

**TABELLA DI RAFFRONTO  
DISPOSIZIONI ANNO 2007 -RCF**

Nella 1ª colonna è riportato il testo delle Disposizioni relative all'anno 2007, 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 2007;
- nella 3ª colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle Disposizioni relative all'anno 2007 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 2007 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 2007, 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.

1ª Colonna	2ª Colonna	3ª Col	4ª Col	5ª Col	6ª Colonna
<p style="text-align: center;"><b>DISP. 03_2007 del 07/02/2007</b></p> <p><b>Norme particolari provvisorie per la circolazione dei complessi ALe 122 sull'Infrastruttura Ferroviaria nazionale</b> (Entrata in vigore alle ore 00,01 del 08/02/07) 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>			<b>IF</b>	
<p style="text-align: center;"><b>Disposizione 05/2007</b></p> <p><b>Modifiche alla Disposizione n. 61 del 13 dicembre 2006</b></p> <p><b>Art. 1.</b> Al capitolo 4 delle Norme per l'effettuazione dei trasporti eccezionali è apportata la seguente modifica: Il punto 4.1 è così sostituito: 4.1 Generalità L'IF è tenuta ad ottemperare alle incombenze relative all' inoltro del trasporto eccezionale. In particolare deve</p>					Vedi tabella di raffronto delle NORME PER L'EFFETTUAZIONE DEI TRASPORTI ECCEZIONALI - RCF.

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>curare: l'assegnazione del carro conforme alla tipologia prevista dall'autorizzazione; l'assicurazione del carico al carro secondo le norme vigenti; l'applicazione delle prescritte etichette nei modi d'uso; la visita tecnica di origine, la visita tecnica nelle stazioni di scambio, l'avviso al personale abilitato alla verifica per i successivi controlli lungo il percorso; i trasporti eccezionali in composizione a treni in regime di accordi VTS, se non diversamente disposto in autorizzazione, non devono essere sottoposti a visita tecnica nella stazione di scambio; la definizione del programma d'inoltro del trasporto eccezionale (vedi punto 3.3); la scorta del trasporto eccezionale, quando previsto nell'autorizzazione; la notifica al personale di condotta delle prescrizioni contenute nell'autorizzazione, compresa l'eventuale presenza degli agenti di scorta. La IF deve inoltre assicurare la compatibilità tecnica fra più trasporti in composizione ad uno stesso treno.</p>					
<p align="center"><b>Disposizione 06/2007</b></p> <p><b>Modifiche alla Disposizione 52 del 27/12/01 concernente "Emanazione norme Sistema Comando e Controllo (SCC) ed alla Disposizione n° 41 del 23/12/2002 concernente "Emanazione norme Sistema Comando e Controllo (SCC) sulle linee telecomandate a semplice binario realizzate in base allo schema di di principio V 407)"</b></p> <p align="center"><b>Art.1.</b></p> <p>La "<b>Tabella Comandi DCO</b>" riportata in</p>					<p>Vedi tabelle di raffronto della Disp. 52 del 27/12/01 – RCF e della Disp. 41 del 23/12/02 – RCF.</p>

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>allegato alla Disposizione n° 52 del 27/12/2001, già sostituita dalla Disposizione n° 15 del 06/04/2005 (Allegato A) e successivamente modificata con la Disposizione n° 50 del 13/10/2006, è sostituita dalla "Tabella Comandi DCO" riportata nell' Allegato 1 della presente Disposizione.</p> <p><b>Art. 2.</b> La "<b>Tabella Controlli DCO</b>" riportata in allegato alla Disposizione n° 52 del 27/12/2001, già sostituita dalla Disposizione n° 15 del 06/04/2005 (Allegato B), è sostituita dalla "<b>Tabella Controlli DCO</b>" riportata nell' Allegato 2 della presente Disposizione</p> <p><b>Art. 3</b> La "<b>Tabella Comandi DCO</b>" riportata in allegato alla Disposizione n° 41 del 23/12/2002, già sostituita dalla Disposizione n° 15 del 06/04/2005 (Allegato C) e successivamente modificata con la Disposizione n° 50 del 13/10/2006, è sostituita dalla "<b>Tabella Comandi DCO</b>" riportata nell' Allegato 3 della presente Disposizione.</p>					
<p><b>DISP. 07_2007 del 23/02/2007</b> <b>Norme Particolari per la Circolazione degli ETR 485 Politemione sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale</b> Segue testo..... Entrata in vigore alle ore 00,01 del 26/02/07. Abrogata dalla stessa ora e data la Prescr..2109/05</p>	<p><b>3.7.</b> 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><b>DISP. 08_2007 del 06/03/2007</b> <b>Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive EU 43 sulla</b></p>	<p><b>3.7.</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli rilevanti per la sicurezza della</p>			IF	

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<b>Infrastruttura Ferroviaria Nazionale</b>  Segue testo.....  Entrata in vigore alle ore 00,01 del 12/03/07 Abrogate dalla stessa ora e data le Disp. 44/01 e 01/02	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.				
<b>DISP. 12_2007 del 12/04/2007</b> <b>Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive E 190 sull'Infrastruttura Ferroviaria nazionale</b>  Segue testo.....  Entrata in vigore alle ore 00,01 del 16/04/07 Annullato e sostituito l'allegato alla nota RFI/DTC/CSI-02393/07 del 30/03/07	<b>3.7.</b> 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	
<b>DISP. 13_2007 del 12/04/2007</b> <b>Norme particolari provvisorie per la circolazione degli ETR 500/P Politensione (ord.'96 e ord.'02) sull'Infrastruttura Ferroviaria nazionale</b>  Segue testo.....  Entrata in vigore alle ore 00,01 del 16/04/07 Abrogata dalla stessa ora e data la Disp. 63/05 Abrogata dalla stessa ora e data la Prescr. 2142/05 La Prescr. 1746/06 rimane in vigore intendendosi riferita alla presente Disposizione anzichè alla 63/05	<b>3.7.</b> 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	
<b>Disposizione 30/2007</b> <b>Modifiche e integrazioni alla Disposizione 01/03 recante i requisiti normativi, regolamentari e tecnici del materiale rotabile</b>	<b>3.1.</b> Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di: - dispositivi di frenatura che consentono di			IF	

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p><b>Art. 1</b> (Oggetto) La presente Disposizione: a) riporta le modifiche e le integrazioni ai "Requisiti normativi, regolamentari e tecnici del materiale rotabile" definiti dalla Disposizione di RFI n. 01 del 21/01/2003; b) disciplina la gestione del transitorio per il materiale rotabile già immesso in servizio, di cui all'art. 1 della suddetta Disposizione 1/2003.</p> <p><b>Art. 2</b> (Modifiche all'allegato 4 della Disp. 1/2003) L'allegato 1 alla presente Disposizione, che è parte integrante e costitutiva del presente atto, annulla e sostituisce l'allegato 4 della Disposizione 1/2003 a seguito della modifica dei punti 1.4, 1.12, 1.15, 1.18, 1.19, 1.20, 1.22, 1.23, 1.30,2.5,2.6,2.7,2.9 e 2.10.</p>	<p>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 od altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione. I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per lo loro immobilizzazione. I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentono a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un 'emergenza.</p> <p><b>3.2.</b> Un veicolo dotato di cabina di guida destinato alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature: - 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 lo segnalazione di testa dei treni.</p>				
<p><b>DISP. 32_2007 del 27/08/2007</b> <b>Modifiche alla Disposizione 3/06 recante le "Norme particolari provvisorie per la</b></p>	<p><b>3.7.</b> I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli rilevanti per la sicurezza della</p>			IF	

