

TABELLA DI RAFFRONTO
Disposizioni di RFI anno 2000 -RCF.

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

Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna:

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

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

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col.	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
Disp. 01/2000 Criteria per il rilascio e la gestione delle autorizzazione d'accesso alle cabine di guida dei rotabili Segue testo.....					Vedi tabella di raffronto IPCL-RCF.
Disp. 07/2000 " Procedura per la classificazione e distribuzione al personale delle imprese ferroviarie dei testi normativi emessi dalla divisione infrastruttura" Art 1 La presente disposizione riporta la " PROCEDURA PER LA CLASSIFICAZIONE E DISTRIBUZIONE AL PERSONALE DELLE IMPRESE FERROVIARIE DEI TESTI NORMATIVI EMESSI DALLA DIVISIONE INFRASTRUTTURA" (Allegato). L'allegato è parte integrante e costitutiva della disposizione.	1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. 1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che			GI IF	Le attribuzioni dei GI e delle IF sono regolamentate dal testo "ATTRIBUZIONI IN MATERIA DI SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA di cui al Decreto 4/2012. Nel particolare i GI: - definiscono ed emanano disposizioni e prescrizioni afferenti l'esercizio delle linee (Disposizioni di Esercizio delle Linee);

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col.	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p align="center">Art.2</p> <p>Ai sensi degli articoli 7 e I I del D.P.R. 16 marzo 1999, n. 146, la presente disposizione deve essere osservata per la classificazione e la distribuzione al personale delle Imprese Ferroviarie dei testi normativi emessi dalla Divisione Infrastruttura per la circolazione sulla rete delle Ferrovie dello Stato S.p.A. e per il conseguimento del certificato di sicurezza.</p> <p align="center">PARTE I</p> <p>I.1 SCOPO</p> <p>La presente procedura, disciplina l'attività di distribuzione dei Testi Normativi, emessi dalla Divisione Infrastruttura, che interessano il personale che "svolge mansioni di sicurezza" (1) delle Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario, In particolare s'individuano:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Le strutture della Divisione Infrastruttura che distribuiscono le norme ✓ Gli operatori delle Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario interessati al ricevimento (personale che svolge mansioni di sicurezza) ✓ Le modalità -di trasmissione alle Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario ed i relativi controlli <p>(1) Per questa definizione si fa riferimento al documento CCFE "les Competences du personnel d'interopérabilité" approvato dai Sigg. Direttori delle Ferrovie Comunitarie</p> <p>I.2 CAMPO DI APPLICAZIONE</p> <p>La presente prescrizione si applica alle Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario per l'accesso alla Rete Ferroviaria FS ed alla Divisione</p>	<p>svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta.</p> <p>Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la</p>				<p>- sono responsabili della diffusione delle suddette disposizioni e prescrizioni al proprio interno e verso ogni altro operatore interessato. Mentre le IF diffondono tempestivamente le suddette disposizioni e prescrizioni al proprio interno.</p>

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>Infrastruttura. I.3 Abbreviazioni e definizioni I.4 Documentazione Correlata DPR N° 146 -16/03/1999 DPR N° 277- 08/07/1998 DPR N° 753/80 O.S. 141 del 07/05/1999 O.S. 142 del 07/05/1999 O.S. 143 del 07/05/1999 C.O. 86 del 26/05/1999 C.O. 88 del 26/05/1999 D I/A 1807/F99/000241 del 05/11/1999 DI QUA PD ORG 002 A DI TC PS ORG 002 0 PARTE II II.1 GENERALITÀ Con l'entrata in vigore del DPR N° 146 -16/03/1999 (art.11), viene stabilito l'obbligo, da parte delle Imprese Ferroviarie che espletano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci o di persone, di osservanza degli standard definiti e delle prescrizioni emesse dal Gestore dell'Infrastruttura. Determinandosi la possibilità di utilizzo dell'infrastruttura da parte di più Divisioni/Imprese di Trasporto su tutta o parte della rete, si rende necessaria l'applicazione di standard di distribuzione delle norme, che ne rendano più ergonomica ed inequivocabile l'applicazione. Con la presente procedura si è inteso dare la massima flessibilità, alle Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario, nella distribuzione al proprio personale dipendente, delle normative regolamentari emesse dalla Divisione</p>	<p>sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte</p>				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>Infrastruttura. La presente procedura sarà implementata in futuro introducendo un sistema di comunicazione completamente informatizzato.</p> <p>II.2 PERSONALE DELLE DIVISIONI/IMPRESE INTERESSATO AL RICEVIMENTO DELLE NORME</p> <p>Il personale dipendente dalle Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario interessato al ricevimento delle norme e dei relativi aggiornamenti è il seguente:</p> <ul style="list-style-type: none"> D personale dirigente ① Personale addetto alla condotta dei treni ② Personale addetto alla scorta dei treni ③ Personale addetto alla formazione dei treni ④ Personale addetto alla verifica del materiale ferroviario <p>E' altresì interessato il personale addetto al coordinamento e alla vigilanza delle categorie 1/4 (ad es.: Capo Deposito, Capo Personale Viaggiante, Capo Stazione, Capo Tecnico Verifica, ecc.)</p> <p>11.3 STRUTTURE AUTORIZZATE ALLA DISTRIBUZIONE DEI TESTI NORMATIVI</p> <p>Le strutture autorizzate alla distribuzione dei Testi Normativi e dei relativi aggiornamenti nei limiti di loro competenza sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Divisione Infrastruttura -Direzione ✓ Divisione Infrastruttura -Direzione Tecnica - Direzione ✓ Divisione Infrastruttura -Direzione Tecnica - CESIFER Certificazione Sicurezza Imprese 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>Ferrovie</p> <p>✓ Divisione Infrastruttura -Direzione Tecnica - Movimento</p> <p>✓ Divisione Infrastruttura -Direzione Tecnica - Regolamenti e Standard Trazione</p> <p>Divisione Infrastruttura -Direzioni Compartimentali Movimento Tutte</p> <p>II.4 CLASSIFICAZIONE DEI TESTI NORMATIVI E DELLE DISPOSIZIONI ORGANIZZATIVE</p> <p>Le Imprese/Divisioni di Trasporto Ferroviario e gli operatori ferroviari individuati al punto II.2 sono attualmente interessati all'osservanza delle seguenti norme:</p> <p>1. Testi Regolamentari -Tabella 1A e1B -</p> <p>2. Orario di servizio -Tabella 1C-</p> <p>3. Prescrizioni e Standard</p> <p>I.4.1 Testi Regolamentari</p> <p>Ai fini della presente procedura con il termine "Testi Regolamentari" s'intendono le pubblicazioni riportate nella seguente tabella nella quale sono indicati, per ciascun testo, gli operatori interessati delle Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario.</p> <p>Il simbolo (esempio 4)con la cifra in chiaro indica che la pubblicazione deve essere consegnata in dotazione personale.</p> <p>Il simbolo (esempio 4) con la cifra retinata indica che la pubblicazione deve essere mantenuta a disposizione del personale nel luogo di lavoro</p> <p>Tabella 1A</p> <p>Testi Regolamentari</p> <p>Tabella 1 B</p> <p>Testi regolamentari emessi in sede internazionale</p> <p>II.4.2 Orario di servizio</p> <p>L'orario di servizio (OS) è composto dalle</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>pubblicazioni riportate nella seguente tabella Tabella 1C.