

## TABELLA DI RAFFRONTO TRA RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012 E TESTO MODIFICATO CON MOTIVAZIONI

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° /2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
1.1	<p>Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto di quelli di interfaccia.</p>	<p>Il presente Regolamento stabilisce i principi ed i criteri generali di sicurezza della circolazione sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, incluse le infrastrutture regionali interconnesse, sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani e sui tratti di collegamento con le infrastrutture ferroviarie private utilizzate dal proprietario o da un operatore per le loro rispettive attività di trasporto merci o per il trasporto di persone per fini non commerciali.</p> <p>In conformità a tali principi e criteri, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere progettati, realizzati, utilizzati, monitorati e mantenuti i sottosistemi ed i relativi componenti ed emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto di quelli di interfaccia</p>	<p>Esplicitato campo di applicazione dell'RCF.</p> <p>Esplicitato che i principi dell'RCF si applicano anche alla progettazione, realizzazione, utilizzo, monitoraggio e manutenzione dei sottosistemi e dei relativi componenti</p>
1.6	<p>L'organizzazione delle attività di sicurezza, 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>L'organizzazione delle attività di sicurezza deve garantire l'efficace svolgimento da parte del personale interessato. 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 attività di sicurezza assegnategli.</p>	<p>Esplicitato che l'organizzazione delle attività di sicurezza deve essere tale da garantire che il personale ad esse preposto possa svolgerle efficacemente.</p>

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
1.6 bis		La verifica di una attività di sicurezza, qualora prevista, deve essere eseguita da agenti differenti da quelli che hanno svolto l'attività medesima.	Esplicitato che gli agenti che verificano un'attività di sicurezza devono essere differenti da quelli che l'hanno eseguita.
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.	Nello scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra agenti con compiti di sicurezza, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività: -devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa delle informazioni da parte dell'agente ricevente; - le eventuali indicazioni impartite all'agente ricevente devono essere eseguibili nell'ambito delle sue mansioni e competenze; - devono essere tracciate e registrate le informazioni scambiate.	Esplicitati requisiti riguardanti lo scambio di informazioni di sicurezza. Recepita nota 03475/2012
1.7 bis		Le modalità di distribuzione e consultazione della documentazione necessaria agli agenti con compiti di sicurezza nello svolgimento delle relative attività ed i relativi supporti, devono essere tali da: - garantire la disponibilità e l'affidabilità dei supporti utilizzati su cui è contenuta tale documentazione; - gestire le situazioni di guasto e indisponibilità dei suddetti supporti; - assicurare la tracciabilità della ricezione di ogni aggiornamento e la protezione verso l'indebita consultazione di aggiornamenti non in vigore; - garantire l'ergonomicità di consultazione della documentazione in relazione alle attività da effettuare tenendo conto in particolare della necessità di utilizzare tempestivamente, simultaneamente e nel corso delle attività informazioni contenute in documenti diversi	Estesi a tutte le modalità di distribuzione e consultazione della documentazione i requisiti imposti per la documentazione su tablet con note 000934/2016 008082/2015 e 005908/2013

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
1.8	<p>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>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 e tra essi e il regolatore della circolazione.</p>	<p>Esplicitata la possibilità per il regolatore della circolazione di interloquire direttamente, a treno fermo, con agenti di bordo differenti da quello di condotta.</p>
2.1	<p>L'infrastruttura ferroviaria è composta dalle località di servizio, dalle linee con uno o più binari che collegano due o più località di servizio, da altri posti di linea e dagli impianti e apparati di sicurezza necessari a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria.</p> <p>Fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria anche le apparecchiature elettriche per la trazione dei treni.</p>	<p>L'infrastruttura ferroviaria può essere utilizzata solo a seguito del rilascio delle necessarie autorizzazioni. Essa è composta dalle località di servizio, dalle linee con uno o più binari che collegano due o più località di servizio, da altri posti di linea e dagli impianti e apparati di sicurezza necessari a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria.</p> <p>Fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria anche le apparecchiature elettriche per la trazione dei treni.</p>	<p>Evidenziata la necessità che l'utilizzo dell'infrastruttura sia subordinato al rilascio delle necessarie autorizzazioni, in uniformità al punto 3.1 sui veicoli.</p>
2.5	<p>Un passaggio a livello (PL) è un'intersezione a raso, tra una o più strade e una o più linee ferroviarie, e deve essere munito di dispositivi che, quando attivi, inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.).</p>	<p>Un passaggio a livello (PL) è un'intersezione a raso, tra una o più strade e una o più linee ferroviarie, e deve essere munito di dispositivi che, quando attivi, inibiscono il transito lato strada tenendo anche conto della tipologia di utenza stradale interessata (barriere, barriere non aggirabili neppure da pedoni e ciclisti, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.). Gli utenti della strada devono essere adeguatamente informati riguardo al comportamento da tenere e al personale di sicurezza da contattare nel caso in cui restino intrappolati tra le barriere.</p>	<p>Recepita nota 2626/2014 al fine di utilizzare dispositivi di inibizione del traffico idonei in funzione dell'utenza lato strada e di informare gli utenti della strada circa il comportamento da tenere in caso di intrappolamento tra le barriere.</p>