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p><b>circolazione dei complessi ALe 501-Le-ALe 502 sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale Rif. Disp. 36/06.</b></p> <p>Segue testo..... Entrata in vigore alle ore 00,01 del 15/09/07</p>	<p>circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				
<p><b>DISP. 33_2007 del 27/09/2007 Norme Particolari provvisorie per la circolazione delle Locomotive E 483 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale</b></p> <p>Segue testo..... Entrata in vigore alle ore 00,01 del 08/10/07</p>	<p><b>3.7.</b> 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>			<b>IF</b>	
<p><b>Disposizione 36/2007 Norme per la vigilanza sull'esercizio e sugli Impianti dei Raccordi allacciati all'Infrastruttura Ferroviaria</b></p> <p><b>Art.1</b> <b>Scopo e campo di applicazione</b></p> <p>La presente disposizione assegna i compiti e definisce le responsabilità in materia di vigilanza sull'esercizio dei binari degli impianti di raccordo.</p> <p><b>Art. 2</b> <b>Definizioni</b></p> <p><b>Raccordi</b> sono impianti che assicurano il collegamento con stabilimenti industriali o simili, e si possono diramare da un binario di stazione o da un binario di linea (Art. 2 comma 12bis R.C.T.);</p>	<p><b>2.16</b> In linea possono essere presenti postazioni fisse o temporanee per lo svolgimento di attività con impatto sulla sicurezza della circolazione: i posti fissi per la custodia dei passaggi a livello presenziati, i posti di manovra dei deviatori in linea, i posti fissi di vigilanza dell'infrastruttura, nonché i cantieri di lavoro (nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo sui binari in esercizio).</p> <p><b>2.20</b> 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</p>			<b>GI</b>	

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p><b>Binario di raccordo</b> agli effetti della presente disposizione il binario di raccordo deve intendersi nella sua unità comprendente lo sviluppo interno allo stabilimento e lo sviluppo esterno fino al recinto ferroviario. Peraltro la continuità funzionale del raccordo viene meno per quella parte di impianti destinati esclusivamente all'attività produttiva e al servizio interno dello stabilimento, purché nettamente delimitata. La delimitazione può risultare anche soltanto figurativamente negli atti ufficiali relativi alla concessione del raccordo (Art. 2 D.M. 4572/1970).</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 3</b> <b>Obblighi della Ditta Raccordata</b></p> <p>E' fatto obbligo alla Ditta Raccordata di assicurare che gli impianti conservino lo stato di efficienza per garantire il regolare esercizio.</p>	<p>sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				
<p style="text-align: center;"><b>Art. 4</b> <b>Compiti e responsabilità delle Direzioni Compartimentali Movimento</b></p> <p>Compete alle Direzioni Compartimentali Movimento di RFI, in quanto gestori del contratto stipulato con la Ditta Raccordata, di effettuare le visite presso l'impianto di raccordo per verificare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il rispetto delle norme in vigore relative agli accertamenti da effettuare prima dell'esecuzione dei movimenti di manovra e sull'uso dei dispositivi di sicurezza;</li> <li>- il rispetto delle procedure di inoltro dei convogli da e per il Raccordo stabilite dalle Direzioni Compartimentali Movimento in conformità all'art. 13 comma 1 terzo cap. dell'Istruzione per il</li> </ul>	<p><b>4.1</b> 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"> <li>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</li> <li>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</li> <li>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</li> </ul> <p><b>4.2</b> Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei</p>			<b>GI</b>	

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>Servizio dei Manovratori e che figurano nei Registri delle Disposizioni di Servizio delle stazioni interessate;</p> <p>- il rispetto delle prescrizioni particolari per l'esercizio dell'Impianto riportate nell'apposito fascicolo compilato a cura della Ditta Raccordata ed approvate dalla Direzione Compartmentale Movimento di RFI.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 5</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Compiti e responsabilità delle Direzioni Compartmentali Infrastruttura</b></p> <p>Compete alle Direzioni Compartmentali Infrastruttura di RFI che hanno giurisdizione territoriale sugli impianti di raccordo, accertare la regolare esecuzione dei lavori (visita preliminare) prima della loro apertura all'esercizio e di tutti gli eventuali lavori eseguiti a modifica dell'Impianto stesso. Compete inoltre alle stesse Direzioni Compartmentali Infrastruttura di RFI effettuare le visite ai predetti Impianti allo scopo di verificare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lo stato generale degli impianti di armamento;</li> <li>- il rispetto della sagoma di libero transito e delle norme concernenti le distanze degli ostacoli fissi;</li> <li>- le condizioni della libera visuale del binario raccordato;</li> <li>- l'efficienza della chiusura del cancello e delle recinzioni e dei dispositivi di sicurezza del binario raccordato;</li> <li>- che la Ditta Raccordata abbia provveduto ad effettuare le visite periodiche alle opere d'arte dell'Impianto.</li> </ul>	<p>veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p>				
<p style="text-align: center;"><b>Art. 6</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Compiti e responsabilità della S.O. CFSIFER della Direzione Tecnica di R.F.I.</b></p> <p>Compete alla S.O. CESIFER della Direzione</p>	<p><b>1.5</b> Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle</p>			<b>GI</b>	

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>Tecnica di R.F.I., effettuare le visite presso gli impianti di raccordo allo scopo di verificare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- che il personale che svolge attività di manovra sia selezionato, formato e abilitato nel rispetto delle disposizioni e prescrizioni emanate dalla Direzione Tecnica di RFI.;</li> <li>- il mantenimento delle competenze del predetto personale;</li> <li>- che le caratteristiche e i requisiti richiesti per il personale addetto alla manovra, per i mezzi di trazione e per i rotabili, risultino quelle approvate da R.F.I.;</li> <li>- il rispetto delle norme in vigore relative allo stazionamento dei rotabili, allo svolgimento del servizio dei manovratori ed alla formazione dei convogli da immettere sull'infrastruttura ferroviaria nazionale;</li> <li>- la corretta tenuta, aggiornamento e diffusione delle leggi, delle norme, delle istruzioni e delle prescrizioni in materia di esercizio ferroviario;</li> <li>- la regolare tenuta e l'aggiornamento dell'apposito fascicolo di cui all'Art. 10 del D.M. 4572/70 compilato dalla Ditta Raccordata dove vengono registrate le prescrizioni di esercizio unitamente alle caratteristiche tecniche dell'impianto raccordato</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Art. 7</b> <b>Periodicità delle visite</b></p> <p>In osservanza degli obblighi di legge riguardanti la vigilanza sugli impianti e sull'esercizio dei binari di raccordo di cui agli Artt. 9 e 10 del D.M. 4572/70, le Direzioni Compartimentali Movimento e le Direzioni Compartimentali Infrastruttura di RFI dovranno effettuare una visita</p>	<p>idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p><b>1.6</b> L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che 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><b>1.7</b> 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>				