</p> <p>II.5 PRESCRIZIONI E STANDARD</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Specifiche ✓ Procedure di interfaccia <p>Dalla data di attuazione della presente procedura (15/01/2000), i rapporti tra la Divisione Infrastruttura e le Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario per quanto non contenuto nei Testi Regolamentari, nell'Orario di Servizio e nelle circolari compartimentali saranno regolati dalle "Prescrizioni e Standard" (specifiche e procedure di interfaccia).</p> <p>Le Prescrizioni e gli Standard saranno redatti nel formato previsto dalla "Procedura delle Procedure" emessa dalla struttura "Qualità" della Divisione Infrastruttura.</p> <p>Le procedure e le specifiche in parola descriveranno un intero argomento, in modo tale da poter essere rimesse con un nuovo indice di revisione in caso di variazioni, garantendo l'aggiornabilità.</p> <p>L'elenco classificatorio delle specifiche e procedure, sarà tenuto dalla struttura CESIFER.</p> <p>II.6 MODIFICHE AI TESTI REGOLAMENTARI ED ALL'ORARIO DI SERVIZIO</p> <p>I Testi Regolamentari, possono essere modificati in modo permanente, attraverso apposito Ordine di Servizio pubblicato sul bollettino ufficiale delle FS S.p.A .</p> <p>I documenti facenti parte dell'Orario di Servizio, possono essere modificati in modo permanente dalle strutture della Direzione Compartimentale Movimento (ad eccezione della PGOS).</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>II.6.1 Disposizioni REG Nazionali</p> <p>Le Disposizioni REG, costituiscono lo strumento utilizzato per emanare le modifiche e/o integrazioni ai Testi Regolamentari adottate a titolo sperimentale.</p> <p>Al termine della sperimentazione possono essere recepiti dagli Ordini di Servizio con le modifiche necessarie, evidenziate dalla sperimentazione.</p> <p>Tali Disposizioni REG possono essere emesse dalle seguenti strutture della Divisione Infrastruttura:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Divisione Infrastruttura -Direzione ✓ Direzione Tecnica Infrastruttura - Direzione ✓ Direzione Tecnica -CESIFER Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie ✓ Divisione Infrastruttura -Direzione Tecnica - Movimento <p>Divisione Infrastruttura -Direzione Tecnica - Regolamenti e Standard Trazione</p> <p>II.6.2 Ordini di Servizio (OS)</p> <p>Nell'Ordine di Servizio, pubblicato sul Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato, sono contenute le modifiche regolamentari definitive (di norma già sperimentate), da inserire nei Testi Regolamentari.</p> <p>L'emissione di un O. S. annulla il contenuto delle Disp. REG che sono state recepite dai testi regolamentari.</p> <p>L'elenco delle Disp. REG annullate verrà distribuito congiuntamente all'O.S.</p> <p>II.6.3 Fogli Disposizione Compartimentali</p> <p>I Fogli Disposizione sono emessi dalle Direzioni Compartimentali Movimento.</p> <p>Costituiscono lo strumento utilizzato per diramare le disposizioni di dettaglio connesse ad esigenze</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>locali e/o particolari esplicitamente richiamate dalle norme generali.</p> <p>Le disposizioni, che interessano il personale dei treni, devono essere inserite nell'Orario di Servizio.</p> <p>II.6.4 Circolari Compartimentali (attivazione impianti e orario dei treni)</p> <p>Le lettere Circolari emesse dalle Direzioni Compartimentali Movimento sono utilizzate generalmente per notificare al personale l'attivazione di nuovi impianti ferroviari, la modifica di quelli esistenti o l'orario dei treni.</p> <p>Non devono contenere integrazioni e/o modifiche ai Testi Regolamentari di cui al punto II.4.1.</p> <p>Le attivazioni che non modificano l'orario di servizio non dovranno essere consegnate al personale delle Imprese.</p> <p>Per la distribuzione al personale di cui al punto II.2, le lettere Circolari anzidette dovranno contenere le notizie di esclusiva pertinenza del personale interessato. Qualora contengano modifiche alla PUPOS e/o al Fascicolo Orario/FCL. dovranno essere predisposte nuove pagine da sostituire.</p> <p>II.6.5 Periodi e tempi di distribuzione delle norme.</p> <p>Nella lettera accompagnatoria della norma, saranno specificati i tempi di anticipo rispetto all'entrata in vigore.</p> <p>II.6.5.1 Ordini di Servizio e Disposizioni REG NAZIONALI per i quali necessita un periodo di formazione</p> <p>Gli Ordini di Servizio e le Disp. REG contenenti modifiche per le quali necessita un periodo di formazione del personale (la valutazione sarà</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>fatta dalla Struttura interessata all'emissione), dovranno essere distribuiti alle Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario' prima della loro entrata in vigore, in tempo utile per la formazione del personale e comunque almeno 90 gg prima dell'entrata in vigore. Il termine di 90 gg decorre dalla data' di ricevimento del file attraverso la posta elettronica.</p> <p>11.6.5.2 Ordini di Servizio, Disp. REG NAZIONALI e altre disposizioni per le quali non necessita un periodo di formazione.</p> <p>Quando le disposizioni non prevedono un periodo di formazione (la valutazione sarà fatta dalla Struttura interessata all'emissione) dovranno essere distribuite almeno 30 gg prima della loro entrata in vigore. Il termine di 30 gg decorre dalla data di ricevimento del file attraverso la posta elettronica. Possono fare eccezione quei provvedimenti la cui emanazione è necessaria per garantire la sicurezza dell'esercizio.</p> <p>Periodi di emissione</p> <p>Ordini di servizio e Disp. Reg. nazionali per le quali necessita un periodo di formazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Due volte per anno solare <p>Disp. Reg. Nazionali per le quali non necessita un periodo di formazione:</p> <p>Una volta ogni mese</p> <p>II.7 Predisposizione delle norme</p> <p>La Divisione Infrastruttura nella fase di studio delle modifiche alla normativa, potrà richiedere una analisi delle nuove norme alle Divisioni/Imprese di Trasporto ferroviario che hanno accesso alla rete, prima della loro definitiva approvazione.</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>Nel caso in cui si tratti di modifiche per le quali sia necessario un periodo di istruzione al personale, la Divisione Infrastruttura organizzerà opportuni incontri con gli istruttori delle Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario interessate per illustrare i nuovi contenuti.</p> <p>II.8 Modalità di distribuzione La distribuzione di tutte le norme, che ricadono nella disciplina della presente procedura, avverrà con i seguenti criteri.</p> <p>II.8.1 Individuazione indirizzi Le Divisioni /Imprese di Trasporto ferroviario, al momento della Richiesta del Certificato di Sicurezza, dovranno fornire a CESIFER:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Gli indirizzi civici ✓ Gli indirizzi di posta elettronica ✓ I numeri di telefono <p>Delle strutture centrali e periferiche incaricate di ricevere il materiale normativo (Master + File) dalle strutture della Divisione Infrastruttura di cui al punto II.6, specificando per ogni Direzione Compartimentale Movimento l'indirizzo della corrispondente struttura territoriale dell'Impresa.</p> <p>Ogni Divisione/Impresa, potrà fornire un massimo di 20 indirizzi.