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
2.5 bis		<p>I PL devono essere inoltre sussidiati da dispositivi che consentono di verificare la libertà dell'attraversamento, nelle seguenti situazioni di esercizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- attraversamento con barriere a notevole distanza tra loro, intenso traffico pesante o tracciato stradale difficile e tortuoso;</li> <li>- intralci, per incrocio o altro, al regolare deflusso stradale.</li> </ul>	<p>Spostato qui il 4.24. I principi di utilizzo di tali dispositivi sono disciplinati al nuovo punto 4.24</p>
2.6	<p>I PL in consegna agli utenti della strada possono essere attraversati solo dopo che l'utente abbia verificato l'assenza di circolazione ferroviaria fino ad una distanza sufficiente ad effettuare l'attraversamento in sicurezza, in conformità alle specifiche disposizione e prescrizioni.</p>	<p>I PL in consegna agli utenti della strada devono essere attraversati solo se è garantita l'assenza di circolazione ferroviaria per tutta la durata dell'attraversamento.</p>	<p>Recepite note 8080/2015 8141/2013 8935/2013 inerenti alla necessità di assicurare l'assenza di circolazione per poter attraversare i PL in consegna agli utenti</p>
2.6 bis		<p>I PL riservati esclusivamente al traffico pedonale devono essere, almeno, attrezzati lato strada di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-tabelle monitorie riportanti le norme di attraversamento in sicurezza della sede ferroviaria;</li> <li>-appositi sbarramenti atti ad indurre gli utenti a prestare la necessaria attenzione per l'attraversamento e a dissuadere l'attraversamento con veicoli.</li> </ul> <p>Se nella stessa intersezione è consentito il passaggio sia di pedoni, sia di veicoli, o su linee non a semplice binario, i passaggi a livello devono essere attrezzati con i dispositivi di cui al punto 2.5.</p>	<p>fissati i requisiti dei PL pedonali</p>

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
2.9	Per consentire la comunicazione telefonica con i convogli, sull'infrastruttura sono installati i dispositivi di comunicazione "terra-treno" (sottosistema di terra). Su determinate linee è possibile inviare una comunicazione prioritaria definita "chiamata di emergenza".	Per consentire la comunicazione vocale con i convogli, sull'infrastruttura sono installati i dispositivi di comunicazione "terra-treno" (sottosistema di terra).	Dato al punto carattere descrittivo. Le funzioni del sistema vengono disciplinate nella nuova formulazione del punto 4.25. Recepita nota 009368/2013
2.10	Ogni binario è attrezzato per la circolazione su di esso in uno solo o in entrambi i sensi di marcia. Sulle linee a doppio binario i cui binari sono attrezzati ciascuno per un solo senso di marcia opposto a quello dell'altro binario, i binari devono essere attrezzati per la circolazione sul binario di sinistra rispetto al senso di marcia.	Ogni binario è attrezzato per la circolazione su di esso in uno solo o in entrambi i sensi di marcia.	modificato punto per tenere conto che alcune isolate che non prevedono l'attrezzaggio sul binario di sinistra
2.15	Nell'ambito delle stazioni, i binari utilizzati per l'arrivo, la partenza e il transito dei treni sono denominati binari di circolazione; i binari non adibiti alla circolazione dei treni sono denominati binari secondari. I binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione delle linee nell'ambito della stazione, utilizzati normalmente per il transito dei treni senza fermata, sono denominati binari di corsa. Il binario di ricevimento o di stazionamento è il tratto di binario di circolazione delimitato da due deviatori estremi o da uno deviatore ed un paraurti sul quale il treno espleta il servizio in stazione.	Nell'ambito delle stazioni, i binari utilizzati per l'arrivo, la partenza e il transito dei treni sono denominati binari di circolazione; i binari non adibiti alla circolazione dei treni sono denominati binari secondari. I binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione delle linee nell'ambito della stazione, utilizzati normalmente per il transito dei treni senza fermata, sono denominati binari di corsa. Il binario di ricevimento o di stazionamento è il tratto di binario di circolazione delimitato da due deviatori estremi o da uno deviatore ed un paraurti sul quale il treno espleta il servizio in stazione. Un fascio di binari è costituito da un gruppo di più binari, tra di loro collegati da scambi, che convergono verso uno o più binari di circolazione o secondari. Una stazione è costituita da almeno un fascio di binari.	Definito "fascio di binari" ai fini della formulazione della nuova versione del punto 3.10

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
2.19	<p>Sull'infrastruttura ferroviaria deve essere installato il sistema di rilevamento automatico di anomalo riscaldamento delle boccole e di anomala frenatura degli assi dei treni ammessi a circolarvi (sistema RTB); in alcuni casi essi provocano, oltre alla segnalazione dell'anormalità, anche l'arresto del treno.</p>	<p>Sull'infrastruttura ferroviaria devono essere adottati, secondo i criteri di cui al punto 4.2, sistemi di rilevamento automatico di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- anormalità dell'infrastruttura;</li> <li>- eventi naturali;</li> <li>- anormalità ai veicoli ferroviari (anomalo riscaldamento delle boccole, anomala frenatura degli assi dei treni, peso mal ripartito o eccedente i limiti ammessi, presenza di un incendio, perdite di gas, carichi sporgenti o spostati ecc.),</li> </ul> <p>che possano pregiudicare la sicurezza della circolazione.</p> <p>Tali sistemi devono segnalare l'anormalità e, in funzione delle possibili conseguenze, imporre, per quanto praticabile automaticamente, le restrizioni di circolazione idonee a garantire la sicurezza.</p> <p>L'ubicazione delle apparecchiature di rilevamento fisse e l'utilizzazione di quelle mobili deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea, della presenza di punti più sensibili alle suddette anormalità, della caratteristiche dei treni ammessi a circolare su di essa e della presenza o meno di ulteriori provvedimenti cautelativi.</p>	<p>Fissato il principio che devono essere adottati, secondo i criteri del punto 4.2, sistemi di rilevamento fissi (es. sensori) e mobili (es. treni diagnostici) per il monitoraggio dell'infrastruttura, degli eventi naturali e dei veicoli.</p> <p>Recepite note 04112/2012, 2548/2014 e 2626/2014.</p>