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>congiunta affidandone l'esecuzione ai Responsabili di Struttura Operativa nella cui giurisdizione rientra l'impianto Raccordato.</p> <p>Le Direzioni Compartimentali Movimento e le Direzioni Compartimentali Infrastruttura di RFI dovranno programmare la visita di cui al capoverso precedente raccordandosi con la S.O. CESIFER della Direzione Tecnica di RFI in modo tale che, nell'arco dell'anno, fra la loro visita congiunta e quella della S.O. CESIFER non intercorra un intervallo di tempo superiore ai sei mesi.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 8</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Compilazione dei verbali di visita</b></p> <p>Delle visite periodiche di cui agli articoli precedenti deve essere redatto apposito verbale compilato in duplice copia su cui dovranno essere annotate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• tutte le non conformità riscontrate;</li> <li>- gli inviti fatti alla Ditta Raccordata a provvedere, nei tempi stabiliti, alla normalizzazione delle situazioni e delle eventuali anomalie riscontrate;</li> <li>- le eventuali determinazioni adottate allorché le anomalie riscontrate siano state giudicate tali da compromettere la sicurezza dell'esercizio e della circolazione ferroviaria.</li> </ul> <p>Le copie dei predetti verbali devono essere controfirmate da tutte le parti interessate.</p> <p>Il verbale della visita congiunta (DCM - DCI) verrà inviato alla Direzione Compartimentale Movimento di RFI che, in quanto gestore del contratto, provvederà ad inviarne copia alla Ditta Raccordata, al Direttore Compartimentale Infrastruttura di RFI ed</p>					

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>alla S.O. CESIFER della Direzione Tecnica di RFI.</p> <p>Analogamente, per le visite svolte da quest'ultima, la S.O. CESIFER della Direzione Tecnica di RFI invierà copia del verbale alla Ditta Raccordata ed alle Direzioni Compartimentali Movimento ed Infrastruttura di RFI per il rispettivo seguito con i responsabili delle loro Strutture Operative di giurisdizione.</p> <p>La Ditta Raccordata dovrà inviare copia dei documenti attestanti i provvedimenti adottati a seguito delle non conformità verbalizzate alle Direzioni Compartimentali Movimento ed Infrastruttura di RFI per il seguito con le loro rispettive Strutture Operative di giurisdizione, ed alla S.O. CESIFER di Direzione Tecnica di RFI.</p> <p>E' fatto obbligo alla Ditta Raccordata ed al Capo Reparto Territoriale Movimento che ha giurisdizione sull'impianto di mettere a disposizione i verbali delle visite a tutti i soggetti incaricati di svolgere attività di Audit.</p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 9</b></p> <p style="text-align: center;">Disposizioni finali</p> <p>La presente disposizione entra in vigore alle ore 0.01 del 01 novembre 2007.</p>					
<p style="text-align: center;"><b>Disposizione 47/2207</b></p> <p><b>Istruzione per l'esercizio del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT)</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Art.1</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DESCRIZIONE GENERALE</b></p> <p><b>1. Funzionalità del Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)</b></p> <p>Il Sistema SCMT realizza, un controllo della marcia del treno rispetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ai segnali fissi;</li> <li>• alla velocità massima ammessa sugli</li> </ul>	<p><b>2.8</b> Per assicurare la circolazione in sicurezza l'infrastruttura è attrezzata con apposite apparecchiature che costituiscono il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei treni.</p> <p><b>2.20</b> 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</p>			<p><b>GI</b></p> <p><b>IF</b></p>	<p>I GI per ciò che riguarda le apparecchiature di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le apparecchiature di bordo.</p>

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>itinerari (arrivo/partenza/transito) delle località di servizio;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• alla velocità massima ammessa dalla linea;</li> <li>• alla velocità massima ammessa dalla frenatura;</li> <li>• alla velocità massima ammessa dal materiale rotabile;</li> <li>• alla velocità ammessa dai rallentamenti;</li> <li>• alle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti;</li> <li>• ad altre particolari condizioni di marcia.</li> </ul> <p>In caso di superamento dei limiti imposti dai vincoli di marcia, aumentati di opportuni margini, il sistema comanda la disinserzione della trazione e la frenatura d'urgenza.</p> <p>Il sistema è applicabile a tutti i binari di linea indipendentemente dal sistema di blocco impiegato e a tutti i binari di circolazione di stazione.</p> <p>Sulle linee in BAcc, per la gestione dei vincoli di marcia, vengono utilizzate anche le correnti codificate di binario unitamente ai punti informativi CPI).</p> <p>Nella fase di approccio ad un segnale disposto a via impedita, il controllo è realizzato fino ad un valore costante predefinito denominato velocità di rilascio (Vril).</p> <p>Il sistema SCMT è costituito da due sottosistemi denominati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sotto Sistema di Terra (SSI)</li> <li>• Sotto Sistema di Bordo (SSB)</li> </ul> <p><b>2. Sottosistema di Terra (SST)</b></p> <p>Le principali apparecchiature costituenti il SST sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Punto Informativo (PI).</i></li> </ul>	<p>Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p><b>3.2</b> 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"> <li>- dispositivo di comando del sistema frenante;</li> <li>- dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni;</li> <li>- sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo;</li> <li>- sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta;</li> <li>- dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno;</li> <li>- dispositivo per le segnalazioni acustiche; fanali per la segnalazione di testa dei treni.</li> </ul> <p><b>3.7</b> 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>				

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>Il PI permette di trasmettere al treno (SSB) le informazioni fornite o rilevate dagli impianti di terra SST); esso è composto da due boe.</p> <p>La boa è un dispositivo elettronico posato sui binari e può essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-di tipo fisso (trasmette sempre la stessa informazione: esempio velocità di linea);</li> <li>-di tipo commutato (trasmette informazioni diverse a seconda dell'aspetto del segnale).</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Encoder</i></li> </ul> <p>E' un dispositivo previsto sia nei PdS che in linea. Permette di rilevare i diversi aspetti del segnale, tramite apposite interfacce con lo stesso, e di inviare alle boe dei PI le informazioni su tali aspetti.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Chiavi per la gestione dei rallentamenti.</i></li> </ul> <p>Permettono, una volta estratte, di intervenire sugli aspetti dei segnali per ridurre la velocità di marcia tramite il segnalamento.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Sistema diagnostico.</i></li> </ul> <p>Pennette di monitorare i vari dispositivi di terra per rilevare eventuali avarie.</p> <p>Il SST rende disponibili, sotto forma di informazioni binarie codificate, i dati relativi allo stato degli impianti e delle caratteristiche della linea necessari per il controllo della marcia del treno rispetto ai vincoli di marcia gestiti. I dati possono essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Variabili.</i></li> </ul> <p>Subiscono variazioni in funzione dello stato della circolazione e degli itinerari in atto (di norma i segnali).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Semifissi.</i></li> </ul> <p>Di carattere temporaneo ma che non subiscono variazioni nel periodo di validità (di norma i rallentamenti).</p>					