</p> <p>Le Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario già operanti sulla Rete, la cui lista di distribuzione riportata in allegato D, dovranno provvedere a fornire i dati del punto precedente entro il 31/12/1999.</p> <p>La struttura CESIFER curerà l'aggiornamento, e la comunicazione alle altre strutture della Divisione Infrastruttura, dell'elenco delle Divisioni/Imprese di trasporto Ferroviario autorizzate a circolare</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>sulla rete FS entro la data di attivazione della presente procedura.</p> <p>11.8.2 Attrezzature necessarie</p> <p>Le postazioni individuate dalle Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario per il ricevimento del materiale normativo, dovranno essere dotate della seguente attrezzatura necessaria al ricevimento del materiale informatico ed al suo trattamento (materiale a carico della Divisione/Impresa di Trasporto):</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Un collegamento alla rete internet con casella di posta elettronica ✓ Una applicazione di posta elettronica ✓ Microsoft Word 97 o superiore (o altro software in grado di trattare i file in questo formato) <p>Adobe PageMaker 6.5 o superiore (o altro software in grado di trattare i file in questo formato).</p> <p>11.8.3 Invio del materiale normativo</p> <p>Le 5 strutture Centrali e le 15 Direzioni Compartimentali Movimento responsabili della distribuzione dei Testi Normativi, invieranno direttamente agli indirizzi forniti dalle Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario, il materiale da distribuire al personale interessato, in copia (Master + FILE) per la duplicazione e l'opportuna distribuzione al personale di competenza.</p> <p>L'invio per posta del documento cartaceo nel formato previsto (Master) e quello per posta elettronica del File, garantisce anche ridondanza al sistema.</p> <p>Allegato al documento cartaceo (Master) ci sarà</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>un modulo di ricevuta (All.C).</p> <p>Ogni Struttura emittente inoltre dovrà inviare una copia (Master + FILE) di ogni documento emesso alle strutture CESIFER, Movimento, Regolamenti e Standard di trazione e alle altre strutture centrali o periferiche della Divisione Infrastruttura interessate. Le Imprese Ferroviarie dovranno curare direttamente l'acquisizione e la distribuzione dei Testi Regolamentari previsti nella tabella 1 B del punto II.4.1.</p> <p>Le stesse Imprese Ferroviarie invieranno n° 10 copie dei suddetti testi e relativi eventuali aggiornamenti a CESIFER.</p> <p>II.8.4 Conferma del ricevimento</p> <p>Al ricevimento del documento cartaceo, la struttura ricevente, compilerà e rispedirà a quella mittente via fax, la ricevuta allegata al documento (All.C). Qualora la struttura ricevente non abbia avuto uno dei due documenti (quello cartaceo o quello digitale) si metterà in contatto con la struttura emittente per la correzione della non conformità e l'eventuale azione correttiva. Le strutture emittenti il materiale normativo avranno cura di:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Archiviare tutte le ricevute di ogni documento inviato; ✓ Verificare che tutte le strutture delle Imprese, comprese nella lista di distribuzione abbiano dato conferma del ricevimento; <p>Contattare la struttura che eventualmente non ha restituito la ricevuta, dopo il termine di 15 giorni dalla data d'invio, per le correzioni eventualmente necessarie. (ai fini dell'anticipo di</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>invio di cui al punto II.6.5 questo tempo non viene detratto)</p> <p>II.8.5 Distribuzione al personale "che svolge mansioni di sicurezza" (punto II.2)</p> <p>Al momento dell'abilitazione alla mansione, agli agenti di cui al punto II.2, contraddistinti dal numero in chiaro nelle tabelle 1A ed 1B, dovranno essere consegnate le pubblicazioni aggiornate previste nelle suddette tabelle.</p> <p>Al ricevimento da parte della Divisione Infrastruttura, delle variazioni normative (Master + File), le Divisioni/Imprese dovranno provvedere alla stampa ed alla consegna al personale di cui al paragrafo precedente, delle variazioni apportate ai testi regolamentari o all'Orario di Servizio, secondo il formato previsto.</p> <p>E' responsabilità delle Divisioni/Imprese curare e verificare che il personale dipendente abbia:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Ritirato le variazioni normative; ✓ Compreso le norme o variazioni introdotte; ✓ Aggiornato le pubblicazioni. <p>In ogni impianto, delle Divisioni/Imprese, nel quale si svolge attività di istruzione o semplicemente di gestione del personale (Deposito, Impianto associato, sede di verifica, gestione del personale di manovra, ecc.), dovrà essere custodita una copia aggiornata, di tutti i testi regolamentari e dell'Orario di Servizio (ad eccezione della Scheda Treno) che interessano il personale dipendente da quella struttura.</p> <p>L'aggiornamento delle copie "ufficiali", di riferimento per il personale dipendente dall'impianto, dovrà essere affidata ad una</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>individuata figura o al Responsabile. Le Divisioni/Imprese dovranno adottare apposite procedure scritte, per la distribuzione al personale, delle disposizioni normative, integranti i criteri espressi nelle presenti prescrizioni.</p> <p>. II.9 Attivazione</p> <p>La presente procedura entrerà in vigore in due successive fasi distinte:</p> <p>1° Fase operativa dal 29/02/2000.</p> <p>Sarà inviato (1)alle Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario un numero sufficiente di copie per la distribuzione nei formati previsti, ai recapiti e nei quantitativi comunicati a CESIFER entro il 18/02/2000, ciò allo scopo di concedere alle Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario i tempi necessari per l'organizzazione interna.</p> <p>2° Fase operativa dal 01/01/2001</p> <p>Sarà inviata una sola copia (Master + File) ai recapiti comunicati a CESIFER entro il 18/02/2000.</p> <p>In attesa dell'attivazione della 2° Fase (01/01/2001), le Ferrovie in Concessione o in Gestione Commissariale Governativa, continueranno a fare riferimento alle 15 Direzioni Movimento Compartimentali secondo quanto stabilito dalle apposite convenzioni stipulate.</p> <p>Il Reggimento Genio Ferrovieri, con il 1° Battaglione di stanza a Castelmaggiore farà riferimento alla Direzione Compartimentale Movimento di Bologna, mentre il 2° Battaglione Genio Ferrovieri, fino a tale data, continuerà a fare riferimento alla Direzione Compartimentale Movimento di Torino per il proprio personale operante sulle linee del Compartimento.</p> <p>La Divisione che prende in sussidio personale del</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>Genio Ferrovieri provvederà alla fornitura del materiale necessario allo svolgimento del servizio sulle linee di competenza.</p> <p>Le Direzioni Compartimentali Movimento penetrate dal personale di amministrazioni ferroviarie confinanti con l'Infrastruttura FS, dovranno provvedere, in base ai contenuti degli accordi stipulati con le suddette amministrazioni, alla fornitura e all'aggiornamento dei Testi Normativi.</p> <p>(l) A cura delle strutture CESIFER, Movimento e Regolamenti e Standard di Trazione secondo competenza per le Disposizioni REG Nazionali e Ordini di Servizio che modificano i Testi regolamentari della tabella 1A.