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
3.1	<p>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"> <li>- 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;</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.</p> <p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p>	<p>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"> <li>- 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;</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.</p> <p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p>I dispositivi di bordo che si interfacciano coi corrispondenti dispositivi installati a terra devono essere compatibili con questi ultimi e supportare le funzioni di sicurezza da essi rese disponibili.</p>	<p>Aggiunto il principio che i dispositivi presenti sul veicolo che si interfacciano con dispositivi di terra devono essere compatibili con essi e supportarne le funzioni rese disponibili.</p>

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
3.2	<p>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;</li> <li>- fanali per la segnalazione di testa dei treni.</li> </ul>	<p>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>- sistema di comando e controllo delle porte del convoglio centralizzati e distinti per lato ;</li> <li>- sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno;</li> <li>- dispositivo per le segnalazioni acustiche;</li> <li>- fanali per la segnalazione di testa dei treni.</li> </ul>	<p>Introdotta l'obbligo di dotazione in cabina di guida di dispositivi di comando e controllo delle porte di cui alla nota 004728/2014</p>
3.5	<p>I veicoli ammessi a circolare a velocità massima uguale o superiore a 250 km/h devono essere dotati di dispositivi che segnalino in cabina di guida un anomalo comportamento delle boccole o l'anomala frenatura delle ruote, determinando, quando necessario in relazione al tipo di anomalia rilevata, l'arresto del treno.</p>	<p>I veicoli devono essere dotati, secondo i criteri di cui al punto 4.2, di dispositivi che segnalino in cabina di guida un anomalo comportamento delle boccole, l'anomala frenatura delle ruote e altre anomalie riguardanti i parametri del veicolo rilevanti per la sicurezza (es. peso mal ripartito o eccedente i limiti ammessi, presenza di un incendio, perdite di gas, carichi sporgenti o spostati). Tali sistemi devono imporre automaticamente le restrizioni più idonee a garantire la sicurezza in relazione al tipo di anomalia rilevata.</p>	<p>Stabilito che i veicoli devono essere dotati, secondo i criteri di cui al punto 4.2, di sistemi di monitoraggio, in uniformità alla nuova versione del 2.19 per l'infrastruttura.</p>



<b>PUNTO</b>	<b>RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012</b>	<b>RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019</b>	<b>MOTIVAZIONE MODIFICA</b>
3.10	Una manovra è un convoglio che si muove solo all'interno di una stazione con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'agente di condotta, secondo le norme di cui al successivo punto 19.	Una manovra è un convoglio che si muove solo all'interno di una stessa stazione, esclusivamente all'interno dello stesso fascio di binari e purchè tale movimento non sia effettuabile come treno, con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'agente di condotta, secondo le norme di cui al successivo punto 19.	Limitato, in conformità alla nota 1766/2017 e al punto 1 della nota 9956/2016, il campo di utilizzo di movimenti di manovra poiché non sono protetti.
3.11	I treni devono essere attrezzati con un sottosistema di bordo (SSB) del sistema di protezione compatibile con il sottosistema di terra (SST) del sistema di protezione presente sulle linee da percorrere.	Ciascun convoglio, in funzione della specifica modalità di movimentazione (treno o manovra), deve essere attrezzato con un sottosistema di bordo (SSB) del sistema di protezione compatibile con il sottosistema di terra (SST) del sistema di protezione presente sull'infrastruttura su cui deve circolare.	Stabilito che tutti i convogli e quindi anche le manovre devono essere attrezzati con SSB del sistema di protezione.
3.11 bis		<p>I treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri devono essere attrezzati con un sistema di comando e controllo centralizzati e distinti per lato delle porte adibite alla salita e discesa dei passeggeri medesimi.</p> <p>Tale sistema:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- consente l'apertura delle porte solo dopo l'attivazione di apposito comando centralizzato e distinto per lato;</li> <li>- consente di visualizzare, tramite idonee segnalazioni, la permanenza dello stato di chiusura e blocco delle porte;</li> <li>- impedisce l'attivazione della trazione quando non tutte le porte sono chiuse e bloccate.</li> </ul>	Reso più esplicito che i treni passeggeri devono essere dotati di sistema di comando e controllo centralizzati e distinti per lato delle porte adibite alla salita e discesa dei passeggeri medesimi e disciplinate le relative funzioni. Recepita nota 004728/2014.

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
4.1	<p>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>La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta progettazione, realizzazione, monitoraggio, e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal loro utilizzo nel rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>d) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</li> <li>e) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</li> <li>f) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</li> </ul>	<p>Per uniformità con nuova formulazione del punto 1.1</p>
4.2	<p>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>Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. e più in generale di tutto quanto stabilito nel presente regolamento deve essere garantito in modo automatico attraverso le idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli previste dalle norme tecniche e dalle istruzioni di settore nazionali, europee o internazionali e secondo le modalità disciplinate dalle normative vigenti.</p> <p>Nei casi in cui le idonee attrezzature tecnologiche non siano ancora previste dalle suddette normative, devono essere attivate le necessarie iniziative di ricerca e sviluppo e, nelle more della standardizzazione delle innovazioni sviluppate, adottate efficaci misure alternative.</p>	<p>Introdotta principio che il rispetto dei principi dell'RCF deve essere garantito installando i sistemi tecnologici previsti dagli standard e dalle norme tecniche vigenti (previsti per esempio da STI, NRD ecc.). Nel caso in cui i sistemi tecnologici non siano ancora standardizzati, bisogna intraprendere iniziative di ricerca e sviluppo e nel frattempo adottare misure alternative.</p>
4.2 bis		<p>In caso di guasto o malfunzionamento delle attrezzature tecnologiche di cui al punto 4.2, il sistema deve automaticamente porsi in uno stato sicuro in relazione alle condizioni presenti e dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p>	<p>Introdotta principio che il funzionamento del sistema ferroviario deve essere fail safe.</p>