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Fissi.</i> Di carattere permanente (velocità della linea, grado di frenatura della linea). Sulle linee attrezzate con il BAcc per la trasmissione a bordo delle informazioni variabili vengono utilizzate anche le correnti codificate di binario.</li> </ul> <p><b>3. Sotto Sistema di Bordo (SSB)</b> Principali apparecchiature costituenti il SSB</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Antenna per la Ripetizione dei Segnali Discontinua Digitale (RSDD)</i> Viene utilizzata per la captazione delle informazioni provenienti dai PL. È un dispositivo elettronico che riceve le informazioni inviate dai PI ed è posta nel sottocassa del rotabile.</li> <li>• <i>Captatori RSC.</i> Vengono utilizzati per la captazione delle informazioni provenienti dai codici di BAcc e sono posti nel sotto cassa del rotabile.</li> <li>• <i>Elaboratore di bordo</i> Elabora le informazioni provenienti da terra unitamente a quelle immesse a bordo dal macchinista e realizza il confronto di velocità di cui al comma 1.</li> <li>• <i>Interfaccia Uomo/Macchina</i> Serve per visualizzare le informazioni necessarie al Guidatore e consentirne la relativa operatività.</li> <li>• <i>Gruppo pneumatico</i> Realizza, su comando dell'elaboratore di bordo, lo scarico dell'aria in condotta generale per il comando della frenatura di urgenza. Il SSB effettua un controllo continuo tra la velocità reale e quella massima consentita al treno rispetto ai vari vincoli di</li> </ul>					

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
marcia gestiti. Qualora la velocità del treno risulti superiore rispetto a quella imposta interverrà la frenatura d'urgenza.					
<p align="center"><b>Art. 2</b> <b>MODALITA' DI MARCIA</b></p> <p>Le norme ad uso del personale di macchina (Guidatore) sono contenute nell'allegato XIV Ter IPCL).</p>	<p><b>4.20</b> La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p><b>4.21</b> Qualora strettamente necessario per il funzionamento del sistema di protezione, nella parte finale di una autorizzazione al movimento concessa dal sistema di segnalamento il sistema di protezione può prevedere una velocità, detta velocità di rilascio, stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare su di essa, al di sotto della quale il sistema interviene solo per garantire, in caso di indebito superamento del termine dell'autorizzazione al movimento, l'immediato intervento della frenatura e l'arresto prima del primo punto da proteggere.</p> <p><b>9.2</b> Prima della partenza dalla località di origine del treno devono essere inseriti nel SSB del sistema di protezione i dati corrispondenti alle caratteristiche tecniche del treno determinanti per la sicurezza della circolazione. Tali dati devono essere inseriti a convoglio fermo e devono essere modificati, sempre a treno fermo, ogniqualvolta subiscano variazioni.</p>			<b>IF</b>	

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p align="center"><b>Art. 3</b> <b>ESERCIZIO NORMALE</b></p> <p><b>1 Indicazioni di Orario</b> Le linee (o i tratti di linea) attrezzati con SCMT sono indicate nell'Orario di Servizio tramite apposito segno convenzionale costituito da una linea verticale punteggiata riportata sulla fiancata principale del FL a destra della simbologia relativa al tipo di blocco; qualora la linea fosse attrezzata anche con BAcc, il segno convenzionale SCMT va riportato alla destra del segno relativo al BAcc. In corrispondenza della località di servizio dove ha inizio o termine il SCMT, deve essere precisato, con nota in calce, l'ente d'inizio o termine del SCMT stesso (segnale di partenza, di protezione, ecc.). Non sono previsti segnali laterali atti a segnalare l'inizio ed il termine dei tratti attrezzati.</p> <p><b>2. Segni grafici relativi al SCMT</b> I segni grafici impiegati nella compilazione dei piani schematici, relativamente alla rappresentazione dei PI e delle indicazioni previste, nell'attuale fase sperimentale, sono quelli riportati nella Istruzione Servizio Deviatori.</p>	<p><b>2.20</b> I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>		<b>I</b>	<b>GI</b>	
<p><b>3. Notifica delle prescrizioni ai treni</b> Ai treni attrezzati con SCMT dovranno continuare ad essere notificate le prescrizioni. Per la loro notifica valgono le norme in vigore, salvo quanto diversamente specificato nelle presenti disposizioni.</p>	<p><b>4.13</b> 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>		<b>I</b>	<b>GI</b>	

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p><b>4. Rallentamenti</b></p> <p>a) <i>Gestione dei rallentamenti</i> La gestione è prevista per i rallentamenti che, tramite attrezzaggio dedicato, vengono comunicati al sistema. Sono gestite le seguenti tipologie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Con fermata (con o senza pilotaggio);</li> <li>• Fissi;</li> <li>• Spostabili;</li> <li>• Contigui;</li> <li>• Ravvicinati.</li> </ul> <p>La gestione dei rallentamenti è realizzata:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In linea;</li> <li>• Nei bivi;</li> </ul> <p>Nelle stazioni, nei posti di comunicazione e nei posti di movimento limitatamente agli itinerari di corretto tracciato.</p> <p>Se i rallentamenti interessano itinerari devianti di un bivio oppure di un località di servizio, sono rispettivamente gestiti con i criteri riportati nei successivi punti b) e c).</p> <p>I PI per la gestione dei rallentamenti sono posati secondo i criteri previsti nella "Istruzione per la gestione dei rallentamenti con SCMT ad uso del personale della manutenzione". In particolare, sono previsti, di norma, due PI:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uno in corrispondenza del segnale di avviso di rallentamento;</li> <li>• Uno a distanza di 200 mt in precedenza al segnale di avviso di rallentamento.</li> </ul> <p>Per situazioni particolari oltre ai due precedenti, sono inoltre previsti PI aggiuntivi di avviso di rallentamento, PI di inizio e/o fine di rallentamento e PI di inizio di rallentamento posati all'interno del rallentamento stesso, qualora richiesto dalla tipologia di rallentamento.</p> <p>b) <i>Rallentamenti interessanti gli itinerari devianti di un bivio</i></p>	<p><b>13.5</b> I rallentamenti devono essere protetti dai sistemi di protezione della marcia dei treni.</p> <p>13.6 Qualora per esigenze improvvise sia necessario attivare un rallentamento prima della sua protezione da parte del sistema di protezione, il rallentamento deve iniziare dalla posizione in cui si trova il treno al momento della comunicazione e deve terminare in un punto facilmente e inequivocabilmente individuabile sul terreno.</p>			<b>GI</b>	