</p> <p>A cura delle Direzioni Compartimentali Movimento (ai recapiti territoriali delle Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario e alle altre strutture della Divisione Infrastruttura interessate) per le pubblicazioni dell'Orario di Servizio, Fogli Disposizioni Compartimentali, Circolari Compartimentali.</p> <p>Le Strutture territoriali delle Divisioni/Imprese di Trasporto Ferroviario dovranno partecipare i testi normativi..</p> <p>ricevuti dalla corrispondente Direzione Compartimentale Movimento, alle altre Strutture territoriali il cui personale opera sulle linee di giurisdizione della Direzione Compartimentale Movimento emittente.</p> <p>Fasi di attuazione del progetto di distribuzione delle norme al personale delle imprese ferroviarie</p> <p>Attivazione</p> <p>1° Fase dal 29/02/2000</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>La Divisione Infrastruttura provvede alla stampa ed all'invio alle strutture individuate (max 20 indirizzi per Divisione/Impresa di trasporto Ferroviario) delle variazioni normative con le caratteristiche di formato previste dalla presente procedura</p> <p>Attivazione 2° FASE dal 01/01/2001</p> <p>La divisione Infrastruttura provvede all'invio di una copia master con le caratteristiche del documento previste dalla presente procedura + file alle strutture individuate (max 20 indirizzi per Divisione/Impresa di Trasporto Ferroviario), che provvederanno in proprio alla stampa nel formato standard approvato, ed alla distribuzione al proprio personale.</p> <p>Esempio di evidenziazione delle variazioni apportate ai testi normativi</p> <p>Formato delle pubblicazioni contenente i "Testi Regolamentari" rilegate ad anelli e relativi ordini di servizio di aggiornamento</p> <p>Conferma di ricevimento</p> <p>Si prega la struttura ricevente di compilare il presente prospetto, e restituirlo alla struttura emittente per conferma di ricevimento.</p> <p>Facsimile di prospetto</p> <p>Lista di distribuzione</p> <p>II.7 Formato</p> <p>Le Divisione/Imprese di Trasporto Ferroviario dovranno utilizzare i seguenti formati (forniti dalla Divisione Infrastruttura in formato master +file) nella duplicazione e consegna al personale da loro dipendente delle disposizioni normative:</p>					

1 ^a Colonna			2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
Tipo di Documento	CARATTERISTICHE	Struttura Distributrice					
Disp. REG NAZIONALI	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Formato A5 ✓ Nella fase transitoria, formato coerente al Testo Regolamentare modificato maggiormente interessato alle modifiche ✓ Colore della carta Arancio o Rosa o barra diagonale colorata di rosa o arancio ✓ Foratura per opportuna raccolta (All. B) ✓ Numerazione progressiva ✓ Specificazione sull'intestazione per esteso delle categorie di agenti interessate dalla norma ✓ In una Disp. REG può essere trattato solo un argomento. ✓ Evidenziazione delle pubblicazioni ed i relativi articoli e commi interessati dalle modifiche 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Divisione Infrastruttura Direzione Infrastruttura Direzione ✓ Direzione Tecnica Infrastruttura Direzione ✓ Direzione Tecnica Certificazione di Sicurezza Imprese Ferroviarie ✓ Direzione Tecnica Movimento Direzione Tecnica Regolamenti e Standard Trazione 					
Fogli Disposizione Compartimentali *	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Formato A5 ✓ Colore della carta Bianco ✓ Specificazione sull'intestazione per esteso delle categorie di agenti interessate dalla norma ✓ Riepiogo sintetico con punti elenco del contenuto 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Direzioni Compartimentali Movimento 					
Lettere Circolari della Direzione Compartimentale Movimento (attivazione impianti) *	<p>Al personale delle Divisioni/Imprese di cui al punto II.2 deve essere consegnato un estratto.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Formato A5 ✓ Colore della carta Bianco 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Direzioni Compartimentali Movimento 					
<p>In caso di modifiche ai Fascicoli Circolari/FCL o alla PUPCOS dovranno essere fornite al personale di cui al punto II.2, le pagine aggiornate con il formato della pubblicazione.</p>							

1 ^a Colonna			2 ^a Colonna	3 ^a Col.	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipo di Documento</th> <th>CARATTERISTICHE</th> <th>Struttura Distributrice</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Prescrizioni e Standard</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Formato A4 ✓ Layout previsto dalla procedura delle procedure della divisione infrastruttura </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Divisione Infrastruttura </td> </tr> <tr> <td>Testi regolamentari (Prima emissione e Ristampa)</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Formato A5 ✓ Pagine intercambiabili per raccoglitore ad anelli forate (All B) o pubblicazione rilegata ✓ Raccoglitore ad anelli per pagine intercambiabili (se non rilegato) ✓ Tabella riepilogativa degli aggiornamenti ✓ Indice ✓ Eventuali segnalibro in plastica (nei testi con raccoglitore) </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Divisione Infrastruttura </td> </tr> <tr> <td>Ordine di Servizio</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Formato coerente al Testo Regolamentare modificato ✓ Pagine intercambiabili per raccoglitore ad anelli forate (All.B) (nel caso in cui l'OS introduce rilevanti modifiche ad una pubblicazione rilegata, dovrà essere fornita l'intera ristampa del Testo Regolamentare) (1) Tabella riepilogativa degli aggiornamenti (aggiornata) ✓ indice aggiornato ✓ Pagine descrittive delle variazioni introdotte con l'OS ed articoli interessati ✓ Evidenziazione sulle pagine introdotte, tramite un'indicazione grafica al margine della pagina interessata del testo variato (vedi esempio All.A) </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Divisione Infrastruttura </td> </tr> </tbody> </table> <p>(1) Comunque entro 30/06/2001</p>			Tipo di Documento	CARATTERISTICHE	Struttura Distributrice	Prescrizioni e Standard	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Formato A4 ✓ Layout previsto dalla procedura delle procedure della divisione infrastruttura 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Divisione Infrastruttura 	Testi regolamentari (Prima emissione e Ristampa)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Formato A5 ✓ Pagine intercambiabili per raccoglitore ad anelli forate (All B) o pubblicazione rilegata ✓ Raccoglitore ad anelli per pagine intercambiabili (se non rilegato) ✓ Tabella riepilogativa degli aggiornamenti ✓ Indice ✓ Eventuali segnalibro in plastica (nei testi con raccoglitore) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Divisione Infrastruttura 	Ordine di Servizio	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Formato coerente al Testo Regolamentare modificato ✓ Pagine intercambiabili per raccoglitore ad anelli forate (All.B) (nel caso in cui l'OS introduce rilevanti modifiche ad una pubblicazione rilegata, dovrà essere fornita l'intera ristampa del Testo Regolamentare) (1) Tabella riepilogativa degli aggiornamenti (aggiornata) ✓ indice aggiornato ✓ Pagine descrittive delle variazioni introdotte con l'OS ed articoli interessati ✓ Evidenziazione sulle pagine introdotte, tramite un'indicazione grafica al margine della pagina interessata del testo variato (vedi esempio All.A) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Divisione Infrastruttura 				