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
4.2 ter		Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1 deve essere garantito anche in corrispondenza dei punti di confine tra differenti sottosistemi.	Stabilito che le condizioni di sicurezza devono essere garantite anche in corrispondenza dei punti di confine tra sottosistemi (es. tra reti attrezzate con differenti sistemi di sicurezza o esercite con normative differenti). Recepita nota 06367/12
4.5 bis		La sicurezza della circolazione deve essere garantita rispetto alle conseguenze degli eventi naturali segnalati dai sistemi di rilevamento di cui al punto 2.19 o a seguito di allerta tempestivamente diramate dagli organismi competenti.	Stabilito principio che la sicurezza deve essere garantita in caso di eventi naturali rilevati dalle apparecchiature del 2.19 (es. anemometri) o a seguito delle segnalazioni degli enti competenti diramate con sufficiente tempismo (es. Protezione Civile). Recepite note 2548/2014 e 2626/2014.
4.15	Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri: - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica.	La notifica delle prescrizioni deve rispondere ai criteri di cui al punto 1.7.	per uniformità con nuova formulazione del punto 1.7 che riporta le caratteristiche di tutte le comunicazioni di sicurezza

<b>PUNTO</b>	<b>RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012</b>	<b>RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019</b>	<b>MOTIVAZIONE MODIFICA</b>
4.17	Quando nel presente Regolamento è richiesta la "marcia a vista", il treno deve essere fatto avanzare ad una velocità tale da poter essere arrestato entro il tratto di infrastruttura ferroviaria che l'agente di condotta vede libero, senza mai superare la velocità di 30 km/h e fermi restando i limiti di cui al precedente punto 4.16.	Quando nel presente Regolamento o nel Regolamento sui Segnali vigente sulla specifica infrastruttura ferroviaria, è richiesta la "marcia a vista", il treno deve essere fatto avanzare ad una velocità tale da poter essere arrestato entro il tratto di infrastruttura ferroviaria che l'agente di condotta vede libero, senza mai superare la velocità di 30 km/h e fermi restando i limiti di cui al precedente punto 4.16.	Esplicitato che la marcia a vista può essere richiesta anche dal Regolamento sui Segnali vigente sulla specifica infrastruttura ferroviaria
4.21	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 della autorizzazione al movimento, l'immediato intervento della frenatura e l'arresto prima del primo punto da proteggere	Qualora strettamente necessario per il funzionamento del sistema di protezione, sono ammessi movimenti (ad esempio movimenti per entrare nel sistema, movimenti strettamente necessari per aggiornare l'autorizzazione al movimento presente a bordo) nei quali il sistema non offra una protezione completa, purchè venga garantito l'intervento della frenatura non oltre il termine dell'autorizzazione al movimento e l'arresto prima del primo punto da proteggere, tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare su di essa.	Estensione del principio ai movimenti in "predisposizione" per entrare nel sistema, in conformità alle note: 5997/2013 e 8088/2013
4.22 bis		L'attraversamento dei binari, eccetto che nei punti in cui sia espressamente consentito, è vietato e devono essere adottati idonei dispositivi atti a disincentivarlo.	Stabilito che l'attraversamento dei binari è vietato e deve essere disincentivato tramite idonei dispositivi (es. recinzioni) ove non espressamente consentito. Recepita nota 002665/2013

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
4.22 ter		<p>E' possibile consentire l'attraversamento dei binari solo qualora sia strettamente necessario permettere il transito e solo in assenza di modalità alternative.</p> <p>Nei punti in cui l'attraversamento è consentito devono essere adottate opportune misure atte a garantire le condizioni di sicurezza dell'attraversamento medesimo ed in particolare l'assenza di transiti lato ferrovia per tutta la sua durata.</p>	<p>Disciplinati i punti in cui è consentito l'attraversamento dei binari. Recepita nota 002665/2013</p>
4.23 bis		<p>Le modalità di gestione di un passaggio a livello devono essere coordinate con le modalità di gestione dei flussi stradali in corrispondenza del passaggio a livello medesimo al fine di garantire l'assenza di traffico stradale al passaggio del treno.</p>	<p>Stabilito che le modalità di gestione di un PL devono essere coordinate con le modalità lato strada (es. presenza di semafori, presenza di segnali stradali di stop) al fine di evitare ad esempio la formazione di code di automobili che occupino il PL. Recepita nota 8935/2013</p>
4.24	<p>I PL devono essere inoltre sussidiati da dispositivi che consentono di verificare la libertà dell'attraversamento, nelle seguenti situazioni di esercizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- attraversamento con barriere a notevole distanza tra loro, intenso traffico pesante o tracciato stradale difficile e tortuoso;</li> <li>- intralci, per incrocio o altro, al regolare deflusso stradale.</li> </ul>	<p>I PL sussidiati dai dispositivi di cui al punto 2.5 bis devono essere impegnati dai treni solo dopo che sia stata verificata la libertà dell'attraversamento.</p>	<p>il contenuto della precedente versione del punto 4.24 è stata spostata al 2.5 bis e qui è stata inserita la norma di esercizio che deve essere rispettata in presenza dei dispositivi di cui al 2.5 bis..</p>