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>I rallentamenti che interessano gli itinerari deviati di un bivio devono essere gestiti come di seguito specificato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• per i rallentamenti a velocità maggiore o uguale a 30 km/h mediante l'estrazione, se necessario, di apposite chiavi di rallentamento che, intervenendo sull'aspetto del segnalamento, impongono una riduzione di velocità a 30 km/h;</li> <li>• per i rallentamenti a velocità inferiore a 30 km/h mediante l'utilizzo degli appositi PI e, se necessario, anche con l'estrazione delle apposite chiavi di rallentamento.</li> </ul> <p>c) <i>Rallentamenti interessanti gli itinerari deviati delle stazioni, dei posti di comunicazione e dei posti di movimento</i></p> <p>I rallentamenti interessanti gli itinerari deviati delle stazioni, dei posti di comunicazione e dei posti di movimento devono essere gestiti come di seguito specificato se l'itinerario deviato è percorribile a velocità pari a 100 km/h, mediante l'estrazione delle apposite chiavi di rallentamento che, intervenendo sull'aspetto del segnalamento, impongono una riduzione di velocità a 60 km/h; se l'itinerario deviato è percorribile a velocità pari a 30 oppure a 60 km/h, ai fini della gestione SCMT, non deve essere adottato alcun provvedimento impiantistico; se il rallentamento interessante un itinerario deviato si estende oltre il termine dell'itinerario di arrivo oppure oltre il PI di fine stazione inizio linea la gestione del rallentamento, in aggiunta ai criteri di cui ai due precedenti alinea, può richiedere l'impiego di appositi PI;</p> <p>se il rallentamento interessante un</p>					

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>itinerario deviato si estende o interessa il tratto di binario a valle dell'ultimo deviatoio e in presenza di BAcc o di dispositivo per la liberazione anticipata della marcia (infill) la gestione dei rallentamenti, in aggiunta ai criteri di cui al primo e secondo alinea, può richiedere l'impiego di appositi PI;</p> <p>per i rallentamenti a velocità inferiore a 30 km/h il movimento dei treni avverrà con i segnali disposti a via impedita.</p> <p>d) <i>Rallentamenti contigui</i> I rallentamenti contigui sono gestiti con i medesimi criteri previsti per più rallentamenti singoli programmati.</p> <p>e) <i>Rallentamenti spostabili</i> I rallentamenti spostabili sono gestiti con i criteri previsti al precedente punto a), tenendo presente che la lunghezza del tratto soggetto a rallentamento deve essere mantenuta costante al fine di non modificare la programmazione dei PI.</p> <p>f) <i>Rallentamenti limitati a determinati periodi della giornata</i> I rallentamenti validi solo per determinati periodi della giornata sono gestiti con SCMI con l'adozione dei criteri di cui al precedente punto a). Per tali rallentamenti, oltre alle altre operazioni occorrenti per la programmazione dei PI, deve essere inserita nei PI l'ora di inizio e termine della validità del rallentamento stesso.</p> <p>g) <i>Criteri di utilizzazione delle chiavi per la gestione dei rallentamenti sugli itinerari devianti</i> Le chiavi per la gestione dei rallentamenti interessanti gli itinerari devianti delle località di servizio di cui ai punti b) e c) devono essere opportunamente numerate e</p>					

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>inserite in apposite serrature; tali chiavi, il cui intervento è riferito a specifiche zone, sono opportunamente individuabili su un pannello topografico della località di servizio stessa.</p> <p>Il numero delle chiavi da utilizzare per la gestione dei rallentamenti deve essere stabilito dalle Unità Periferiche interessate sulla base dei principi contenuti nella "Istruzione per la gestione dei rallentamenti con SCMT ad uso del personale della manutenzione".</p> <p><b>5. Procedure per l'istituzione e la cessazione dei rallentamenti</b></p> <p>a) <i>Rallentamento attivato con i moduli L. 65 e M 50</i></p> <p>I rallentamenti attivati con moduli L. 65 e M. 50 devono essere sempre gestiti dal SCMT Per la segnalazione dei rallentamenti, oltre ai segnali stabiliti dal Regolamento sui Segnali,devono essere installati gli appositi PL.</p> <p>Per l'istituzione dei rallentamenti devono essere osservate le norme di seguito riportate</p> <p>-Il Capo Reparto Infrastrutture deve inviare tempestivamente all'Agente dei Lavori, incaricato della configurazione del rallentamento, il modulo L. 65 che, oltre alle indicazioni normalmente previste, dovrà riportare le progressive esatte relative all'inizio e al termine del rallentamento.</p> <p>-L'agente incaricato dei Lavori deve provvedere alla configurazione del rallentamento mediante codifica dei PI e/o estrazione delle chiavi di riduzione di velocità secondo i criteri stabiliti nella "Istruzione per la gestione dei</p>					

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>rallentamenti con SCMT ad uso del personale della manutenzione" e deve inoltre inviare al Capo Reparto Infrastrutture la prevista documentazione firmata (Piano Schematico di PdS tipologico per SCMT,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Profilo estrazione chiavi con indicazione delle chiavi estratte. Rapporto di stampa del telegramma di ogni boa dei PI, Rapporto di verifica della corretta configurazione di ogni boa dei PI inerente la verifica della corretta configurazione dei rallentamenti.</li> <li>-Il Capo Reparto Infrastrutture deve verificare e confermare all'Agente incaricato dei Lavori le operazioni effettuate dallo stesso, controfirmando la documentazione da questi inviatagli.</li> <li>- L'agente incaricato dei Lavori deve successivamente confermare al Capo Reparto Infrastrutture, mediante l'apposito modulo (Allegato I), che a partire dall'ora e dal giorno previsto il rallentamento dovrà considerarsi notificato al sistema. Tale conferma deve essere data quanto prima possibile in modo da consentire al Capo Reparto Infrastrutture l'inoltro del modulo L. 65 al Capo Reparto Territoriale Movimento;</li> <li>- Il Capo Reparto Territoriale Movimento deve compilare nei modi d'uso il modulo M. 50 che invierà poi seguendo la procedura prevista alle località interessate.</li> <li>- Per la cessazione il Capo Reparto Infrastrutture deve richiedere all'Agente dei Lavori incaricato, inviando l'apposito modulo L. 65, la rimozione dei segnali previsti dal RS e contestualmente degli appositi PI e ricevere la conferma scritta.</li> </ul>					

