essere effettuate da altra Struttura a ciò preposta.</p> <p>1.3 Tracciabilità del processo</p> <p>Vale il principio generale che la completa correttezza dei dati e delle attività previste dalla procedura oggetto della presente, restano in ogni caso quelli individuabili e riportati in stampa su tutti i moduli prodotti. Tutti gli utenti interessati accedono al sistema attraverso un identificativo (login e password) relativo all'impianto. Pertanto, un operatore di una località interessata alle procedure in oggetto, potrà avere accesso al sistema attraverso l'uso del</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>suddetto codice da altra postazione, qualora si rendesse necessario per casi particolari. La procedura prevede comunque la registrazione a Sistema dell'utente che accede al Sistema ed il contenuto dei moduli prodotti in fase di stampa. Nei moduli di stampa verrà in ogni caso stampato, in basso a sinistra, l'identificativo (login) dell'unità organizzativa che produce la stampa.</p> <p>2. DISPOSIZIONI PROCEDURALI</p> <p>2.1 Invio Modulo M50</p> <p>Nel caso che per situazioni contingenti le prescrizioni non siano gestite dal sistema (quali mancata trasmissione, mancata conferma, tardata immissione) il RTM (o altre Strutture stabilite dalle DCM) resta incaricato di provvedere a far notificare la prescrizione ai treni da parte delle stazioni fino alle ore 24.00 del secondo giorno successivo a quello in cui la prescrizione sia stata regolarmente "confermata" nel sistema. Le stazioni che ricevono l'incarico dal RTM (o altre Strutture stabilite dalle DCM), per la gestione delle prescrizioni, devono adottare le norme per le prescrizioni improvvisate cui art. 6.25 RCT.</p> <p>2.2 Stazioni sede di cambio prescrizioni e riepilogo moduli di prescrizione.</p> <p>Le stazioni di origine e le stazioni designate dalle DCM al cambio del riepilogo del modulo delle prescrizioni sono le sole deputate alla emissione e alla consegna ai treni delle prescrizioni programmate. Le operazioni di revisione e di cambio sede delle suddette stazioni possono avvenire solo in concomitanza con il cambio</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'orario di servizio, nonché dell'immissione in orario di servizio di nuovi treni (VCO).</p> <p>Per ciascun treno, in orario programmato od oggetto di variazione in corso d'orario (VCO), l'Unità preposta deve inserire "una tantum" nel Sistema le stazioni di cambio del riepilogo delle prescrizioni lungo il percorso, sino a destino. In mancanza di detto inserimento, il Sistema assumerà la stazione origine come unica deputata alla consegna di prescrizioni per tutto il percorso da origine a fine corsa.</p> <p>La percorrenza dei treni ai quali sono consegnate le prescrizioni deve impegnare al massimo una sola mezzanotte. Per cui nel caso la percorrenza totale del treno impegni due o più cambi giorno, devono essere identificate, da parte della DCM avente giurisdizione sulla stazione di origine, previ accordi con le altre DCM opportune stazioni di cambio prescrizioni, al fine di rientrare nella suddetta condizione.</p> <p>2..3 Aggiornamento del Sistema</p> <p>I dati relativi a modifiche all'orario e all'infrastruttura, sono aggiornati a livello centrale nel Sistema, sull'intera rete, attraverso lo stesso sistema di produzione Scheda Treno ASTER, tramite il quale deve ritenersi aggiornata la banca dati M3/M40, in particolare circa i dati di infrastruttura. La DCM resta responsabile del corretto aggiornamento dei dati di infrastruttura ed in particolare del corretto aggiornamento del Modello Rete, nonché dell'aggiornamento necessario circa la</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>giurisdizione delle competenze degli RTM sulle località di servizio, in caso di ogni eventuale modifica organizzativa, verificando i casi di corretta acquisizione da parte del sistema, anche tramite moduli di simulazione. In caso di modifica di infrastruttura, la DCM resta in particolare responsabile di avvisare l'RTM perché quest'ultimo inserisca e verifichi sulla nuova infrastruttura a partire dalla data di validità di quest'ultima, le prescrizioni già esistenti sulla precedente infrastruttura e che restano in vigore sulla nuova.</p> <p>L'RTM (o altre Strutture stabilite dalle DCM) resta responsabile di verificare il corretto aggiornamento dei dati di orario a seguito di VCO e della corretta assegnazione delle prescrizioni vigenti ai treni interessati tramite verifica sul primo giorno di circolazione.</p> <p>2.4 Sintesi delle attività del processo</p> <p>a) Attivazione</p> <p>Una prescrizione per poter essere correttamente assegnata dal Sistema ai treni interessati, deve essere "Inserita" in esso (da RTM o altre Strutture stabilite dalle DCM) ed a seguito dei necessari controlli (report e simulazioni di stampa previsti), deve essere "Attivata".</p> <p>b) Notifica alle stazioni</p> <p>A seguito di una Attivazione, il Sistema invia una "Notifica" (visualizzata a video) a tutte le stazioni aventi treni interessati alla prescrizione attivata e per i quali le stazioni sono deputate alla consegna dei moduli, nonché alle stazioni limitrofe comunque interessate.</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>c) Conferma delle stazioni riceventi Con l'inserimento nel sistema della "Conferma" le stazioni si assumono la responsabilità della stampa e consegna prescrizione ai treni che in orario hanno partenza dalla stessa stazione dalle ore zero del giorno successivo a quello di inserimento della conferma.</p> <p>d) Mancata conferma Nel caso di mancata conferma nel sistema delle stazioni interessate alla attivazione di M3 o di M40 il RTM (o altre Strutture stabilite dalle DCM) resta incaricato di provvedere per la notifica della prescrizione ai treni adottando le procedure previste dall'art. 6.25 RCT.</p> <p>2.5 Inserimento delle caratteristiche e dei dati relativi ai moduli M50 ed M40 L'inserimento delle caratteristiche e dei dati delle prescrizioni nel sistema:</p> <p>1) deve essere effettuato con un congruo anticipo e la prescrizione attivata entro le ore 24.00 del giorno X-3, se la stessa entra in vigore il giorno X;</p> <p>2) la prescrizione deve essere pertanto confermata, dalle stazioni interessate, con lo stesso anticipo (entro le ore 24.00 del giorno X-3, se la prescrizione entra in vigore il giorno X).</p> <p>3) Le prescrizioni attivate vengono comunque immesse, anche se non confermate, nel Copione del previsto giorno di consegna, integrate con altre eventuali già in vigore. In tal</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>caso, la prescrizione appare con lo stato "non confermata" e non viene prodotta in fase di stampa.</p> <p>4) Appena una prescrizione risulta confermata può essere prodotta in fase di stampa.</p> <p>2.6 Principi e responsabilità di utilizzo</p> <p>2.6.1 Inserimento dei dati</p> <p>I Reparti Territoriali Movimento, nell'ambito di giurisdizione, devono provvedere all'inserimento dei dati M50, eseguire tutti i controlli necessari come sotto specificato ed attivare la prescrizione. Le DCM possono stabilire che l'immissione dei dati possa essere affidata ad altre Strutture, alle quali il RTM deve inviare il modulo M50 ricevendone conferma.</p> <p>Prima di "attivare" una prescrizione il RTM (o altre Strutture stabilite dalle DCM) deve verificare l'avvenuta e corretta acquisizione dei dati inseriti (M50) da parte del Sistema. In particolare l'agente che effettua le operazioni di inserimento, dopo la digitazione dei dati, deve immediatamente produrre una stampa di simulazione della prescrizione da controllare, validare ("simulazione" M3/M40) e confrontare la congruenza di quanto prodotto con il documento di origine (M50). In caso il riscontro dia esito positivo, l'operatore può definitivamente inviare al sistema il comando di attivazione della prescrizione.