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
4.24 bis		In assenza dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada di cui al punto 2.5, i tratti nei quali sono presenti PL pedonali di cui al punto 2.6 bis devono essere segnalati ai treni e da essi impegnati in marcia a vista secondo le modalità di cui al punto 4.17, a velocità non superiore a quella stabilita tenendo conto delle caratteristiche di ubicazione dell'attraversamento e comunque mai superiore a 30 km/h.	disciplinate le modalità di circolazione in corrispondenza di PL pedonali
4.24 ter		Durante la circolazione di convogli sui binari adiacenti ai marciapiedi adibiti al servizio viaggiatori deve essere garantita la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi, in relazione alle caratteristiche dei convogli e del servizio da essi svolto, alle caratteristiche dei marciapiedi e al relativo stato di affollamento.	Stabilita la necessità di garantire la sicurezza in caso di convogli circolanti in prossimità delle banchine. Recepite note 4033/2013 e 6600/2015
4.25	Il sistema di comunicazione "terra-treno" consente di comunicare, in maniera selettiva, con ciascun agente impiegato in compiti di sicurezza e può essere utilizzato per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non registrate. La chiamata di emergenza deve essere utilizzata solo quando si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni.	<b>1.1.</b> Il sistema di comunicazione vocale "terra-treno" consente di comunicare, in maniera selettiva, con ciascun agente impiegato in compiti di sicurezza e può essere utilizzato per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non registrate. Tale sistema consente inoltre la comunicazione contemporanea con gruppi di agenti, e l'invio di una comunicazione prioritaria definita "chiamata di emergenza". La chiamata di emergenza deve essere utilizzata solo quando si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni	Disciplinate le funzioni del sistema di comunicazione vocale "terra-treno". Recepita nota 009368/2013

<b>PUNTO</b>	<b>RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012</b>	<b>RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019</b>	<b>MOTIVAZIONE MODIFICA</b>
4.27	L'utilizzo del sistema di terra e dei dispositivi di bordo di rilevamento automatico di anomalo riscaldamento delle boccole e di anomala frenatura degli assi dei treni non esclude la necessità di mettere in atto ulteriori provvedimenti cautelativi, tenuto conto del materiale rotabile e delle linee percorse. La distanza tra le singole apparecchiature di rilevamento del sistema di terra deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea, delle caratteristiche dei treni ammessi a circolare su di essa e della presenza o meno di ulteriori provvedimenti cautelativi.	P.M.	Punto abrogato a seguito modifiche punti 2.19 e 3.5
4.28 bis		Sui treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri gli spazi necessari per l'espletamento delle attività di sicurezza di cui al punto 4.28 devono essere tenuti liberi da persone e bagagli e a tal fine chiaramente individuati	Recepite le note 001774/2014 001265/2014 00530/13 inerenti ai fenomeni di affollamento a bordo
4.28 ter		L'apertura delle porte dei veicoli che non devono essere utilizzate dai passeggeri (es. di estremità o guaste) deve essere impedito, tramite idonei dispositivi; il venire meno di tale condizione deve essere immediatamente rilevabile per l'adozione delle necessarie misure	Principio inerente alle porte che non devono essere utilizzate dai passeggeri. Recepita nota 004728/2014
4.31 bis		La circolazione dei veicoli storici e turistici deve avvenire in conformità alle misure di sicurezza stabilite dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie	Principio inerente alle modalità di circolazione dei veicoli storici e turistici di cui alla L. 128/2017 sulle linee rientranti nel campo di applicazione dell'RCF, disciplinate nella nota ANSF 005501/2015
5	PRINCIPI DI SICUREZZA DEL SISTEMA DI SEGNALAMENTO	ASPETTO E UBICAZIONE DEI SEGNALI.	Reso titolo del punto coerente col relativo contenuto.

<b>PUNTO</b>	<b>RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012</b>	<b>RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019</b>	<b>MOTIVAZIONE MODIFICA</b>
5.8	Qualora le caratteristiche di stabilità sul terreno o di controllo tecnologico di un segnale di terra non garantiscano la sua presenza e le corrette indicazioni da esso fornite al passaggio dei treni, esso può essere utilizzato solo per indicare sul terreno vincoli di marcia già notificati ai treni tramite le DEL o le prescrizioni di movimento.	Qualora le caratteristiche di stabilità sul terreno o di controllo tecnologico di un segnale di terra non garantiscano la sua presenza e le corrette indicazioni da esso fornite al passaggio dei treni, esso può essere utilizzato solo per indicare sul terreno vincoli di marcia già notificati ai treni con le modalità indicate ai punti 4.12 o 4.13.	Inseriti riferimenti ai punti dell'RCF attinenti
6.4	I trasporti eccezionali possono circolare solo con autorizzazione rilasciata di volta in volta e riportante le specifiche modalità di circolazione.	I trasporti eccezionali possono circolare solo previa individuazione e adozione delle specifiche modalità di circolazione atte a garantire il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1 e comunque la sicurezza della circolazione.	Esplicitate e condizioni di sicurezza per poter effettuare un trasporto eccezionale
6.5	I trasporti combinati codificati, pur utilizzando veicoli il cui profilo può eccedere il limite prefissato, sono ammessi a circolare a condizione che i veicoli utilizzati e le linee percorse siano conformi ai requisiti di codifica previsti. In caso di mancato rispetto delle condizioni di codifica il trasporto è a tutti gli effetti classificato eccezionale e pertanto deve essere autorizzato come previsto al precedente punto 6.4.	I trasporti combinati codificati, pur utilizzando veicoli il cui profilo può eccedere il limite prefissato, sono ammessi a circolare a condizione che i veicoli utilizzati e le linee percorse siano conformi ai requisiti di codifica previsti. In caso di mancato rispetto delle condizioni di codifica, il trasporto è a tutti gli effetti classificato eccezionale e pertanto può circolare solo alle condizioni del precedente punto 6.4.	Adeguate il punto 6.5 alla nuova formulazione del punto 6.4
8	<b>GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE</b>	<b>PRINCIPI DI FUNZIONAMENTO DEGLI IMPIANTI DI GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE</b>	adeguato il titolo del punto al suo contenuto
8.1	La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.	La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che controlla e deve poter comandare, tramite gli apparati di sicurezza, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.	Alla luce dell'attuale disponibilità di tecnologie di comunicazione, i contesti nei quali lo stato degli enti è rilevato tramite altri agenti si considerano obsoleti.