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>L'agente incaricato dei Lavori deve verificare periodicamente i PI posati per la gestione dei rallentamenti al fine di verificare il loro corretto funzionamento. Tale verifica deve essere effettuata anche nel caso in cui i PI siano stati posati in opera precedentemente all'attivazione del rallentamento.</p> <p>La posa e la rimozione delle apparecchiature per la gestione dei rallentamenti deve avvenire in intervalli liberi da treni o in regime di interruzione per necessità tecniche.</p> <p>b) <i>Rallentamento non attivato con i moduli L. 65 e M 50</i></p> <p>Nel caso occorra attivare d'urgenza il rallentamento, si deve provvedere, nel tempo strettamente necessario, a segnalare il rallentamento sul terreno con i segnali previsti RS e alla contestuale posa degli appositi PI almeno precodificati e/o alla eventuale estrazione delle apposite chiavi.</p> <p>In caso di posa degli appositi PI precodificati il rallentamento deve essere considerato gestito;</p> <p>la velocità del rallentamento dovrà essere uguale al valore di velocità precodificato nei PI stessi.</p> <p>L'eventuale indisponibilità dei PI non deve ritardare la posa dei segnali previsti dal RS. Nel caso particolare in cui i segnali e i PI non fossero contemporaneamente disponibili, dovrà essere comunque posato sollecitamente quello che risulta disponibile.</p> <p>L'agente dei Lavori che attivi un rallentamento non programmato (improvviso), oltre a fornire al Divi (o DCO) tutte le occorrenti notizie già previste</p>					

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>relative al rallentamento stesso, deve anche precisare se esso è gestito o meno dal SCMT.</p> <p>Non appena possibile per la gestione dei rallentamenti devono essere adottate le procedure di cui al precedente punto a).</p> <p>c) <i>notifica delle prescrizioni per rallentamenti attivati o meno con i moduli L. 65 e l'v.l. 50</i></p> <p>Per la notifica delle prescrizioni relative ai rallentamenti valgono le norme comuni, tenendo presente che nel caso di rallentamento non gestito da SCMT e/o non segnalato sul terreno, le prescrizioni devono essere notificate ai treni direttamente nella località limitrofa abilitata (o PdS limitrofo su linee esercitate con CTC). Nel caso che il posto limitrofo sia un posto satellite la prescrizione può essere praticata nella stazione che telecomanda il posto satellite.</p> <p><b>6. Riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti e non compresi in orario.</b></p> <p>a) <i>Criteria per la gestione delle riduzioni di velocità</i></p> <p>Le riduzioni di velocità sono gestite con la posa di PI precodificati (con valori di limitazione di velocità predefiniti) all'inizio e al termine della zona soggetta a riduzione e in uscita da ogni PdS intermedio interessato alla riduzione stessa; per la zona soggetta a riduzione dovrà essere specificato se è interessato il solo tratto di linea compreso tra due stazioni, il solo ambito stazione o entrambi. Quando la riduzione di velocità venga richiesta da un agente diverso da quello dei Lavori, il DM/DCO dovrà avvisare per iscritto il personale interessato alla posa di</p>					

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>Pl secondo i criteri stabiliti in sede locale. L'agente della manutenzione che istituisce la riduzione di velocità deve sempre specificare se la riduzione è gestita o meno dal SCMT.</p> <p>La posa e la rimozione delle apparecchiature per la gestione delle riduzioni di velocità deve avvenire in intervalli liberi da treni o in regime di interruzione per necessità tecniche.</p> <p>b) <i>Notifica delle prescrizioni relative alle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti e alla marcia a vista sui PL</i></p> <p>Per la notifica delle prescrizioni relative alle riduzioni di velocità valgono le norme comuni, tenendo presente che le prescrizioni relative a riduzioni di velocità n011 gestite dal sistema SCMT devono essere notificate ai treni direttamente nella località limitrofa abilitata (o PdS limitrofo su linee esercitate con CTC).</p> <p>Le prescrizioni di marcia a vista sui passaggi sui passaggi a livello devono essere notificate ai treni direttamente nella località limitrofa abilitata (o PdS limitrofo su linee esercitate con CTC).</p> <p>Nel caso che il posto limitrofo sia un posto satellite le suddette prescrizioni possono essere praticate nella stazione che telecomanda il posto satellite.</p> <p><b>7. Riduzioni di velocità programmate in orario</b></p> <p>La funzione relativa alla riduzione di velocità a 160 km/h, su alcuni tratti di linea, da rispettare in alcune ore della giornata, prescritta in orario con annotazione sulla fiancata di linea del Fascicolo Linea, è gestita dal SCMT dall'uscita della stazione di inizio fino</p>					

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
all'uscita della stazione di termine.					
<p><b>8. Partenza con la testa del treno ubicata oltre il segnale</b></p> <p>La partenza con la testa del treno' ubicata oltre il segnale deve avvenire dai binari per i quali esiste il tasto o la funzione "Tb00" da azionare sempre, anche quando il relativo circuito di binario di valle risulta libero o in caso di mancata disposizione a via libera del segnale, per consentire l'attivazione del secondo PI ubicato in corrispondenza del "Picchetto indicatore Punto Informativo posticipato" di cui al punto 15 bis) dell'Allegato 1 del R.S.; nel caso non sia possibile utilizzare il citato dispositivo oppure l'azionamento dello stesso sia inefficace, ai treni deve essere praticata la seguente prescrizione:</p> <p><b>"Per indisponibilità del dispositivo di attivazione del secondo PL la funzione SCMT potrà attivarsi al successivo PI di segnale di la categoria o, qualora il successivo segnale non sia di 1° categoria, al PI in uscita dalla località di servizio".</b></p> <p>Nelle circostanze eccezionali in cui la partenza debba avvenire con la testa del treno ubicata oltre il segnale di partenza da binari per i quali non è previsto il citato tasto o funzione "Tb00" e di conseguenza il secondo PI, al treno interessato deve essere praticata la seguente prescrizione:</p> <p><b>"Per partenza da binario con segnale non munito di secondo PI attivabile mediante apposito dispositivo, la funzione SCMT potrà attivarsi al successivo PI di segnale di 1° categoria o, qualora il successivo segnale non sia di 1° categoria, al PI in uscita dalla località di servizio",</b></p>	<p><b>8.15</b> I binari dai quali sia programmata la partenza di un treno con la cabina di guida di testa oltre il segnale di partenza devono essere appositamente attrezzati a tal fine.</p>		I	GI	