</p> <p>Da tale momento, la prescrizione risulta disponibile per essere visionata e confermata da parte delle Stazioni.</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2.6.2 Stazioni di origine treni o cambio prescrizioni</p> <p>Le stazioni di origine treni o cambio prescrizioni devono prendere visione delle prescrizioni inserite e confermare, assumendo in tal modo la responsabilità di consegna ai treni della prescrizione.</p> <p>Le stazioni interessate devono confermare la prescrizione al più presto e comunque non oltre le ore 24.00 del terzo giorno che precede l'attivazione della prescrizione. La conferma inserita da una stazione entro il suddetto termine di tempo vale per tutti i treni interessati in partenza da essa dalle ore 00.00 del giorno x.</p> <p>2.6.3 Treni non confermati</p> <p>Il Sistema, dal momento dell'attivazione di una prescrizione, è in grado di fornire la lista di treni interessati alla prescrizione con lo stato di confermato o meno. Per i treni non confermati il RTM (o altre Strutture stabilite dalle DCM) resta incaricato di provvedere per la notifica della prescrizione ai treni. Le stazioni interessate devono adottare le procedure previste dall'art. 6.25 RCT per le prescrizioni improvvise.</p> <p>2.6.4 Caso di ritardo nella conferma</p> <p>In caso di conferma successiva alle ore 24.00 del terzo giorno precedente a quello di partenza del treno interessato alla prescrizione, il RTM (o altre Strutture</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stabilite dalle DCM) deve dare incarico ad opportune stazioni di provvedere alla notifica delle prescrizioni non confermate. In tal caso le stazioni interessate dal RTM (o altre Strutture stabilite dalle DCM) devono adottare le procedure previste dall'art. 6.25 RCT per le prescrizioni improvvise. Tale procedura deve essere adottata fino alle ore 24 del secondo giorno successivo a quello in cui viene inserita e confermata la prescrizione nel sistema.</p> <p>2.7 Copione informatico</p> <p>Per ogni stazione deve essere stampato giornalmente il Copione Informatico, relativo al giorno di consegna prescrizioni. Tale documento contiene tutte le prescrizioni ricevute e confermate dalla stazione, in vigore alle ore 0:00 di ciascuna giornata di riferimento. Le caratteristiche del Copione Informatico sono riportate nel Manuale Operativo.</p> <p>Le prescrizioni in versione successiva del programma, saranno anche aggregate per gruppi di treni aventi le medesime prescrizioni.</p> <p>In caso di guasto prolungato del sistema si deve provvedere all'aggiornamento del copione cartaceo, integrando manualmente la stampa dell'ultimo copione informatico acquisito dal sistema, con gli M50 e le prescrizioni M40 successivamente ricevute.</p> <p>2.8 Stampa del moduli di prescrizione e</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>riepilogo delle prescrizioni</p> <p>La numerazione dei moduli viene apposta progressivamente senza interruzione di continuità nell'ambito del giorno di riferimento.</p> <p>Il numero di copie di stampa di ciascun modulo M3, M40 e Riepilogo è preimpostato a tre. L'utente può inoltre impostare la stampa aggiuntiva nei casi previsti.</p> <p>Su ogni modulo è riportato il percorso a cui si riferisce.</p> <p>Nella fase di stampa la procedura permette di produrre il Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento per treno, il quale riporta la quantità di moduli M3 ed M40 prodotti in fase di stampa per il treno interessato.</p> <p>La stampa dei moduli e del riepilogo deve avvenire non prima del secondo giorno precedente a quello di partenza del treno.</p> <p>2.9 Notifica delle prescrizioni di carattere permanente ai treni in caso di guasto prolungato del sistema</p> <p>Le stazioni interessate devono adottare le norme di cui all'art. 3.16 RCT nel caso in cui, per guasto prolungato del sistema, ricevono il Mod. M50 o incarico specifico da RTM (o altre Strutture stabilite dalle DCM).</p> <p>2.10 Prescrizioni accidentali e contingenti.</p> <p>Le prescrizioni confermate in ritardo o comunque non ancora regolarizzate con</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
M50 come anzidetto, devono essere gestite secondo le comuni procedure d'esercizio.					
Disposizione n.54/06 "Data di entrata in vigore di talune Disposizioni" Segue testo...					Aspetti organizzativi non di competenza dell'ANSF
Disposizione n.56/06 "Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive da manovra D 100 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale" Segue testo...	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.			IF	
Disposizione 57/06 "Criteri per la gestione delle intersezioni" Art. 1 Campo di applicazione La presente Disposizione definisce i criteri per la gestione delle intersezioni per gli impianti ubicati sulle linee telecomandate e, limitatamente alle condizioni valide in regime presenziato, applicabili anche sulle linee a Dirigenza Locale. Art. 2 Caratteristiche generali delle intersezioni L'intersezione è un particolare dispositivo di armamento rappresentato da un incrocio tra due binari (entrambi in rettilineo e privi di deviatori) denominati rami dell'intersezione, ciascuno dei quali consente ai rotabili l'attraversamento a	2.4 L'intersezione è un dispositivo di armamento che consente l'incrocio tra due binari denominati rami dell'intersezione, ciascuno dei quali consente ai veicoli ferroviari l'attraversamento a raso dell'altro ramo dell'intersezione. 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			GI	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>raso dell'altro ramo dell'intersezione. L'individuazione di tale dispositivo sul Piano schematico è realizzata tramite una numerazione apposita (da 1001 in poi). L'intersezione può presentarsi nelle tre seguenti configurazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Intersezione inserita in una comunicazione (Fig. 1). 2. Intersezione inserita in una comunicazione sdoppiata (Fig. 2). 3. Intersezione affiancata ad un deviatoio semplice (Fig. 3). <p>Per ogni intersezione vengono definiti un ramo normale ed un ramo rovescio, così individuati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il ramo normale è la parte di <i>tracciato</i> indipendente dal binario o dai binari attigui; - il ramo rovescio è la parte di <i>tracciato</i> che si innesta al binario o ai binari attigui sul calcio di uno o più deviatoi. <p>In caso di intersezioni posizionate in un <i>piano del ferro</i> tale da formare tracciati simmetrici, per cui entrambi i rami dell'intersezione confluiscono sul calcio di un deviatoio, i rami normale e rovescio dell'intersezione si determinano per convenzione.</p> <p>Art. 3 Condizioni funzionali/normative</p> <p>I. Incompatibilità di intersecante. L'incompatibilità tra movimenti (itinerario, istradamento e percorso carrello) intersecanti, viene realizzata tramite una funzione che gestisce la "posizione virtuale" dell'intersezione. La "posizione virtuale" può assumere gli</p>	<p>soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo. Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>4.4 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera b) gli eventuali enti incontrati dal convoglio devono essere:</p> <ol style="list-style-type: none"> b.1. manovrati quando sono liberi da veicoli e i veicoli che devono impegnarli siano fermi, oppure, se in moto, si trovino ancora a sufficiente distanza per compiere la manovra dell'ente e per assicurarsi che questa sia riuscita regolare e completa; b.2. disposti ed assicurati nella corretta posizione per il tempo necessario allo svolgimento del movimento; b.3. rimossi dalla posizione indicata alla precedente lettera b.2. solo dopo che siano stati superati dal convoglio. <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell'"Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>8.4 Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il sistema di segnalamento che concede l'autorizzazione al movimento ad un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti</p>				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>stati di Normale e Rovescio: essa viene comandata nello stato (N o R) all'atto del comando del movimento che interessa di percorso l'intersezione.