Tipo di Documento	CARATTERISTICHE	Struttura Distributrice																
Prescrizioni e Standard	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Formato A4 ✓ Layout previsto dalla procedura delle procedure della divisione infrastruttura 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Divisione Infrastruttura 																
Testi regolamentari (Prima emissione e Ristampa)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Formato A5 ✓ Pagine intercambiabili per raccoglitore ad anelli forate (All B) o pubblicazione rilegata ✓ Raccoglitore ad anelli per pagine intercambiabili (se non rilegato) ✓ Tabella riepilogativa degli aggiornamenti ✓ Indice ✓ Eventuali segnalibro in plastica (nei testi con raccoglitore) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Divisione Infrastruttura 																
Ordine di Servizio	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Formato coerente al Testo Regolamentare modificato ✓ Pagine intercambiabili per raccoglitore ad anelli forate (All.B) (nel caso in cui l'OS introduce rilevanti modifiche ad una pubblicazione rilegata, dovrà essere fornita l'intera ristampa del Testo Regolamentare) (1) Tabella riepilogativa degli aggiornamenti (aggiornata) ✓ indice aggiornato ✓ Pagine descrittive delle variazioni introdotte con l'OS ed articoli interessati ✓ Evidenziazione sulle pagine introdotte, tramite un'indicazione grafica al margine della pagina interessata del testo variato (vedi esempio All.A) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Divisione Infrastruttura 																
<p>Disposizione n. 08/00 "Norme particolari per la circolazione dei complessi Ale 506/426 (TAF)" 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. 09/00 Apparato Centrale Statico (ACS) ISTRUZIONI PER L'ESERCIZIO DEGLI APPARATI 1. GENERALITA' L'Apparato Centrale Statico (ACS) dei Posti di Servizio (PdS) della linea Treviso -Portogruaro è</p>			<p>2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento</p>			GI												

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>basato su un nuovo sistema centralizzato per il governo delle funzioni dell'impianto. Esso gestisce, in sicurezza, la circolazione nell'impianto in modo analogo a quanto avviene con gli apparati tradizionali (ACEI).</p> <p>2. PRINCIPALI CARATTERISTICHE DELL'APPARATO</p> <p>Le principali caratteristiche dell'apparato sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gli organi di comando degli itinerari sono costituiti da una "Tastiera Funzionale" (TF) e da tasti e levette singoli; • le ripetizioni relative allo stato degli enti ed ai comandi impartiti sono visualizzate sul Terminale video (QLv) e sui tasti e levette singoli; • l'apparato è del tipo detto "<i>a leve libere</i>", in quanto gli organi di comando sono privi di collegamenti meccanici o di vincoli elettromeccanici che ne impediscono l'azionamento. Tutti i collegamenti necessari sono infatti realizzati nelle funzioni logiche software (SW); • l'apparato è anche definito "<i>a comando perduto</i>", in quanto il comando impartito si effettua soltanto se le condizioni volute sono soddisfatte fino al momento in cui la funzione di comando resta attiva e si distrugge automaticamente appena cessa la funzione di comando stessa, qualora siano in atto condizioni incompatibili interessanti il movimento comandato; • l'apparato realizza "<i>la distruzione automatica del comando</i>", ossia il comando <ul style="list-style-type: none"> • attuato si annulla automaticamente al passaggio del treno che lo ha utilizzato e, 	<p>dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ol 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>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e</p>				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>pertanto, l'operatore non deve eseguire alcuna operazione per rimettere l'apparato nello stato di riposo. I deviatori restano nell'ultima posizione comandata. Qualora si rendesse necessario, il comando impartito può essere annullato manualmente utilizzando la relativa funzione di annullamento;</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'apparato <i>"realizza la liberazione non elastica"</i>, ossia la cessazione del bloccamento dell'itinerario, dei deviatori e di eventuali altri enti avviene quando il treno in partenza ha liberato l'itinerario medesimo oppure quando un treno in arrivo si è ricoverato completo sul binario di stazionamento. <p>3.1 Postazione individuale</p> <p>L'impianto è gestito da una postazione operativa, denominata MMI visualizzata in figura 1. Nei successivi paragrafi vengono descritte le parti dell'apparato che compongono la predetta postazione.</p> <p>Figura 1.</p> <p>1.1 QL a Video (QLv)</p> <p>Il QL a video (QLv) è costituito da un video a colori su cui è riprodotto schematicamente il piazzale (segnali, deviatori, circuiti di binario, ecc.). Esso fornisce il controllo dello stato degli enti raffigurati e, mediante apposite indicazioni, in sicurezza, permette all'operatore di verificare le fasi delle varie operazioni in atto per la costituzione e/o la distruzione degli itinerari.</p> <p>È suddiviso nelle seguenti aree:</p> <p>>Area di test colori video, costituita da una bandierina, normalmente posizionata nell'angolo alto a destra del monitor, a tre bande di colore</p>	<p>l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>8.4 Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il sistema di segnalamento che concede l'autorizzazione al movimento ad un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>8.18 Un'autorizzazione al movimento deve includere almeno un'intera sezione di blocco o un intero itinerario e non può</p>				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>rosso, verde e blu, la quale, mediante il cambio ciclico della posizione di tali bande, fornisce un'indicazione visiva su di un eventuale degrado delle colorazioni presentate dal video.</p> <p>In caso di mancanza di uno di tali colori il QLV deve essere considerato fuori servizio e quindi le indicazioni non devono essere considerate valide.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Area sinottico, dedicata alla rappresentazione schematica del piazzale e dei relativi enti; normalmente occupa la parte superiore del monitor. > Area allarmi di linea, dedicata alla ripetizione degli allarmi o dei consensi degli enti di linea (PL, ecc.). > Area allarmi, dedicata agli allarmi di apparato e di impianto. > Area leve, dedicata alla ripetizione dello stato delle funzioni di leva e dei controlli associati. > Area TF, ove vengono visualizzati i messaggi relativi allo stato della tastiera funzionale. > Area Eco TF, dedicata alla visualizzazione dei pulsanti premuti. In condizioni di normale funzionamento appare sempre la scritta "It" ad indicare che la pulsantiera è normalmente predisposta per il comando degli itinerari. > Area guida TF, ove vengono visualizzati i messaggi per guidare l'operatore nella formazione dei comandi. <p>Figura 2 3.1.2 Tastiera Funzionale La tastiera funzionale consente all'operatore di impostare i comandi di itinerari, di emergenza (manovra individuale degli enti di piazzale) ed i</p>	<p>includere parti di essi.