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>Il personale di condotta deve sempre avvisare con comunicazione registrata il DM/DCO ogni qualvolta la testa del treno sia ubicata oltre il segnale. Nell'Orario di servizio devono essere sempre indicati i binari per i quali esiste il tasto o la funzione "Tb00". utilizzando il seguente titolo: <i>"Binari con segnali di partenza muniti del secondo PI, attivabile mediante apposito dispositivo "</i></p>					
<p><b>Art. 4</b> <b>PERDITA DELLE INFORMAZIONI RELATIVE AI SEGNALI</b> <b>1. A seguito della perdita di un PI di segnale di 1° categoria</b> (visualizzazione sulla interfaccia uomo/macchina del codice 37 o dell'icona di TRAIN TRIP) o di 2 PI consecutivi (visualizzazione sulla interfaccia uomo/macchina del codice 39), il sistema SCMT comanda la frenatura del treno fino all'arresto, salvo il caso in cui, sulle linee in BAcc, sia presente un codice a bordo uguale o superiore a 270. L'anormalità viene visualizzata a treno fermo con specifico messaggio al Guidatore. Il Guidatore nel caso di arresto in corrispondenza del segnale di protezione o di partenza oppure sull'itinerario di arrivo e di partenza di una stazione deve segnalare l'anormalità al DM/AG della stazione stessa e nel caso di arresto in linea oppure al segnale di PB/PBA al DM della successiva stazione. A richiesta del DM/DCO il guidatore deve precisare se il segnale è a via libera o via impedita. <b>2. Arresto del treno ad un segnale fisso</b> Il Guidatore deve, con comunicazione registrata, segnalare l'anormalità al DM/DCO/AG con le formule di seguito</p>	<p><b>10.5</b> Qualora, in seguito ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della corsa deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione di giurisdizione previa adozione di tutti i necessari controlli e provvedimenti atti ad assicurare il proseguimento del treno in condizioni di sicurezza e notifica all'agente di condotta delle modalità per la ripresa ed il proseguimento della corsa. <b>10.6</b> Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p>		I	GI	

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p>specificate:</p> <p><b>Formula a): L' SCMT rilevato guasto a terra codici: 37, " ... , (codice tratta), progressiva chilometrica), con arresto del treno di ..... (protezione/partenza di ., ... , o PBI/PBA n° ..... ) " ; ..... (codice al segnale tra ..... e.....)</b></p> <p><b>Formula b): L' SCMT rilevato guasto con visualizzazione dell'icona di TRAIN TR1P con arresto del treno al segnale di ..... (protezione/partenza di ..... o PB/PBA n° ..... tra ..... e ..... )"</b></p> <p><b>Formula c): "SCMT rilevato guasto a terra codici: 39, " .. (codice tratta). ..... " (codice progressiva chilometrica), con arresto del treno al segnale di ..... (protezione/partenza di ..... o PBI/PBA n° ..... tra ..... e ..... );"</b></p> <p>Nel caso di ricevimento del dispaccio Formula a) b) o c), il DM/DCO/AG deve autorizzare il proseguimento del treno con la seguente formula: <b>"Rispettate l'indicazione del segnale "</b>.</p> <p>Resta inteso che, nel caso il segnale sia disposto a via impedita con eventuale lettera luminosa spenta, debbono essere adottate le norme previste dai Regolamenti e dalle Istruzioni.</p> <p><b>3. Arresto del treno nell'ambito della stazione</b></p> <p>Il Guidatore deve, con comunicazione registrata, segnalare l'anormalità al DM/OCO/AG con le formule di seguito specificate:</p> <p><b>Formula a): "SCMT rilevato guasto a terra codici: 37, ..... (codice tratta), ..... , (codice progressiva chilometrica), con arresto del treno sull' itinerario di ..... (arrivo/partenza)";</b></p> <p><b>Formula b): "SCMT rilevato guasto con</b></p>					

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p><i>visualizzazione dell' "icona di TRAIN TRIP con arresto del treno sull'itinerario di ..... (arrivo/partenza)";</i>  <b>Formula c): "SCMT rilevato guasto a terra codici: 39, ..... (codice tratta), ..... ' .. (codice progressiva chilometrica), con arresto del treno sull' itinerario di ..... (arrivo/partenza)";</b>            Nel caso di ricevimento del dispaccio Formula a) b) o c). il DM/DCO/AG deve:            se il treno è fermo sull'itinerario di arrivo, autorizzare il movimento del treno adottando le norme comuni.            Se il treno è fermo, sull'itinerario di partenza, prima del segnale di partenza autorizzare il proseguimento con la seguente formula: <b>"Rispettate l'indicazione del segnale n...</b> Resta inteso che, nel caso il segnale sia disposto a via impedita con eventuale lettera luminosa spenta, debbono essere adottate le norme comuni.            Nel caso particolare che il treno è fermo oltre il segnale di partenza, il DM/DCO/AG deve autorizzare il proseguimento adottando le procedure previste per il caso di improvvisa chiusura del segnale.  <b>4. Arresto del treno in linea non in corrispondenza di un segnale</b>            Il Guidatore deve, con comunicazione registrata, segnalare l' anormalità al DM/DCO con le formule di seguito specificate:            Formula a): <b>"SCMT rilevato guasto a terra codici: 37.....(codice tratta), ..... " ... (codice progressiva chilometrica), con arresto del treno tra il km ..... ed il km ... (cippi chilometrici limitrofi) tra n.... e ..... ;</b>            Formula b): <b>"SCMT rilevato guasto con visualizzazione icona TRAIN TRIP con</b></p>					

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
<p><b>arresto del treno tra il km ..... ed il km ..... (cippi chilometrici limitrofi) tra n.... e ..... , ";</b>  Formula c): "<b>SCMT rilevato guasto a terra codici: 39, ..... (codice tratta). . .... (codice progressiva chilometrica), con arresto del treno tra il km ... ed il km ... (cippi chilometrici limitrofi) tra ..... e .... , ";</b>  Nel caso di ricevimento del dispaccio Formula a) b) o c), il DM/DCO deve:</p> <p><b>Linee con Rea e BEM</b>  autorizzare il proseguimento del treno fino al successivo segnale previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo posto di servizio;  praticare al treno le altre eventuali occorrenti prescrizioni (marcia a vista ai PL, fermata in corrispondenza di deviatori in linea, ecc.).</p> <p><b>Linee con BA</b>  autorizzare il proseguimento del treno con marcia a vista fino al successivo segnale;  praticare al treno le altre eventuali occorrenti prescrizioni (marcia a vista ai PL, fermata in corrispondenza di deviatori in linea, ecc.)</p> <p>Nel caso particolare che tra i cippi chilometrici comunicati dal guidatore sia ubicato un segnale di PBI/PBA e non sia possibile accertare se il convoglio l'abbia superato o meno il DM/DCO deve:  prescrivere al treno di procedere con marcia a vista fino al secondo cippo chilometrico comunicato oppure al primo segnale fisso se incontrato prima del secondo cippo;  praticare al treno le altre occorrenti prescrizioni rispetto ad eventuali enti esistenti fra i due cippi chilometrici comunicati (marcia a vista ai PL, fermata</p>					