</p> <p>Lo stato della "posizione virtuale" è visualizzato sul Quadro Luminoso.</p> <p>La "posizione virtuale" verrà mantenuta bloccata nella posizione richiesta fino a quando verrà abbandonato il circuito di binario che garantisce la traversa limite dell'intersezione; dopo la liberazione rimarrà nell'ultima posizione assunta e potrà essere comandata in posizione opposta da un altro movimento sull'altro ramo dell'intersezione.</p> <p>Per effettuare percorsi con bloccamento manuale (Tm) interessanti l'intersezione la "posizione virtuale" viene comandata mediante apposito comando singolo oppure mediante i comandi di itinerario o istradamento, il mancato posizionamento dell'intersezione impedirà la prosecuzione del bloccamento a partire dall'intersezione stessa. Il vincolo di intersecante sugli itinerari, istradamenti e percorsi carrello sarà anche in caso di bloccamento manuale realizzato dalla "posizione virtuale". Deve essere previsto un apposito comando singolo da DCO da utilizzarsi per i percorsi carrello.</p> <p>Per tal uni ACC la "posizione virtuale" può essere inoltre comandata con bloccamento manuale e percorso carrello, in tali casi il comando singolo non è previsto.</p> <p>Il mancato posizionamento della "posizione virtuale" inibisce la registrazione</p>	<p>condizioni:</p> <p>a) per far concedere l'autorizzazione al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta;</p> <p>b) per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.</p> <p>8.14 I deviatori e le scarpe fermacarri, non compresi nell'itinerario, ma situati su binari laterali a quello percorso dal treno, che permettono di ottenere l'indipendenza dell'itinerario medesimo e della zona di uscita rispetto ad altri movimenti di treni, di manovre o di fughe accidentali 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 deviatori, nelle linee a semplice binario, per l'ingresso del treno incrociante.</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 				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dell'itinerario e non può essere scartato con tasti di soccorso; in tal caso il movimento sull'intersezione in "falsa posizione" dovrà essere effettuato sospendendo i movimenti intersecanti e si svolgerà con i segnali a via impedita; nel caso in cui il cdb dell'intersezione sia verificato laterale dagli itinerari sul binario attiguo, dovranno essere sospesi anche tali movimenti.</p> <p>Per la "posizione virtuale" non sono previsti comandi né bloccamenti laterali.</p> <p>2. Circuito di binario dell'intersezione (cdb) richiesto come laterale o di immobilizzazione.</p> <p>Nel caso in cui il circuito di binario dell'intersezione sia richiesto come laterale dagli itinerari che si svolgono sul binario attiguo, viene realizzata una apposita funzione definita "Posizione condizionante" che consente la contemporaneità dei movimenti sul ramo normale dell'intersezione (anche con zona esclusa) e sul binario attiguo. Detta funzione viene anche utilizzata nel caso in cui il circuito di binario dell'intersezione sia di immobilizzazione del deviatoio posto sul binario attiguo ed evita una indebita immobilizzazione di detto deviatoio quando il cdb dell'intersezione viene occupato da un mezzo che impegna il ramo N.</p> <p>La funzione si attiva con il bloccamento del movimento che interessa di percorso il ramo normale dell'intersezione a condizione che il cdb risulti libero (e per ACC non sia escluso) e permane attiva</p>	<p>riscontro certo;</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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. 				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>fino alla liberazione del bloccamento dell'intersezione. Al fine di evitare che la liberazione del bloccamento con cdb guasto possa provocare la chiusura del segnale relativo ad un itinerario in atto sul binario limitrofo, la liberazione di soccorso del cdb dell'intersezione non deve essere comandata con detto itinerario in atto (negli ACC tale vincolo è realizzato impiantisticamente).</p> <p>Negli impianti nei quali sono previste le zone escludibili, la funzione si attiva inoltre con l'esclusione della zona che interessa il ramo normale dell'intersezione a condizione che il cdb risulti libero (e per ACC non sia escluso) e permane attiva fino alla inclusione della zona che contiene l'intersezione. Al fine di evitare che l'inclusione della zona con cdb guasto possa provocare la chiusura del segnale relativo ad un itinerario in atto sul binario limitrofo, la inclusione della zona sul ramo normale dell' intersezione non deve essere comandata con detto itinerario in atto (negli ACC tale vincolo è realizzato impiantisticamente).</p> <p>3. Condizioni laterali</p> <p>Gli itinerari che interessano l' intersezione sul ramo normale richiedono i deviatori sui binari attigui per la posizione di indipendenza se consentono di realizzare la protezione laterale degli itinerari stessi.</p> <p>Condizioni per il regime di presenziato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'eventuale condizione mancante del controllo del deviatore richiesto come laterale, anche se compreso in zona esclusa, può essere scartata con 					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'attivazione del tasto o funzione di soccorso TcI</p> <p>Condizioni per il regime di telecomando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'eventuale condizione mancante del controllo del deviatoio laterale, anche se compreso in zona esclusa, può essere scartata con l'attivazione del degrado di 2° livello per ACEI e con l'attivazione del degrado di 1° livello per ACC. <p>4. Esclusione delle zone</p> <p>L'esclusione di una zona inibisce la formazione degli itinerari e degli istradamenti che interessano di percorso la zona esclusa. I movimenti (itinerari, istradamenti e percorsi carrello) che interessano il ramo normale dell'intersezione non inibiscono l'esclusione delle zone sui binari attigui.</p> <p>L'esclusione di una zona contenente un deviatoio non inibisce i movimenti che si svolgono sul ramo normale dell'intersezione- gli itinerari che si svolgono sul ramo normale dell'intersezione possono essere effettuati se esiste il controllo del deviatoio compreso nella zona esclusa. L'esclusione di una zona contenente un deviatoio e l'itinerario che interessa il ramo normale dell'intersezione. devono invece essere reciprocamente inibiti nel caso di cdb richiesto laterale condizionatamente alla posizione del deviatoio quando questo non è chiamato laterale.</p> <p>I movimenti che si svolgono su uno o su entrambi i binari attigui non inibiscono l'esclusione della zona contenente il ramo normale dell'intersezione.</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>L'esclusione della zona contenente l'intersezione non inibisce i movimenti che si svolgono sui binari attigui.</p> <p>La rimozione dell'esclusione di ognuna delle zone è condizionata alla verifica che la chiave di manovra a mano di ognuno dei deviatori posti sui binari attigui all'intersezione sia inserita nell'unità bloccabile.