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>comandi di soccorso. La tastiera funzionale è divisa in quattro settori: i primi tre contengono pulsanti per la formazione dei comandi, mentre il quarto contiene pulsanti e dispositivi speciali. All'interno della tastiera sono presenti due suonerie dedicate rispettivamente alle segnalazioni di errore nella formazione del comando e alle segnalazioni di allarme. I settori della TF, a partire dalla sinistra della tastiera stessa, sono descritti come segue:</p> <p>Primo settore -contiene i pulsanti di color arancione per selezionare la famiglia dell'ente su cui si vuole operare. Secondo settore -contiene i pulsanti numerici di color nero per selezionare, nell' ambito della famiglia prescelta, l'ente.</p> <p>Terzo settore -contiene i pulsanti di color bianco per impostare la funzione da applicare all'ente selezionato. Quarto settore -contiene i pulsanti ed i dispositivi speciali quali, ad esempio: registratore numerico con piombo, chiave E/D (esclusione diagnostica), INV (invio), R (reset), ecc .</p> <p>Figura 3</p> <p>La tastiera funzionale permette di effettuare le seguenti operazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • comando e annullamento degli itinerari di arrivo e partenza; • manovra individuale dei deviatori in posizione normale o rovescia oppure per consentire la manovra in automatico a seguito di comando di itinerario; • soccorso "Th" e "Te" per i deviatori; • attivazione e annullamento autorizzazione alla manovra a mano dei deviatori; • manovra chiusura e apertura dei PL di 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>stazione;</p> <ul style="list-style-type: none"> • soccorso "TcPL" per i PL di stazione; • attivazione e annullamento richiesta di chiusura dei PL di linea; • attivazione e annullamento richiesta al DCO inoltra treno in linea; • liberazione artificiale dei PL di linea (funzione "TI PLL"); • comando di chiusura dei segnali di protezione e partenza e annullamento dello stesso; • liberazione artificiale del punto origine degli itinerari e del bloccamento del senso del B.ca; • tacitazione degli allarmi dei segnali; • tacitazione allarme PL e deviatoi; • richiesta e annullamento della presa di senso del blocco; • tacitazione annuncio treni; • tacitazione allarme alimentazione; <p>"Reset" per l'annullamento delle operazioni non ancora confermate.</p> <p>3.1.3 Unità di elaborazione logica L'ACS prevede due unità di elaborazione logica, uguali, denominate convenzionalmente una sottosistema <i>Normale</i> (N) e l'altra sottosistema di <i>Riserva</i> (R), e funziona correttamente anche se è in servizio uno solo di tali sottosistemi. Nel caso di fuori servizio di entrambi i sottosistemi l'apparato va in blocco e si disconnette dal Posto Centrale.</p> <p>3.1.4 Dispositivi e pannelli funzionali Esistono i seguenti dispositivi :</p> <ul style="list-style-type: none"> • interruttori a scatto di massima corrente relativi ai deviatoi ed ai PL; 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<ul style="list-style-type: none"> • n° 2 tasti "Tz"; • n° 1 maniglia "Dis" per la disabilitazione; • n° 1 maniglia "EDCO" per l'esclusione dei comandi da DCO; • n° 1 maniglia "J/SPT" per la istituzione e rimozione dei regimi "Telecomando" e "Stazione Porta Temporanea"; • n° 2 tasti "Ti B.ca", uno per lato, per la liberazione artificiale delle sezioni di blocco attigue al PdS; • n° 1 tasto "RP" (con piombo tondo) per il ripristino delle condizioni di impianto a seguito del contemporaneo fuori servizio dei sottosistemi "normale" e "riserva" dell' ACS; • n° 1 tasto "Ace BM" per l'accensione del QLv, ad uso dell' Agente Treno, in caso di impianto in regime "J". <p>Esiste, inoltre, un pannello funzionale denominato "<i>Interfaccia di Diagnostica Elementare</i>" (I.D.E.) che fornisce indicazioni sullo stato di funzionamento dell' MMI e dei sottosistemi "normale" e "riserva" dell'apparato ACS. Per questi ultimi, sono previsti i pulsanti, denominati "N" ed "R", per la commutazione tra di loro. Le principali indicazioni presenti sull'I.D.E con i relativi significati, duplicate per i due sottosistemi, sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • n° 1 lampada colore verde (V): accesa indica che il sottosistema è <i>attivo</i> ed in servizio; • n° 1 lampada colore giallo (G): accesa a luce fissa indica che il sottosistema può entrare in servizio automaticamente o manualmente; accesa a luce lampeggiante • insieme alla lampada di colore rosso (R) 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>indica che il sottosistema può entrare in servizio solo per volontà dell'operatore tramite il pulsante "N" o "R";</p> <ul style="list-style-type: none"> • n° 1 lampada colore rosso (R): accesa con lampada di colore giallo (G) spenta indica che il sottosistema è <i>fuori servizio</i> e necessita dell'intervento dell' AM. <p>Inoltre, è presente anche il Sistema di Diagnostica e Manutenzione (SDM) che contiene la Registrazione Cronologica degli Eventi (RCE), nonché l'apparecchiatura telefonica.</p> <p>Altre apparecchiature di cabina</p> <p>Oltre agli elementi descritti al precedente punto 3.1.4, l'apparato comprende anche le seguenti ulteriori apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un amperometro fino a 50A; • un' dispositivo CLE per ogni itinerario di partenza che consente al capotreno la pred-sposizione degli itinerari di partenza in caso di inefficienza del telecomando (are 10/3 DET). <p>3.1.6 Orologio registratore</p> <p>La Registrazione Cronologica degli Eventi è implementata all'interno del personal computer del Sistema di Diagnostica e Manutenzione (SDM)</p> <p>3.2 Centralina di alimentazione</p> <p>L'ACS è munito di apparecchiature che assicurano la continuità dell'alimentazione elettrica dell'impianto.</p> <p>3.3 Enti di piazzale</p> <p>Gli enti di piazzale, sia come costituzione sia come funzionamento, sono quelli previsti dalle apposite Istruzioni degli Apparati Centrali</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>Eletterici.</p> <p>Istruzioni degli Apparati Centrali Elettrici.</p> <p>4. CARATTERISTICHE FUNZIONALI DELL'APPARATO</p> <p>4.1 Comandi</p> <p>I comandi impartiti manualmente vengono effettuati dall'operatore mediante la TF, attraverso processi operativi che sono definiti dalle specifiche <i>funzioni di logica dell'apparato</i>.</p> <p>4.2 Funzioni di soccorso e loro impiego</p> <p>Tutti gli interventi di soccorso attivati mediante la TF sono opportunamente rappresentati sul QLV. Le funzioni attraverso le quali si realizzano gli interventi di soccorso sono quelle indicate al punto 1.2.05 dell'IEAC -Libro III° -Sezione 5" (Th Dev, Tc Dev, ecc.). Sull'apparato le funzioni di soccorso attivate mediante TF sono subordinate all'azionamento del dispositivo di piombatura, unico per tutti i tasti di soccorso e integrato con contatore numerico.</p> <p>4.3 Dispositivi di allarme</p> <p>Per richiamare l'attenzione dell'operatore al verificarsi di anomalie sono state realizzate segnalazioni ottico-acustiche in analogia con quanto previsto al punto 1.2.04 dell'IEAC -Libro III° -Sezione 5" con le seguenti particolarità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le ripetizioni ottiche indicano la famiglia di enti in allarme e consentono di riconoscere l'allarme; • mediante la tastiera funzionale è possibile effettuare la tacitazione dell' allarme previo azionamento del piombo con contatore; <p>al cessare dell'anormalità l'operatore, mediante la tastiera funzionale, deve annullare le tacitazioni. Tale operazione non richiede l'uso del</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
piombo. Le attivazioni e cessazioni di tali segnalazioni vengono comunque opportunamente registrate .					