<b>PUNTO</b>	<b>RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012</b>	<b>RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019</b>	<b>MOTIVAZIONE MODIFICA</b>
8.4	<p>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> <p>a) per far concedere l'autorizzazione al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta;</p> <p>b) per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.</p>	<p>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> <p>a) per concedere e far permanere l'autorizzazione al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta fino a quando non siano stati percorsi dal treno nella sua interezza;</p> <p>b) per rimuovere gli enti da questa posizione prima che il treno li abbia percorsi, occorre che il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.</p>	<p>Esplicitata la necessità di sistemi di infill a distanza di frenatura dall'ente che revochino l'autorizzazione al movimento se l'ente non rimane disposto e assicurato nell'idonea posizione.</p>
8.5	<p>Tutti i deviatori interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.</p>	<p>Tutti gli enti interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.</p>	<p>Si introduce la sostituzione del termine "deviatori" con "enti" al fine di rendere il punto coerente al punto 8.2.</p>
8.5 bis		<p>Nei casi in cui il rispetto del principio di cui al punto 8.4 lettera a) provochi eccessivi disagi con connessi rischi aggiuntivi, è ammesso che un ente sia disposto e assicurato nella posizione voluta successivamente alla concessione dell'autorizzazione al movimento che lo interessa a condizione che, qualora per degrado o altra causa l'ente non si disponga nella posizione voluta, il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento in modo tale che il treno sia in grado di arrestarsi prima di impegnare l'ente interessato.</p>	<p>introdotto principio per tenere conto di determinate situazioni impiantistiche come i PL protetti con segnali propri</p>

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
8.14	I deviatoi e le scarpe fermacarri, non compresi nell'itinerario, ma situati su binari laterali a quello percorso dal treno, che permettono di ottenere l'indipendenza dell'itinerario medesimo e della zona di uscita rispetto ad altri movimenti di treni, di manovre o di fughe accidentali di veicoli, devono essere disposti in modo da realizzare tale indipendenza purché siano possibili i movimenti contemporanei consentiti ai sensi del punto 8.12 e la disposizione dei deviatoi, nelle linee a semplice binario, per l'ingresso del treno incrociante	I deviatoi e le scarpe fermacarri, non compresi nell'itinerario, ma situati su binari laterali a quello percorso dal treno, che permettono di ottenere l'indipendenza dell'itinerario medesimo e della zona di uscita rispetto ad altri movimenti di treni, di manovre o di fughe accidentali di veicoli, devono essere disposti in modo da realizzare tale indipendenza purché siano possibili i movimenti contemporanei consentiti ai sensi dei punti 8.12 e 19.21 e la disposizione dei deviatoi, nelle linee a semplice binario, per l'ingresso del treno incrociante.	Riformulato il principio per tenere conto anche dei movimenti di manovra consentiti di cui al punto 19.21. Recepita osservazione RFI di cui alla nota RFI-DTC\A\0011\P\2018\0002223 del 10/08/2018
9.4	L'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento.	L'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento e la verifica, tramite il sistema di cui al punto 3.2, che le porte siano chiuse e bloccate e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento.	Modificato punto per includere le verifiche relative al blocco porte. Recepita nota 004728/2014
10.6	Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.	Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione. Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio, ecc.) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.	evidenziato con "ecc." che l'elenco ra parentesi non è esaustivo

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
10.10	<p>Un treno può retrocedere nella precedente località di servizio solo in casi eccezionali. Qualora il movimento di retrocessione non sia autorizzato dal sistema di segnalamento, esso può avvenire solo a seguito di autorizzazione del regolatore della circolazione di giurisdizione e a condizione che la cabina di guida da cui viene eseguita la retrocessione si trovi in testa al convoglio nel senso del movimento di retrocessione. Il regolatore della circolazione, prima di autorizzare il movimento di retrocessione, deve accertare la libertà da veicoli del tratto di linea e degli itinerari interessati, accertare la corretta chiusura dei PL interessati e notificare al treno le necessarie prescrizioni di movimento.</p>	<p>Un treno può retrocedere nella precedente località di servizio solo se eventi improvvisi ne impediscano l'avanzamento nel regolare senso di marcia. In tali casi, qualora il movimento di retrocessione non sia autorizzato dal sistema di segnalamento, esso può avvenire solo a seguito di autorizzazione del regolatore della circolazione di giurisdizione che , prima di autorizzare il movimento di retrocessione, deve accertare la libertà da veicoli del tratto di linea e degli itinerari interessati, accertare lo stato degli enti di sicurezza interessati, adottare i provvedimenti cautelativi necessari e notificare al treno le necessarie prescrizioni di movimento.</p>	<p>Recepita nota 005172/2017 inerente alla retrocessione</p>
10.15	<p>La presenza di persone lato interbinario è ammessa solo se strettamente necessaria e previa conferma da parte del regolatore della circolazione dell'avvenuta sospensione della circolazione sui binari attigui. La circolazione può essere ripresa solo dopo che il regolatore della circolazione abbia avuto evidenza che nell'interbinario non si trovi più nessuno.</p>	<p>Nel caso in cui sia necessario scendere dal treno, l'accesso all'interbinario è ammesso solo se strettamente necessario e previa conferma da parte del regolatore della circolazione dell'avvenuta sospensione della circolazione sui binari attigui. La circolazione può essere ripresa solo dopo che il regolatore della circolazione abbia avuto evidenza che nell'interbinario non si trovi più nessuno.</p>	<p>Esplicitata la situazione a cui si riferisce il punto.</p>