</p> <p><i>Condizioni nel regime presenziato:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Per ottenere l'esclusione stabilizzata di una o di entrambe le zone contenenti i deviatori non è richiesta l'indipendenza del binario centrale rispetto a quelli attigui. <p><i>Condizioni nel regime di telecomando;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Per ottenere l'esclusione stabilizzata, ogni chiave di zona viene liberata se esiste la concordanza dei deviatori in posizione di indipendenza oppure se esiste l'esclusione della zona limitrofa. • La manovra di ogni deviatoio è consentita se le zone che contengono i deviatori e l'intersezione sono tutte nello stato di incluso o tutte nello stato di escluso e stabilizzato • Per la rimozione dell'esclusione di ogni zona viene verificata la concordanza per la posizione normale dei deviatori, oppure che le altre zone siano comandate in inclusione. <p>5. Utilizzo chiavi di zona</p> <p>Ad integrazione di quanto previsto dalla disposizione 2712004, per l'esecuzione dei lavori relativi a un deviatoio attinente l'intersezione, in regime di interruzione, dovranno essere escluse la zona che contiene il deviatoio e la zona che</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>contiene l'intersezione (le tre zone nel caso di comunicazione, sdoppiata o meno)</p> <p>6. Chiavi di manovra a mano deviatoi La chiave di manovra a mano di ciascun deviatoio viene liberata, oltre che con la funzione MD, anche quando le tre zone sono escluse e stabilizzate</p> <p>7. Esclusione deviatoi Es/IS e Es/DM (Condizioni specifiche per gli ACC) <i>Condizioni nel regime presenziato:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nel caso di intersezione inserita in una comunicazione l'attivazione delle funzioni ES/IS o ES/DM del deviatoio è subordinata, oltre alla verifica che i movimenti (itinerari, istradamenti e carrelli) che interessano il deviatoio siano nello stato di riposo o abbiano oltrepassato il deviatoio stesso; alla verifica che i movimenti che percorrono il ramo normale dell'intersezione siano a riposo o abbiano oltrepassato il cdb dell'intersezione garantendo la traversa limite. In caso di emissione di modulo M45 sul deviatoio, il DM, prima di firmare il modulo stesso, deve accertare che non ci siano movimenti che interessano il deviatoio e il ramo normale dell'intersezione. • Nel caso di intersezione inserita in una comunicazione lo stato di ES/IS o ES/DM del deviatoio inibisce la circolazione su tutti i binari interessati dalla comunicazione e dall'intersezione. In caso di emissione di modulo M45 sul deviatoio, il DM deve chiedere la parziale utilizzazione dell'ente anche per effettuare un movimento che interessa il solo ramo 					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>normale dell'intersezione.</p> <p><i>Condizioni nel regime di telecomando:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • L'esclusione singola di ogni deviatoio può essere ottenuta soltanto se tutte le zone sono escluse e stabilizzate. • Per la rimozione dell'esclusione di ognuna delle zone viene verificato che non sia in atto "esclusione dei deviatoi" <p>Art. 4</p> <p>Specificazione per l'implementazione delle condizioni impiantistiche</p> <p>Implementazione della "posizione virtuale".</p> <ul style="list-style-type: none"> - La "posizione virtuale" viene comandata all'atto del comando degli itinerari e degli istradamenti (e, per taluni ACC, bloccamento manuale e percorso carrello) che percorrono il ramo normale dell'intersezione se non sono in atto movimenti intersecanti. Viene inoltre comandata con il comando singolo dell'intersezione. - La "posizione virtuale" che ha assunto lo stato richiesto da un movimento inibisce i movimenti intersecanti sull'altro ramo della intersezione. - " La "posizione virtuale" viene verificata e bloccata nella fase di registrazione. - La "posizione virtuale" viene liberata con la liberazione del cdb che garantisce la traversa limite rispetto all'altro ramo dell'intersezione e rimane nell'ultima posizione assunta. <p>implementazione della "posizione condizionante"</p> <ul style="list-style-type: none"> - La "posizione condizionante" viene comandata e bloccata nella posizione escludente il cdb laterale all'atto del 					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>bloccamento di un qualsiasi movimento, eseguito anche con Tm, che percorre l'intersezione nella medesima posizione, a condizione che il cdb dell'intersezione sia libero.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La "posizione condizionante" viene comandata e bloccata nella posizione escludente il cdb laterale all'atto dell'esclusione della zona, a condizione che il cdb dell'intersezione sia libero. - La "posizione condizionante" in posizione escludente scarta il cdb dell'intersezione dalla verifica della via degli itinerari che si svolgono sul binario attiguo - La "posizione condizionante" in posizione escludente scarta il cdb dell'intersezione dall'immobilizzazione del deviatoio posto sul binario attiguo. - La "posizione condizionante", quando comandata da un movimento viene verificata nella fase di controllo del percorso. - La "posizione condizionante", quando comandata da un movimento, viene liberata con la liberazione del cdb che contiene l'intersezione e ritorna nella posizione includente che inserisce il cdb laterale e l'immobilizzazione per gli ACC in caso di cdb occupato la liberazione artificiale del bloccamento del cdb sarà inibita, con la registrazione di un itinerario in atto sul binario attiguo. - La "posizione condizionante", quando comandata dall'esclusione della zona, viene liberata con la rimozione dell'esclusione della zona stessa e ritorna nella posizione includente che inserisce il 					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
cdb laterale e l'immobilizzazione; per gli ACC la rimozione dell'esclusione sarà inibita., in caso di cdb occupato, con la registrazione in atto dell'itinerario sul binario attiguo.					
<p>Disposizione n.60/06</p> <p>“Gestione Passante ferroviario di Milano: Tratta Milano Certosa - Milano Porta Vittoria”</p> <p>Art. 1</p> <p>(norme particolari per la gestione del Passante ferroviario di Milano: Tratta Milano Certosa - Milano Porta Vittoria)</p> <p>Aspetti tecnici</p> <p><i>Modifiche ai criteri di codificazione dei binari</i></p> <p>Sul tratto di linea denominato “Passante ferroviario di Milano”, caratterizzato da basse velocità (massimo 60 km/h) e da sezioni di BAcc di lunghezza normalmente ridotta (inferiore a 900 metri e con un minimo di 450 m) protette da segnali di PBA che forniscono l'indicazione di avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (gruppo di due luci gialle), quando il successivo segnale fornisce le seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - via impedita (luce rossa); - via libera con conferma di riduzione di velocità a 30 km/h e preavviso di un successivo segnale a via impedita o un successivo segnale di arresto a distanza anormalmente ridotta o su binario di limitata lunghezza o parzialmente ingombro (luce rossa su gruppo di due luci gialle), le modalità di codificazione dei binari prevedono che la sezione di BA, 	<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>4.1 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>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p>		I	GI	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
ubicata a monte dei segnali che forniscono l'indicazione di avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (gruppo di due luci gialle), venga codificata con il codice 180 anziché con il codice 75 previsto dalle norme vigenti.	<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><u>Vincoli di accesso nel Passante ferroviario di Milano</u></p> <p>I convogli circolanti sul tratto di linea oggetto del presente provvedimento (Passante ferroviario di Milano) devono soddisfare i seguenti vincoli tecnologici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - presenza di SSB/SCMT funzionante. 	<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 	M		IF	Non sono più ammesse deroghe all'attrezzaggio di bordo.