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
in corrispondenza di deviatori in linea, ecc.)					
<p><b>5. Avviso dei anomalità</b></p> <p>Il DM/DCO che riceve dal guidatore l'avviso dell'anormalità di cui ai precedenti punti deve avvisare immediatamente l'agente della manutenzione secondo le modalità stabilite in sede locale.</p> <p>Nel caso che l'avviso venga ricevuto da un AG, tale agente deve avvisare il DM della stazione di riferimento designata che resta incaricato di avvisare l' AM.</p> <p>L'agente della manutenzione, prolungandosi l'anormalità deve, in attesa della riparazione, avvisare il DM/DCO per iscritto affinché il SCMT venga escluso in corrispondenza del segnale o della tratta interessata.</p>	<p><b>13.1</b> Il regolatore della circolazione, in presenza di anomalità che determinino criticità alla circolazione ferroviaria, dovrà attivare le procedure per l'adozione dei provvedimenti volti al ripristino delle condizioni normali di circolazione.</p>			<b>GI</b>	
<p><b>6. Annotazioni</b></p> <p>Le anomalità al sistema SCMT devono essere annotate su) modulo M 125a.</p>	<p><b>1.7</b> 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>			<b>GI</b>	
<p><b>Art. 5</b></p> <p>Il sistema SCMT deve essere escluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nei casi previsti dalla presente Disposizione;</li> <li>- nei casi previsti dall'art. 25 ISD (o dalle Istruzioni per l'esercizio degli apparati centrali Libro I - Sezione 2\1); nel caso di istituzione del blocco telefonico sulle linee con BAcc quando nella tratta esistono posti intermedi di PBA</li> </ul> <p>La prescrizione di esclusione della funzione SCMT nei casi previsti deve essere</p>	<p><b>12.1</b> Il SSB del sistema di protezione della marcia o una o più funzioni di sicurezza da esso fornite possono essere esclusi soltanto qualora strettamente necessario al proseguimento del treno (autorizzazione al movimento concessa tramite prescrizione, guasto del sistema di protezione).</p> <p><b>12.2</b> L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le</p>		<b>I</b>	<b>GI</b>	

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
notificata direttamente nella località di servizio abilitata limitrofa al guasto oppure nel PdS limitrofo telecomandato.	necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi in suo possesso.				
<p align="center"><b>Art. 6</b> <b>PERDITA DI UN PI GENERICO</b></p> <p>A seguito della perdita di un PI generico; che non comporta l'arresto immediato del treno, il SSB di SCMT memorizza tale anomalia; questa verrà visualizzata solamente alla successiva condizione di treno fermo con specifico messaggio al Guidatore che deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- segnalare con comunicazione registrata l'anormalità al D/IDCO/AG utilizzando la seguente formula <b>"SCMT: guasto a terra .....</b> ;</li> <li>- riconoscere mediante l'azionamento di un apposito tasto l'anormalità rilevata.</li> </ul> <p>Il DM/DCO che riceve dal guidatore tale avviso deve, prolungandosi l'anormalità, avvisare l'agente della manutenzione secondo le modalità stabilite in sede locale.</p> <p>Nel caso che l'avviso venga ricevuto da un AG, tale agente deve avvisare il DM della stazione di riferimento designata che resta incaricato di avvisare l'AM.</p>	<p><b>10.5</b> Qualora, in seguito ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della corsa deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione di giurisdizione previa adozione di tutti i necessari controlli e provvedimenti atti ad assicurare il proseguimento del treno in condizioni di sicurezza e notifica all'agente di condotta delle modalità per la ripresa ed il proseguimento della corsa.</p> <p><b>10.6</b> Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione.</p> <p>Qualora l'anormalità abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anormalità, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p>		<b>I</b>	<b>GI</b>	
<p align="center"><b>Art. 7</b> <b>LAVORI DI MANUTENZIONE/RIPARAZIONE</b></p> <p>I lavori di manutenzione e di riparazione alle apparecchiature del SCMT e/o a enti che hanno influenza su questo devono essere eseguiti osservando le norme previste dalla Istruzione per il servizio dei deviatori e, per' il personale della manutenzione, dalle Istruzioni per</p>	<p><b>22.4</b> I lavori di manutenzione o di riparazione alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che determinino la mancata protezione, devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32. E' tuttavia ammesso, per esigenze improvvise non programmabili e sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1, e 22.2, fare circolare i treni con la</p>			<b>GI</b>	

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
l'esercizio degli ApparatI Centrali - Libro I - sezione 2a  <b>Art. 8</b>  La presente disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 01 marzo 2008. Dalla stessa ora e data di attivazione della presente Disposizione sono abrogate: la Disposizione n° 05 del 13/03/2003; la Disposizione n° 11 de116/03/2007; la Prescrizione n° RFI- DTC/AOOII/P/2003/0001539 del 02/12/2003 <b>VEDI FAC-SIMILE ALLEGATO 1 DISP.47</b>	funzione di protezione del sistema esclusa.				
<b>DISP. 48_2007 del 23/10/2007</b> <b>Norme particolari provvisorie per la</b> <b>circolazione dei complessi diesel</b> <b>ATR110/120 sulla Infrastruttura Ferroviaria</b> <b>Nazionale</b> Segue testo... Entrata in vigore alle ore 00,01 del 29/10/07	<b>3.7.</b> 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.			<b>IF</b>	
<b>DISP. 50_2007 del 12/11/2007</b> <b>Specifica Tecnica per i dispositivi in lega</b> <b>d'alluminio di ausilio all'immobilizzazione</b> <b>dei treni.</b> Segue testo...  Entrata in vigore alle ore 00,01 del 19/11/07	<b>6.9</b> Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione, indipendente dal sistema frenante di cui al precedente punto 6.6, che permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della linea da percorre.			<b>IF</b>	
<b>DISP. 51_2007 del 12/11/2007</b> <b>Modifiche alla Disposizione del Gestore</b> <b>dell'Infrastruttura n. 13 del 26 giugno 2001</b> <b>e successive modifiche</b> Segue testo...					Vedere tabella di raffronto Disp. 13/2001.

1 <sup>a</sup> Colonna	2 <sup>a</sup> Colonna	3 <sup>a</sup> Col	4 <sup>a</sup> Col	5 <sup>a</sup> Col	6 <sup>a</sup> Colonna
Modifica la Disp.13/01 Entrata in vigore alle ore 00,01 del 01/12/07					
<b>DISP. 52_2007 del 12/11/2007</b> <b>Modifica degli articoli 2, 3 e 4 della</b> <b>Disposizione n. 32 del 12.11.2002:</b> Applicazione della normativa CENELEC di settore allo sviluppo e realizzazione di sistemi e prodotti elettronici in sicurezza per il segnalamento ferroviario Modifica gli artt. 2, 3 e 4 Disp.32/02 Entrata in vigore alle ore 00,01 del 01/12/07					Vedere tabella di raffronto Disp. 32/2002
<b>DISP. 57_2007</b> <b>Norme particolari provvisorie per la</b> <b>circolazione dei complessi elettrici (TSR)</b> <b>Ale 711- ALe 710- ALe 711 locomotive sull'</b> <b>Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.</b>  Segue testo....	<b>3.7.</b> 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.			<b>IF</b>	
<b>DISP. 58_2007 del 12/12/2007</b> <b>Norme particolari provvisorie per la</b> <b>circolazione dei complessi ALe 088/Le</b> <b>097/Le 088 e ALe 088/Le 088</b> <b>sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale</b>  Segue testo....  Entrata in vigore alle ore 00,01 del 19/12/08	<b>3.7.</b> 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.			<b>IF</b>	