<p align="center">DISP. 25/2000</p> <p>Immatricolazione del materiale rotabile</p> <p>ART.1 L'immatricolazione del materiale rotabile delle imprese ferroviarie avviene attraverso la registrazione da parte del gestore infrastruttura dei dati relativi ai rotabili utilizzati. Detta registrazione è subordinata alla verifica di compatibilità tecnica, formalizzata con l'emissione del modulo riportato in allegato alla presente disposizione.</p> <p>ART.2 All'atto dell'immissione in esercizio dei rotabili sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, le imprese ferroviarie devono dimostrare il possesso del modulo autorizzatorio di cui all'articolo precedente, rilasciato dal gestore dell'infrastruttura al termine della procedura di ammissione tecnica dei rotabili.</p> <p>ART.3 Le imprese ferroviarie sono tenute a comunicare ogni variazione ai dati rispetto a quanto dichiarato e contenuto negli elenchi dello stato matricolare del gestore infrastruttura entro trenta giorni dalla stessa variazione. I rotabili non rispondenti ai dati contenuti negli elenchi dello stato matricolare, non sono ammessi a circolare.</p> <p>ART.4 Gli stati matricolari del materiale rotabile delle imprese ferroviarie sono tenuti presso la seguente struttura: Divisione Infrastruttura - Direzione Tecnica Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie CESIFER Via Luigi Alamanni 4 - Firenze</p>	<p>3.1 Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati; - dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione. <p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione. I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p>			IF	Le attribuzioni delle IF, per ciò che riguarda l'immatricolazione del materiale rotabile, sono regolamentate dal testo "ATTRIBUZIONI IN MATERIA DI SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA di cui al Decreto 4/2012.

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>ART.5 Ai sensi degli articoli 7 e 11 del D.P.R. 16 marzo 1999, n.146, la presente disposizione deve essere osservata per il rilascio ed il mantenimento del certificato di sicurezza. Facsimile modulo Ammissione Tecnica di Rotabili</p>					
<p align="center">DISP. 26/2000</p> <p>Disposizioni riguardanti il dispositivo per l'accertamento della completezza dei treni in arrivo sulle linee esercitate con blocco elettrico manuale tipo FS (DEAC)</p> <p>Art.1 La presente disposizione, ad integrazione e specificazione del disposto di cui all'art. 15 comma 4 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori, disciplina l'impiego del dispositivo per l'accertamento della completezza dei treni in arrivo, sulle linee esercitate con blocco elettrico manuale tipo FS (DEAC).</p> <p>Art.2 PRESCRIZIONI IMPIANTISTICHE</p> <p>Il DEAC è costituito da due pedali contaassi ubicati agli estremi del tratto di linea interessato, con relativa unità di conteggio, e interviene in aggiunta alle condizioni per la liberazione della maniglia di "concessione consenso" dell'Istrumento di blocco.</p> <p>Il dispositivo si applica alle sezioni di blocco manuale che hanno termine in una stazione; non si applica alle sezioni di blocco manuale che hanno termine in un posto di blocco intermedio, presenziato da Guardablocco.</p> <p>Il dispositivo garantisce, all'atto della liberazione dell'istrumento di blocco, che il relativo treno non ha lasciato rotabili nel tratto di linea compreso fra i due punti di conteggio. Tale garanzia non è estesa quindi agli itinerari di arrivo e di partenza</p>					<p>Il RCF non regola le linee con il blocco elettrico manuale (ritenute obsolete).</p>

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>delle stazioni e alle altre eventuali sezioni di blocco esistenti in precedenza a quella attrezzata con il dispositivo. Esso non rileva, inoltre, l'eventuale occupazione del suddetto tratto di linea da parte di rotabili che lo impegnino successivamente.</p> <p>Il dispositivo, in definitiva, non garantisce, di per sé, la completezza del treno, ma consente l'esonero del relativo accertamento, in relazione alla normativa comune che regola la circolazione treni. In una stazione, il DEAC può essere previsto per uno solo o per più lati di provenienza dei treni. Sul banco di manovra o su apposito pannello, se ritenuto più opportuno, sono ubicati i seguenti dispositivi relativi al DEAC:</p> <p>a) Una lampada "Esonero Accertamento Coda", che è normalmente spenta e, se accesa a luce bianca, indica che per il treno in arrivo può essere omesso l'accertamento coda.</p> <p>b) Una lampada a luce azzurra, che fornisce le seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ accesa: stato di riposo del pedale DEAC; ▪ spenta: il DEAC non è nello stato di riposo. <p>Una analoga lampada è installata anche nella stazione o posto di blocco intermedio limitrofo di provenienza dei treni, per i quali è previsto l'esonero dell'accertamento della completezza tramite DEAC.</p> <p>c) Un tasto "TI DEAC" piombato, a due posizioni, con ritorno automatico nella posizione centrale:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ centrale: di riposo; ▪ ruotato a sinistra, previo spiombamento, effettua il ripristino della normalità del 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>DEAC;</p> <p>d) Una maniglia a chiave "Tex DEAC" piombata, a due posizioni stabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ centrale: di riposo; ▪ ruotata a sinistra, previo spiombamento, esclude il DEAC (in tale posizione la chiave è estraibile). <p>Sulle linee a semplice binario, il "Tex DEAC" di una stazione esclude solo le condizioni relative ai treni in arrivo, ma non quelle relative ai treni in partenza verso la stazione limitrofa.</p> <p>Art. 3 PRESCRIZIONI NORMATIVE</p> <p>1. <i>Esercizio normale</i></p> <p>Nelle stazioni attrezzate con DEAC e per il lato di provenienza dei treni a cui il DEAC si riferisce, l'accertamento della completezza dei treni in arrivo può essere omesso quando funziona regolarmente il suddetto dispositivo.