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
11.1	<p>In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea, il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in mancanza delle condizioni di sicurezza relative a punti singolari della linea, come ad esempio le zone caduta massi, la circolazione del treno su tali punti deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza stabilite tenuto conto del punto singolare protetto.</p>	<p>In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire solo dopo che siano stati adottati i provvedimenti atti a garantire l'assenza di movimenti incompatibili e nel rispetto di quanto di seguito indicato:</p> <p>a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;</p> <p>b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;</p> <p>c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;</p> <p>d) in presenza delle segnalazioni di anomalie di cui al punto 2.19 , la circolazione del treno deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza.</p>	<p>Esplicitata la necessità di garantire assenza di movimenti incompatibili e adeguato punto alla nuova formulazione del 2.19.</p> <p>Recepite al punto d) le note 002548/2014 002626/2014</p>

<b>PUNTO</b>	<b>RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012</b>	<b>RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019</b>	<b>MOTIVAZIONE MODIFICA</b>
13.1	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.	Il regolatore della circolazione, in presenza di anomalità che determinino criticità alla circolazione ferroviaria o di allerta di cui al punto 4.5 bis, deve attivare le procedure per l'adozione dei provvedimenti volti al ripristino delle condizioni normali di circolazione.	Inserito riferimento al nuovo punto 4.5 bis. Recepite note 2626/2014 2548/2014
13.2 bis		Gli addetti al rilevamento delle segnalazioni e degli allerta di cui al punto 4.5 bis devono adottare immediatamente, in presenza di dette segnalazioni ed allerta, i provvedimenti necessari a garantire la sicurezza della circolazione.	recepita nota 06658/14 relativa alla necessità di adottare immediatamente provvedimenti restrittivi della circolazione qualora in particolare i sistemi di diagnostica del binario rilevino non conformità.
15.1	Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non vengono attivati, i PL possono essere impegnati dai treni solo dopo che il regolatore della circolazione abbia messo in atto, in relazione alle caratteristiche del PL, dei convogli e alle condizioni ambientali, i provvedimenti cautelativi (utilizzo di dispositivi, modalità di attraversamento, ecc.) che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il treno non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.	Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non vengono attivati, i PL possono essere impegnati dai treni solo dopo che il regolatore della circolazione abbia ricevuto conferma che siano stati messi in atto, in relazione alle caratteristiche del PL, dei convogli e alle condizioni ambientali, i provvedimenti cautelativi (utilizzo di dispositivi, modalità di attraversamento, ecc.) che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il treno non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.	punto riformulato per tenere conto del caso in cui i provvedimenti vengano messi in atto da soggetti differenti dal regolatore

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
16.8	<p>Qualora, durante la marcia di un treno viaggiatori, siano rilevate una o più porte non correttamente chiuse, il treno deve essere subito arrestato, al fine di provvedere alla loro regolarizzazione.</p> <p>L'utilizzo delle porte di accesso dei veicoli in condizioni degradate è ammesso nel rispetto delle specifiche procedure, emanate tenuto conto delle caratteristiche del materiale rotabile e del servizio svolto, che permettano di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario, fermo restando che un treno non può effettuare il servizio viaggiatori e deve essere immediatamente inviato all'impianto di manutenzione qualora nella stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione vengano rilevate una o più porte guaste o i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.</p>	<p>Qualora, durante la marcia di un treno viaggiatori, siano rilevate una o più porte non correttamente chiuse e bloccate, il treno deve essere subito arrestato, al fine di provvedere alla loro regolarizzazione.</p> <p>L'utilizzo delle porte di accesso dei veicoli in condizioni degradate è ammesso nel rispetto delle specifiche procedure, emanate tenuto conto delle caratteristiche del materiale rotabile e del servizio svolto, che permettano di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario.</p> <p>In particolare la circolazione in assenza di controllo centralizzato di porte chiuse e bloccate è ammessa purchè venga garantito che le porte medesime possano essere aperte, oltre che a seguito del comando di sblocco debitamente attuato, esclusivamente mediante i dispositivi di emergenza all'uopo installati. In caso contrario , il treno potrà proseguire, al solo scopo di liberare la linea, fino alla prima località di servizio incontrata idonea al trasbordo dei viaggiatori, adottando i criteri prudenziali e le cautele che il caso richiede. Resta fermo che un treno non può effettuare il servizio viaggiatori e deve essere immediatamente inviato all'impianto di manutenzione qualora nella stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione vengano rilevate una o più porte guaste o i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.</p>	<p>Esplicitati i principi di gestione dei guasti al blocco porte.</p>