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Durante la fase di attrezzaggio dei rotabili è ammessa la circolazione dei convogli anche muniti di sola apparecchiatura per la Ripetizione dei Segnali in Macchina funzionante;</p> <ul style="list-style-type: none"> - composizioni con materiale per il quale l'apertura delle porte sia effettuata direttamente dal macchinista oppure che tale agente dia il consenso per l'apertura delle stesse; - lunghezza non superiore a 250 m; - percentuale di Massa Frenata pari o superiore al 105%. Per particolari convogli, attualmente in esercizio, appositamente autorizzati dal Gestore Infrastruttura, tale limite può essere ridotto a 90 %; - freno continuo automatico agente su tutto il convoglio. 	<p>cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra;</p> <ul style="list-style-type: none"> - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. <p>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; - dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno, <p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni</p>				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p> <p>6.6 Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti:</p> <p>f) deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta tramite un dispositivo posto in cabina di guida;</p> <p>g) deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei veicoli del treno;</p> <p>h) deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno;</p> <p>i) deve essere regolabile con gradualità sia in fase di frenatura che di sfrenatura;</p> <p>j) 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>Aspetti Normativi</p> <p><i>Operatività del personale di condotta</i></p> <p>Sul tratto di linea oggetto del presente provvedimento (Passante ferroviario di Milano) il PdC, in servizio ai treni le cui caratteristiche tecniche soddisfino i vincoli di accesso di cui al precedente punto, che riceva (capti) a valle di un segnale che fornisce l'indicazione di avviso di via impedita (luce gialla) il codice 180 deve ritenere il successivo segnale disposto a via libera con avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (gruppo di</p>	<p>9.7 Durante il percorso l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e le eventuali prescrizioni ricevute.</p> <p>17.1 L'agente di condotta, qualora avverta l'intervento del sistema frenante non su suo comando, compatibilmente con le necessità di cui al precedente punto 10.2, deve intervenire per ottenere</p>			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>due luci gialle) e di conseguenza applicare la velocità di approccio (art. 41 del RS) rispetto al successivo segnale disposto a via impedita (luce rossa) oppure a via libera con conferma di riduzione di velocità a 30 km/h e preavviso di un successivo segnale a via impedita o un successivo segnale di arresto a distanza anormalmente ridotta o su binario di limitata lunghezza o parzialmente ingombro (luce rossa su gruppo di due luci gialle).</p> <p>Qualora durante il servizio vengano meno le predette condizioni tecniche, il treno potrà proseguire; sul tratto di linea interessato, nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - non superando la velocità di 30 km/h, nel caso di guasto al freno continuo che comporta una riduzione della massa frenata tale da garantire comunque una percentuale residua di almeno il 50%; - applicando le procedure comuni, nel caso di guasto con perdita della funzione di Ripetizione dei Segnali in Macchina (funzione RSC). 	<p>con tempestività l'arresto del treno.</p> <p>17.2 L'agente di condotta, qualora rilevi una insufficiente efficacia del sistema frenante, deve subito arrestare il treno per i necessari provvedimenti (ripetizione della verifica e della prova del sistema frenante, ecc.).</p>				
<p><u>Indicazioni sul terreno</u></p> <p>Tutti i segnali di PBA e di Protezione delle stazioni interessati dal presente provvedimento e posti a distanza anormalmente ridotta (inferiore a 900 metri e con un minimo di 450 m) dal successivo segnale di prima categoria, devono essere muniti della tabella di cui alla figura 1. Inoltre, per ogni senso di marcia, il primo segnale del tratto di linea</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</p>		I	GI	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>caratterizzato da sezioni di blocco di lunghezza anormalmente ridotta (inferiore a 900 metri e con un minimo di 450 m), deve avere la prima tavola di orientamento incontrata dal treno munita della tabella di avviso.</p>	<p>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 garantire 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><u>Indicazioni nell'Orario di Servizio</u></p> <p>Nel FL interessato deve essere riportato quanto di seguito indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nella fiancata principale, in corrispondenza dei segnali di PBA e di protezione delle stazioni interessati dal presente provvedimento, deve essere posto un richiamo con nota in calce alla pagina attraverso la quale deve essere evidenziato che il segnale è posto a distanza anormalmente ridotta (inferiore a 900 metri e con un minimo di 450 m) dal successivo segnale di prima categoria. - nel Capitolo 4 "Disposizioni varie per tratti 	<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</p>		I	GI	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
di linea" deve essere riportato il contenuto dell'art. I della presente disposizione.					
<p>Disposizione n. 61/06 "Norme per l'effettuazione dei trasporti eccezionali"</p> <p>Art. 1 La presente Disposizione riporta le "Norme per l'effettuazione dei trasporti eccezionali". L'allegato è parte integrante e costitutiva della Disposizione.</p> <p>Art. 2 Le Imprese Ferroviarie interessate alla accettazione e alla circolazione dei carri speciali o di rotabili particolari, dotati di dispositivi speciali e, per i quali valgono norme specifiche, dovranno produrre a RFI, per l'approvazione, le norme particolari di circolazione entro le ore 00.01 del 31 gennaio 2007.</p> <p>Art. 3 La presente Disposizione entra in vigore alle ore 00.01 del 1° marzo 2007. Dalla stessa ora e data sono abrogate le "Norme per l'effettuazione dei trasporti eccezionali - edizione 1986", emanate con Circolare Servizio Movimento – Servizio Materiale e Trazione - Servizio Lavori e Costruzione - Servizio Impianti Elettrici del 22 settembre 1986, e le successive modifiche e integrazioni.</p> <p>Allegato "NORME PER L'EFFETTUAZIONE DEI TRASPORTI ECCEZIONALI" Segue testo....</p>					Vedi tabella di raffronto NORME PER L'EFFETTUAZIONE DEI TRASPORTI ECCEZIONALI - RCF
<p>Disposizione n.62/06 "Requisiti normativi, regolamentari e tecnici del materiale rotabile per l'Ammissione Tecnica sulle linee AV/AC di RFI"</p> <p>Art. 1 (Oggetto)</p>	<p>1.1. Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti,</p>			IF	