</p> <p>Il D.M., prima di concedere un consenso di blocco FS, dovrà verificare, tramite la segnalazione a luce azzurra, lo stato di riposo del pedale DEAC del proprio lato. Analogo accertamento deve essere eseguito dall'operatore della stazione limitrofa interessata (o del PBI limitrofo), prima di richiedere il consenso per l'inoltro dei treni sul tratto interessato. All'arrivo del treno, se il dispositivo ha funzionato regolarmente, si accende a luce bianca la lampada "Esonero Accertamento Coda". Contemporaneamente, se sono soddisfatte tutte le rimanenti condizioni di blocco, avviene anche la liberazione della maniglia "Mc" dell'istrumento di blocco. La lampada "Esonero Accertamento Coda" permane a luce bianca fissa fino a</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>quando non venga riportata sul normale la maniglia "Mc". La esclusione e la reinclusione del DEAC devono avvenire con maniglie IB della tratta interessata a riposo. Restano fermi gli obblighi relativi al presenziamento dei treni ed all'accertamento della completezza dei treni in partenza ed in transito secondo quanto stabilito dalle norme vigenti.</p> <p><i>2. Circolazione carrelli e manovre</i> Sulle linee a doppio binario, qualora occorra inviare carrelli o manovre sul binario specializzato per le partenze della stazione attigua a quella ove è installato il DEAC, dal lato cui si riferisce il DEAC stesso, oltre il pedale conta assi e sulle linee a semplice binario, qualora occorra inviare carrelli o manovre oltre il picchetto limite della stazione attigua a quella ove è installato il DEAC, dal lato cui si riferisce il DEAC stesso, deve essere acquisita preventivamente la certezza che il tratto stesso sia libero da treni. Nel Registro Disposizioni di Servizio della stazione deve essere specificato tale obbligo.</p> <p><i>3. Disabilitazione</i> In caso di disabilitazione, il DM, prima di lasciare il servizio, deve escludere il funzionamento del DEAC tramite l'apposita maniglia "Tex DEAC" e custodire la chiave con le stesse modalità della chiave di disabilitazione. Dopo la riabilitazione dell'impianto, il DM deve inserire la chiave "Tex DEAC" e riportarla in posizione centrale.</p> <p><i>4. Impresenziamento</i> Il DEAC dei treni in arrivo in una stazione deve essere escluso nel caso di impresenziamento della stazione o PBI attiguo di provenienza dei</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>treni, salvo che non sia possibile, per condizioni di impianto, trasferire le funzioni, non più svolte dalla stazione o PBI impresenziato, alla stazione a monte, con la quale sia stabilita la nuova corrispondenza del blocco. Tale circostanza dovrà risultare nei Registri delle Disposizioni di Servizio.</p> <p><i>5. Anormalità e guasti</i></p> <p><i>a). Liberazione artificiale del DEAC</i></p> <p>Qualora anche una sola delle due lampade azzurre, indicanti nel loro insieme lo stato di riposo del DEAC, risulti spenta, nonostante l'accertamento che la linea sia libera da treni, carrelli o manovre, si dovrà provvedere alla liberazione del dispositivo prima di utilizzare il blocco FS. Tale liberazione deve essere effettuata dal D.M. della stazione che deve ricevere il treno, tramite l'azionamento del proprio tasto "TI DEAC", che avverrà d'iniziativa nel caso risulti spenta la lampada installata nella sua stazione, o a seguito di comunicazione verbale della stazione o PBI limitrofo, nel caso che l'anormalità sia rilevata in quest'ultimo posto.</p> <p>Qualora, anche a seguito dell'azionamento del tasto "TI DEAC", non si accenda la lampada azzurra interessata, dovrà provvedersi all'esclusione permanente del DEAC con le modalità di cui al successivo p. b).</p> <p><i>b) Esclusione permanente del DEAC</i></p> <p>Qualora, dopo l'arrivo di un treno, la lampada "Esonero Accertamento Coda" non sia accesa a luce bianca, l'operatore interessato deve provvedere all'accertamento della completezza del treno in arrivo, secondo le norme comuni.</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>Dopo aver eseguito tale accertamento, l'operatore dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ qualora la liberazione della maniglia "Mc" fosse già avvenuta, provvedere all'esclusione permanente del DEAC tramite l'azionamento della maniglia "Tex DEAC" ▪ Nel caso in cui, invece, non sia avvenuta la liberazione della maniglia "Mc" azionare il tasto "TI DEAC", allo scopo di normalizzare il dispositivo stesso. Se l'operazione ha esito positivo, la lampada "Esonero Accertamento Coda" si accende a luce bianca e consente la liberazione della maniglia "Mc" dell'istrumento di blocco, purchè siano soddisfatte le rimanenti condizioni. Se, anche a seguito dell'azionamento del tasto TI DEAC", la lampada suddetta rimane spenta, l'operatore interessato deve provvedere all'esclusione permanente del dispositivo stesso tramite l'azionamento della maniglia "Tex DEAC". <p>In ogni caso, l'azionamento della maniglia "Tex DEAC" determina l'esclusione permanente del DEAC e di conseguenza, la liberazione della maniglia "Mc" può avvenire indipendentemente dall'esistenza del dispositivo stesso.</p> <p>Per tutti i treni provenienti dal lato interessato dal guasto, fino alla riparazione, l'operatore dovrà provvedere all'accertamento della completezza dei treni in arrivo secondo le norme comuni.</p> <p>Se, dopo aver azionato la maniglia "Tex DEAC", la maniglia "Mc" dovesse rimanere legata nella</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
<p>posizione di "bloccato", per la sua liberazione si deve procedere in base alle norme comuni.</p> <p><i>c). Guasto o inutilizzabilità del blocco</i></p> <p>In caso di guasto o inutilizzabilità del blocco elettrico (nel senso di circolazione in cui è previsto il DEAC), il DM non dovrà ritenere valide le indicazioni fornite dal DEAC e, pertanto, fino alla ripresa della normale circolazione con il blocco elettrico, l'operatore dovrà provvedere all'accertamento della completezza dei treni in arrivo secondo le norme comuni.</p> <p><i>6. Lavori di manutenzione e riparazione</i></p> <p>Per i lavori sul DEAC, il personale della manutenzione dovrà emettere modulo <i>M45</i> Il D.M., prima di firmare il modulo, deve azionare la maniglia "Tex DEAC", regolandosi poi secondo quanto previsto al p.5 c).</p>					
<p align="center">Disposizione 30/2000</p> <p>" Norme particolari per la circolazione degli ETR 460 e ETR 480"</p> <p>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>			<p align="center">IF</p>	
<p align="center">Disposizione 34/2000</p> <p>Disciplina dell'utilizzazione del personale della Divisione Infrastruttura e delle Imprese Ferroviarie che svolge mansioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario, in presenza di fatti che abbiano recato o avrebbero potuto recare pregiudizio ad</p>					<p align="center">Non regolamentata dal RCF.</p>

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col.	5 ^a Col.	6 ^a Colonna
essi. Segue testo.....					