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
19.2	<p>Una manovra si realizza tramite le seguenti funzioni di sicurezza:</p> <p>a) dirigenza: consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare in relazione al programma da svolgere. L'agente che dirige la manovra ha autorità su tutti i partecipanti alla manovra;</p> <p>b) autorizzazione: consiste nel benestare ad iniziare il movimento di manovra, da parte dell'agente che ne predispone il percorso;</p> <p>c) comando: consiste nell'impartire gli ordini all'agente che esegue i movimenti di manovra;</p> <p>d) esecuzione: consiste nell'eseguire i movimenti di manovra in base agli ordini dell'agente che li comanda. L'agente che esegue la manovra è l'agente di condotta.</p>	<p>Una manovra si realizza tramite le seguenti funzioni di sicurezza:</p> <p>a) dirigenza: consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare in relazione al programma da svolgere. L'agente che dirige la manovra ha autorità su tutti i partecipanti alla manovra;</p> <p>b) autorizzazione: consiste nel benestare ad iniziare il movimento di manovra, da parte dell'agente che ne predispone il percorso;</p> <p>c) comando: consiste nell'impartire gli ordini all'agente che esegue i movimenti di manovra;</p> <p>d) esecuzione: consiste nell'eseguire i movimenti di manovra in base agli ordini dell'agente che li comanda. L'agente che esegue la manovra è l'agente di condotta.</p> <p>Lo svolgimento delle suddette funzioni di sicurezza deve essere disciplinato in apposite procedure tenendo conto degli operatori che le svolgono e del loro corretto interfacciamento.</p>	<p>esplicitata la necessità di idonee procedure</p>
19.5 bis		<p>La circolazione delle manovre deve essere protetta, secondo i criteri di cui al punto 4.2, da un sistema di protezione che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di indebito superamento del termine dell'istradamento e garantisca l'arresto del convoglio prima del primo punto da proteggere a valle del termine dell'istradamento medesimo.</p>	<p>recepita nota 09372/13 inerente alla necessità di proteggere, secondo i criteri di cui al punto 4.2, i movimenti di manovra con sistemi di protezione</p>
19.18	<p>I movimenti di manovra devono impegnare i PL con i dispositivi che inibiscono il transito lato strada attivi o siano stati messi in atto i provvedimenti cautelativi che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il convoglio in manovra non venga percepita come ostacolo dagli utenti della strada.</p>	<p>I movimenti di manovra devono impegnare i PL con i dispositivi che inibiscono il transito lato strada attivi o purché siano stati messi in atto i provvedimenti cautelativi che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il convoglio in manovra non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.</p>	<p>modifiche formali e correzione refuso</p>

PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
19.19	<p>I movimenti di manovra sui binari di circolazione non indipendenti da altri binari di circolazione sono ammessi alle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la cabina di guida da dove si esegue il movimento di manovra deve essere dotata di dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo o, in alternativa, nella stessa cabina di guida, deve essere presente un altro agente in grado di arrestare ed immobilizzare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta. Tali condizioni non sono richieste nel caso di manovra spinta con l'agente che comanda la manovra posto a bordo alla testa della colonna spinta;</li> <li>- il convoglio deve disporre di un sistema di frenatura che assicuri il suo arresto nel punto previsto e la sua immobilizzazione anche in presenza di eventuale rottura degli organi di aggancio.</li> </ul>	<p>I movimenti di manovra sono ammessi alle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la cabina di guida da dove si esegue il movimento di manovra deve essere dotata di dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo;</li> <li>- il convoglio deve disporre di un sistema di frenatura che assicuri il suo arresto nel punto previsto e la sua immobilizzazione anche in presenza di eventuale rottura degli organi di aggancio.</li> </ul>	Adeguamento al Decreto ANSF n° 1/2015
19.19 bis		<p>Qualora, durante l'effettuazione di una manovra, si verifici un guasto del dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta, è ammessa la prosecuzione della manovra fino al termine del movimento in atto purché sia presente in cabina di guida un altro agente con l'obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell'agente di condotta ed intervenire, arrestando ed immobilizzando il convoglio nel caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta.</p>	gestione degrado del vigilante di cui al 19.19



PUNTO	RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012	RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019	MOTIVAZIONE MODIFICA
19.21	Può essere ammesso un movimento di manovra contemporaneamente ad un movimento di treno pur essendo convergenti l'istradamento e l'itinerario, purché il movimento di manovra sia regolato mediante segnali di terra specifici per le manovre e siano messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad evitare che il movimento di manovra oltrepassi il punto di convergenza con l'itinerario del treno, tenendo conto delle caratteristiche del binario, delle caratteristiche del materiale rotabile e delle condizioni ambientali.	Può essere ammesso un movimento di manovra contemporaneamente ad un movimento di treno pur essendo convergenti l'istradamento e l'itinerario, purché il movimento di manovra sia regolato mediante segnali di terra specifici per le manovre e sia protetto dal sistema di protezione di cui al punto 19.5 bis al fine di garantire che il movimento di manovra non oltrepassi il punto di convergenza con l'itinerario del treno, tenendo conto delle caratteristiche del binario, delle caratteristiche dei veicoli ferroviari e delle condizioni ambientali.	Recepimento nota 09372/13 e adeguamento al punto 19.5 bis
20.4 bis		Deve essere impedito l'ingresso di personale non autorizzato ai veicoli che non espletano servizio viaggiatori.	001563/2014 inerente a indebito accesso di persone a materiale in movimentazione
22.3	I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1 e 22.2, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti garantendo che il sistema di segnalamento non conceda autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di protezione fornisca l'informazione coerente con l'indicazione del sistema di segnalamento. In mancanza di protezione della marcia dei treni da parte del sistema di protezione, i lavori agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32.	I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza, al sistema di segnalamento o alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1 e 22.2, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti garantendo automaticamente, in conformità ai principi di cui al secondo capoverso del punto 4.2, che il sistema di segnalamento non conceda autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di protezione fornisca l'informazione coerente con l'indicazione del sistema di segnalamento.	introdotto principio di cui al punto n° 10 della nota 9956/2016 inerente a sistemi che mettono automaticamente al v.i. i segnali in caso di lavorazioni in cabina.

<b>PUNTO</b>	<b>RCF EMANATO CON DECRETO ANSF N° 4/2012</b>	<b>RCF MODIFICATO CON DECRETO ANSF N° _/2019</b>	<b>MOTIVAZIONE MODIFICA</b>
22.4	I lavori di manutenzione o di riparazione alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che determinino la mancata protezione, devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32. E' tuttavia ammesso, per esigenze improvvise non programmabili e sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1, e 22.2, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa.	I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza, al sistema di segnalamento o alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che invece determinino la mancata protezione devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32. E' tuttavia ammesso, per esigenze improvvise non programmabili e sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1, e 22.2, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa.	adeguato al punto 22.3 modificato
Intero RCF	Materiale rotabile	Veicoli ferroviari	Adeguata la terminologia alle norme europee