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>La presente disposizione riporta i requisiti normativi, regolamentari e tecnici del materiale rotabile per il quale è richiesta l'ammissione tecnica sulle linee AV/AC di RFI.</p> <p>Art. 2 (Campo d'applicazione) La presente disposizione si applica al materiale rotabile motore e rimorchiato destinato alla circolazione sulle linee AV/AC di RFI elettrificate con tensione di alimentazione di 25 kV ca /50Hz e attrezzate con sistema di segnalamento ERTMS/ETCS.</p> <p>Art. 3 (Classificazione materiale rotabile) Per quanto riguarda la presente disposizione, il materiale rotabile è classificato come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Materiale Rotabile di categoria A (MR-cat.A), quel rotabile per il quale è richiesta l'ammissione tecnica per una velocità uguale o superiore a 250 km/h; • Materiale Rotabile di categoria B (MR-cat.B), quel rotabile per il quale è richiesta l'ammissione tecnica per una velocità inferiore a 250 km/h. <p>Art. 4 (Requisiti per il materiale rotabile) Il materiale rotabile per essere ammesso a circolare sulle linee AV/AC di RFI deve rispettare i requisiti elencati nella presente disposizione ed i requisiti della disposizione 11/2003 e successive modifiche ed integrazioni.</p> <p>Art. 5 (Requisiti per il materiale rotabile STI/ AV) Il materiale rotabile oggetto delle STI/AV deve essere conforme alle STI/AV stesse e deve rispettare quanto riportato al precedente articolo 4.</p> <p>Art. 6 (Normativa di riferimento) Nel caso in cui le norme nazionali ed internazionali di riferimento per la verifica della compatibilità tecnica forniscano tra</p>	<p>nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</p> <p>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>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 				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>loro requisiti diversi, ovvero siano anche in parte difformi da quanto richiesto dalle STI/AV saranno effettuate valutazioni tecniche sull'applicabilità delle suddette norme.</p> <p>Art. 7 (Fase di pre - esercizio) Ai fini dell'ammissione tecnica sarà valutata la necessità di una fase di pre-esercizio non commerciale finalizzata alla verifica della corretta interazione tra il materiale rotabile e l'infrastruttura. In tale fase non deve manifestarsi alcuna irregolarità.</p> <p>Art. 8 (Allegati) Gli allegati 1,2 e 3, che sono parte integrante della presente disposizione, riportano: Allegato 1. le norme interessanti il trasporto sulle linee AV/AC della rete ferroviaria italiana e di riferimento per la definizione dei requisiti costruttivi del materiale rotabile; Allegato 2. la documentazione da produrre per la verifica della compatibilità tecnica e della congruenza normativa del materiale rotabile alla legislazione nazionale , agli standard di sicurezza stabiliti dalle norme nazionali ed internazionali (STI, EN. CEN. CENELEC, ETSI, UNI. CEI. etc.) e dalle Fiches UIC, riferite all'ultima versione in vigore; Allegato 3. i requisiti particolari per l'ammissione tecnica del materiale rotabile sulla rete RFI.</p> <p>Art. 9 (Obblighi) Ai sensi degli articoli 4, 10.11 e 36 del D.Lgs. 8 luglio 2003, n.188, la presente Disposizione deve essere osservata dalle Imprese Ferroviarie per il rilascio ed il mantenimento del Certificato di Sicurezza.</p> <p>Art. 10 (Entrata in vigore) La presente Disposizione entra in vigore</p>	<p>frenante;</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo; - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. <p>3.4 Lo stato di funzionamento e le funzioni di sicurezza realizzate dei sottosistemi e dispositivi di bordo devono essere registrati da un sistema di registrazione.</p> <p>3.5 I veicoli ammessi a circolare a velocità massima uguale o superiore a 250 km/h devono essere dotati di dispositivi che segnalino in cabina di guida un anomalo comportamento delle boccole o l'anomala frenatura delle ruote, determinando, quando necessario in relazione al tipo di anomalia rilevata, l'arresto del treno.</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</p>				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>alle ore 00.01 del 01/01/2007.</p> <p>ALLEGATO N° 1 NORME INTERESSANTI IL TRASPORTO SULLE LINEE AV/AC DELLA RETE FERROVIARIA ITALIANA E DI RIFERIMENTO PER LA DEFINIZIONE DEI REQUISITI COSTRUTTIVI DEL MATERIALE ROTABILE. (elenco dei testi normativi)</p> <p>ALLEGATO N° 2 DOCUMENTAZIONE RELATIVA AL MATERIALE ROTABILE Generalità</p> <p>Nelle tabelle seguenti è indicata la documentazione da produrre per la verifica della compatibilità tecnica e della congruenza normativa del materiale rotabile alla legislazione nazionale e agli standard di sicurezza stabiliti dalle norme nazionali ed internazionali (STI,CEN, CENELEC, UNI; ETSI, CEI,etc.) e dalle Fiches UIC, riferite all'ultima versione in vigore.</p> <p>Nelle colonne "Documentazione da produrre per la verifica della congruenza normativa", sono indicate le tipologie degli elaborati da trasmettere secondo la seguente codifica.</p> <p>DT (Dossier tecnico): fascicolo in cui sono raccolti</p> <p>a) i documenti tecnici riguardanti un rotabile o parti specifiche dello stesso;</p> <p>b) la documentazione relativa ai processi di omologazione delle apparecchiature e/o dei componenti per le quali è richiesta;</p> <p>DC (Dichiarazione di conformità): dichiarazione del richiedente l'ammissione tecnica, degli standard di sicurezza</p>	<p>da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>3.11 I treni devono essere attrezzati con un sottosistema di bordo (SSB) del sistema di protezione compatibile con il sottosistema di terra (SST) del sistema di protezione presente sulle linee da percorrere.</p>				

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>applicati e della conformità agli stessi;</p> <p>DQ (Disegno quotato): rappresentazione grafica e completa di macchine (complessivi) o di loro elementi (particolari) in modo che da essa si possa rilevare la forma, le dimensioni, il grado di lavorazione, il materiale impiegato e le particolarità costruttive;</p> <p>RP (Rapporto di prova); documento che presenta i risultati della prova ed altre informazioni ad essa. Relative effettuate in conformità ad una specifica normativa;</p> <p>CT (Calcolo tecnico): dimostrazione scritta che consente di valutare con determinata o prevedibile Approssimazione la congruenza normativa dell'apparecchiatura e/o dei componenti in esame;</p> <p>PM (Piano di Manutenzione) documentazione relativa agli organi di sicurezza comprendente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il PROGRAMMA di manutenzione ovvero il ciclo di interventi da eseguire a determinati intervalli (tempi o percorrenze) per tutta la vita del rotabile; • l'ELENCO DELLE OPERAZIONI ovvero l'indicazione delle attività di manutenzione da svolgere per ciascuna tipologia di intervento; • il riferimento delle ISTRUZIONI TECNICHE ovvero le procedure che indicano le modalità di esecuzione delle operazioni di manutenzione. <p>Ulteriore documentazione potrà essere richiesta nel caso siano necessari maggiori approfondimenti.</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Tutta la suddetta documentazione deve essere fornita in lingua italiana. (Vedi tab. stampate)</p> <p>ALLEGATO N°3 REQUISITI PARTICOLARI PER L'AMMISSIONE TECNICA DEL MATERIALE ROTABILE (vedi tabelle).</p>					
<p>Disposizione n.63/06 “ Modifiche ai testi normativi”</p> <p>Art. 1</p> <p>La presente Disposizione riporta le modifiche ai seguenti testi normativi: a) Tomo 1 e 2 dell'allegato II al RIV; b) Norme per la verifica tecnica dei veicoli.</p> <p>Art. 2 (Allegati)</p> <p>L'allegato alla presente Disposizione è parte integrante e costitutiva del presente atto.</p> <p>Art. 3 (Obblighi)</p> <p>Ai sensi degli articoli 4, 10,11 e 36 del D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188, la presente Disposizione deve essere osservata dalle Imprese Ferroviarie per il rilascio ed il mantenimento del Certificato di Sicurezza e dalle Strutture di Rete Ferroviaria Italiana interessate.</p> <p>Art. 4 (Entrata in vigore e abrogazione)</p> <p>La presente Disposizione entra in vigore alle ore 00.01 del 1 giugno 2007. Dalla stessa data e stessa ora sono abrogate le "Nonne Complementari FS", pagine rosa ai</p>					<p>Vedi Tabella di raffronto NORME PER LA VERIFICA TECNICA DEI VEICOLI - RCF.</p>

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Tomi 1 e 2 dell' allegato II al RIV.</p> <p>Allegati</p> <p>Art. 1</p> <p>Le pagine rosa contenenti le Norme Complementari FS alle "Direttive per il carico - Tomo 1" dell'allegato II al RIV quali:</p> <p>a) AVVERTENZE;</p> <p>b) Paragrafo 1 - Disposizioni preliminari;</p> <p>c) Paragrafo 2.1- Regole generali;</p> <p>d) Paragrafo 2.2- Unità con punti di appoggio ridotti che possono danneggiare il pavimento del carro;</p> <p>e) Paragrafo 3.2- Limite di carico dei carri;</p> <p>f) Paragrafo 3.5- Ripartizione del carico sul carro;</p> <p>g) Paragrafo 4.1 Profilo limite di carico;</p> <p>h) Paragrafo 4.3- Carri scudo;</p> <p>i) Paragrafo 5.6- Unità di forma cilindrica;</p> <p>j) Paragrafo 5.6.3-Veicoli e macchinari su ruote o su cingoli;</p> <p>k) Paragrafo 5.6.3-Parti mobili di veicoli e macchinari;</p> <p>l) Paragrafo 5.9- Unità caricate su più carri;</p> <p>m) Paragrafo 6.1 - Copertoni.</p> <p>sono annullate. Spetta alle Imprese Ferroviarie emanare opportune note esplicative di dettaglio per il personale interessato.</p> <p>Art. 2</p> <p>Le pagine rosa contenenti le Norme Complementari FS alle "Norme di carico - Tomo 2,† dell'allegato II al RIV quali:</p> <p>a) Informazione di carico 0.1;</p> <p>b) Norma di carico 1.4.1;</p> <p>c) Norma di carico 1.4.2;</p> <p>cl) Norma di carico 1.4.3;</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>e) Norma di carico 1.4.5; f) Norma di carico 1.6.6; g) Norma di carico 1.6.7; h) Norma di carico 1.6.8; i) Norma di carico comune a tutte le norme di carico ed esempi di carico inerenti i trasporti di veicoli e macchinari; j) Norma di carico 9.1; k) Errata corregge Norma di carico 9.1. sono annullate. Spetta alle Imprese Ferroviarie emanare opportune note esplicative di dettaglio per il personale interessato.</p> <p>Art. 3</p> <p>Il punto 1.19 della Parte I delle Norme per la verifica tecnica dei veicoli è così sostituito: 1.19 il personale abilitato alla verifica, durante l'espletamento delle proprie mansioni, deve essere dotato dei seguenti documenti: a) etichette per la segnalazione delle non conformità; b) moduli M40 di prescrizione ai treni per gli avvisi scritti; c) moduli TV 40 secondo quanto indicato nell'IEFCA. e delle seguenti attrezzature: d) martello; e) chiave quadra di servizio; f) metro; g) calibro per il controllo della quota qR dei bordini; h) calibro per il corretto rilevamento delle condizioni di accettabilità in esercizio dei cerchi dei veicoli; i) collante per le etichette, se necessario; j) lanterna elettrica, se necessaria.</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Art. 4</p> <p>Il punto 1.21 della Parte I delle Norme per la verifica tecnica dei veicoli è così sostituito:</p> <p>1.21 I testi normativi, interessanti il servizio di verifica, sono i seguenti:</p> <p>a) Unità Tecnica delle Ferrovie;</p> <p>b) Norme per la verifica tecnica dei veicoli;</p> <p>c) IEFCA;</p> <p>cl) RIC;</p> <p>e) RIV2000;</p> <p>f) Direttive per il carico (Allegato II al RIV) e Allegato XII al RIV;</p> <p>g) Norme per l'effettuazione dei Trasporti Eccezionali;</p> <p>h) PGOS;</p> <p>i) Accordi internazionali per lo scambio dei materiali in VTS;</p> <p>j) Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID);</p> <p>k) Istruzione per l'applicazione del regolamento per il trasporto ferroviario delle merci pericolose (IRMP);</p> <p>l) Traffico di contenitori e di unità di trasporto stradali per ferrovia;</p> <p>m) EATR;</p> <p>n) Normativa relativa ai dispositivi di rilevamento della temperatura delle boccole.</p> <p>Nell'impianto di assegnazione del personale devono essere presenti e mantenuti costantemente aggiornati i testi normativi di cui sopra nonché le eventuali nonne, istruzioni tecniche e accordi particolari validati da RFI, applicabili ai</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>servizi di trasporto effettuati nell'impianto stesso.</p> <p>Ogni IF deve garantire attraverso la propria organizzazione la consultazione dei testi necessari durante lo svolgimento della attività di verifica da parte del personale interessato.</p> <p>Art. 5</p> <p>Il punto 4.5.2 della Parte I delle Norme per la verifica tecnica dei veicoli è così sostituito:</p> <p>4.5.2 Qualora non venga accertata una causa specifica dell'anomalo comportamento del veicolo, il personale abilitato alla verifica può autorizzarne il proseguimento prescrivendo:</p> <p>a) la riduzione del 20% della velocità massima del treno rispetto alla velocità massima consentita nella tratta di linea in cui si è manifestato l'anomalo comportamento;</p> <p>b) il presenziamento del veicolo stesso da parte del personale di accompagnamento.</p> <p>Nel caso in cui il personale di accompagnamento rilevi il perdurare dell'anomalo comportamento, deve richiedere al personale di condotta una ulteriore riduzione di velocità del treno fino alla prima località utile dove il veicolo deve essere scattato. Qualora il presenziamento da parte del personale di accompagnamento non sia possibile il veicolo deve essere scartato dall'esercizio.</p> <p>Art. 6</p> <p>Nella lista dei provvedimenti - materiale viaggiatori ff dell'allegato 16 della Parte I</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>delle Norme per la verifica tecnica dei veicoli sono sostituiti i seguenti codici di non conformità: (vedi tabella)</p> <p>Art. 7</p> <p>Nella lista dei provvedimenti - materiale merci - dell'allegato 16 della Parte I delle Norme per la verifica tecnica dei veicoli sono sostituiti i seguenti codici di non conformità: (vedi tabella)</p> <p>Art.8</p> <p>Il punto 1.10 della Parte II delle Norme per la verifica tecnica dei veicoli è così sostituito:</p> <p>1.10 Le prescrizioni tecniche contenute negli accordi RIC e RIV 2000, per i veicoli in traffico internazionale non immatricolati presso RFI, sono preminenti. rispetto alle presenti norme.</p> <p>Art.9</p> <p>Il punto 3.2.1 della Parte II delle Norme per la verifica tecnica dei veicoli è così sostituito:</p> <p>3.2.1 Le carrozze con velocità massima maggiore di 160 km./h devono essere equipaggiate con ruote monoblocco.</p> <p>Art. 10</p> <p>Il punto 8.1.11 della Parte II delle Norme per la verifica tecnica dei veicoli è così sostituito:</p> <p>8.1.11 Ogni veicolo ad ogni estremità deve essere munito di rubinetti del freno e semi-accoppiamenti efficienti per la congiunzione della condotta generale. I rubinetti del freno posti sulle estremità devono essere dotati di un dispositivo tale da mantenere il rubinetto nella posizione di "aperto" o "chiuso".</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>La condotta generale del freno deve essere congiunta da un solo accoppiamento.</p> <p>I semi-accoppiamenti non utilizzati devono essere agganciati agli appositi dispositivi di riposo e quelli avariati o mancanti devono essere sostituiti.</p> <p>Art. 11</p> <p>Il punto 12 della Parte II delle Nonne per la verifica tecnica dei veicoli è così sostituito:</p> <p>12.1 GENERALITÀ</p> <p>12.1.1 I carri devono recare esternamente le iscrizioni relative ai limiti di carico massimi ammessi in funzione delle linee e il carico concentrato massimo ammesso in funzione delle loro caratteristiche costruttive di cui alle iscrizioni n. 66,86,87,88 e 89 dell'allegato 24.</p> <p>12.1.2 I carri con le iscrizioni di cui al punto 12.1.1 relative ai carichi concentrati mancanti o illeggibili, per quanto concerne la distribuzione dei pesi sul pavimento, devono essere caricati nel rispetto di quanto indicato ai seguenti punti A) e B).</p> <p>A) CARICO NEL SENSO LONGITUDINALE DEL CARRO.</p> <p>a) Carri a due assi tipo Standard, serie E K, T: (vedi tabella)</p> <p>b) Rimanenti carri: (vedi tabella)</p> <p>B) CARICO NEI SENSO TRASVERSALE DEL CARRO.</p> <p>Fatte salve specifiche modalità di carico precisate nelle tavole dei carri c/o norme particolari che devono essere rispettate, quando la massa di cui al precedente punto A) è:</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>a) $\geq 4 \text{ t/m}$, il carico può essere eseguito senza particolari norme;</p> <p>b) $> 4 \text{ t/m}$, il carico deve interessare i longheroni dei carri.</p> <p>12.1.3 L'impiego di carri scudo in presenza di merci che per la loro natura possono flettersi in senso verticale durante il viaggio non è consentito.</p> <p>I carri pianali utilizzati come carri scudo devono essere marcati "RIV". In servizio interno è consentito l'uso di carri privi di detta marcatura purché aventi tara non inferiore a 9 t.</p> <p>12.1.4 Le cabine delle gru, le torrette dei carri armati, le cabine degli escavatori, ecc. devono sempre essere assicurate contro ogni spostamento con i meccanismi in dotazione e le sporgenze di dette parti girevoli. bracci di gru, cannoni, bracci di escavatori, ecc., devono essere sempre assicurate al/sul pavimento del carro e controventate con robuste corde metalliche.</p> <p>12.1.5 Allo scopo di prevenire indebite eccedenze al profilo limite di carico, e/o accidentali aperture di portelloni, cofani, teloni o parti amovibili ai trasporti merci di veicoli e macchinari su mote o cingoli (compresi autotreni e autoarticolati) caricati su uno o due piani, nonché il conseguente contatto con la linea ad Alt11 Tensione (AT) e/o con la segnaletica, il mittente prima della partenza del trasporto deve rilasciare all'Impresa Ferroviaria dichiarazione scritta e firmata da cui risulti;</p> <p>1) il numero di servizio dei carri carichi;</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2) che l'impianto di riscaldamento supplementare e relativi timer per la regolazione sono disattivati o che i veicoli trasportati ne sono privi;</p> <p>3) che tutte le patti amovibili sono stabilmente chiuse o condizionate contro eventuali accidentali aperture (porte, cofani, portelloni vari, teloni, ecc.) e che non esistono sporgenze eccedenti il profilo limite di carico.</p> <p>La dichiarazione di cui sopra, rilasciata dal mittente, deve rimanere agli atti nella località di origine del trasporto. Tale dichiarazione non esonera l'Impresa Ferroviaria dall'obbligo di svolgere i controlli previsti al momento dell'accettazione e di quelli previsti dal personale abilitato alle mansioni di verifica.</p> <p>Quanto sopra vale anche per tutte le Norme di carico relative a veicoli e macchinari" previsti dalle Direttive per il carico (Allegato II al RIV).</p> <p>12.1.6 Il trasporto delle sale montate delle locomotive, di ponti di automotrici o simili, di massa superiore a 2.000 Kg. deve essere sempre eseguito mediante apposite incastellature da applicare su carri pianali o sui carri ad alte sponde. Dette incastellature devono sostenere le sale, evitando l'appoggio diretto delle ruote sul piano del carro e devono distribuire il loro peso sui longheroni del carro.</p> <p>12.2 NORME DI RIFERIMENTO</p> <p>Il carico delle merci sui carri e all'interno delle Unità di Trasporto del Traffico Intermodale e Combinato deve essere</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>eseguito ed assicurato nel rispetto delle norme contenute:</p> <p>a) nella presente istruzione;</p> <p>b) nelle Direttive per il carico (Allegato II al RIV);</p> <p>c) nella PGOS;</p> <p>d) nelle Disposizioni e Prescrizioni emanate da RFI, nonché nelle eventuali note esplicative di dettaglio emanate dalle IF.</p> <p>12.3 PROFILO LIMITE DI CARICO</p> <p>12.3.1 Il personale abilitato alle mansioni di verifica deve controllare il profilo limite di carico:</p> <p>a) dei veicoli che presentano deformazioni della cassa laterale, del coperto o delle parti del sottocassa;</p> <p>b) dei carichi caricati su carri scoperti, quando questi si presentino con parti che potrebbero interferire con il profilo limite;</p> <p>c) dei veicoli circolanti come merce viaggiante sulle proprie ruote, all'occorrenza, al fine di accertare che gli stessi rispettino il profilo limite della linea che devono percorrere.</p> <p>Per tali accertamenti si deve fare riferimento alla presente normativa, alle "Direttive per il carico" nonché alla PGOS procedendo ad eseguire le misure necessarie per verificare la conformità dei veicoli e dei carichi.</p> <p>12.3.2 I profili di riferimento per il controllo delle deformazioni o parti sporgenti presenti sui veicoli e le dimensioni dei carichi, che circolano sulla IFN e per quelli diretti su Reti estere che sono soggetti al profilo limite internazionale, sono riportati in Figura 12.1.</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Le semi larghezze dei profili limite di carico, corrispondenti alle varie altezze dal piano del ferro, sono riportate in Allegato 25 e 26.</p> <p>12.3.3 Il carico non deve eccedere il profilo limite più piccolo dell'intero itinerario da percorrere nel rispetto del profilo limite di carico deve essere misurato a partire dal piano del ferro su binario orizzontale e rettilineo.</p> <p>Per il calcolo del profilo limite di un carico, ai fini delle iscrizioni nelle curve, si deve tenere conto delle riduzioni applicabili alla larghezza del carico per effetto del passo del carro e della posizione del carico stesso che può trovarsi all'interno o all'esterno del passo del carro. Per tali calcoli devono essere applicate le riduzioni previste nell'allegato 27</p> <p>12.4 CATEGORIE DELLE LINEE</p> <p>12.4.1 Le linee delle reti, per quanto riguarda la massa per asse e la massa per metro corrente, sono classificate nelle categorie indicate nella Tabella 12.1.(vedi tabella)</p> <p>12.4.2 Per quanto riguarda i limiti di carico segnati sui carri ed eventuali eccedenze di massa totale ammessa (tara iscritta sul carro + peso della merce) vedasi l'art. 116, comma 7 della PGOS.</p> <p>Tale condizione deve essere rispettata per tutti i trasporti sia in servizio interno che internazionale in partenza dalla IFN (in questo caso non è applicabile quanto disposto al punto 1.10).</p> <p>12.5 TRAFFICO INTERMODALE E COMBINATO</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>12.5.1 I trasporti intermodali e del traffico combinato sono disciplinati dall'Istruzione tecnica "Traffico di contenitori e unità di trasporto stradale per ferrovia", dalle "Direttive per il carico" e dalla PGOS.</p> <p>12.5.2 Le Unità di trasporto intermodale, contenitori e casse mobili con massa, tara + eventuale carico, inferiore a 1200 kg/3 m sono considerate vuote.</p> <p>12.5.3 Le Unità di trasporto intermodale, contenitori e casse mobili vuote, quando caricate su carri provvisti di stanti, i carri devono avere gli stanti in posizione verticale.</p> <p>12.5.4 Le Unità di trasporto intermodale, contenitori e casse mobili vuote caricate su carri pianali in composizione a treni che circolano su tratte di linea soggette a forti fenomeni ventosi. quando la velocità del vento è ≥ 90 Km/h devono essere assicurate con i dispositivi speciali di arresto prima di attraversate tali tratte di linea. Le tratte soggette a forti fenomeni ventosi sono riportate nel Fascicolo Linea a cura delle Direzioni Compartimentali Movimento.</p> <p>I dispositivi speciali devono essere in acciaio 60 Si 7 UNI 3545, temprato, devono essere applicati ai quattro pezzi di angolo delle Unità ed inseriti, fino alla battuta nella loro parte interna attraverso il foro delle caviglie dei carri (Fig. 2). In alternativa ai dispositivi speciali le Unità devono essere assicurate agli anelli, mensole, ganci o perni di ancoraggio dei telai dei carri mediante l'applicazione di almeno 2 legature indirette o 4 legature</p>					

Testo DISPOSIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dirette applicate ai pezzi di angolo inferiori.</p> <p>Art. 12 L' Allegato 28 della Parte II delle "Norme per la verifica tecnica dei veicoli" è annullato.</p>					