

# DEIF n° 40.0

del 21 dicembre 2012

In vigore dalle ore 00.00 del 01/01/2013

## RIORDINO NORMATIVO SISTEMA DI RIFERIMENTO AL 01.01.2013

Annulla e sostituisce	Integra
-----	Provvedimenti normativi di cui agli Allegati della presente DEIF

### INDICE

<b>1. PREMESSA</b> .....	<b>2</b>
<b>2. RIORDINO NORMATIVO</b> .....	<b>3</b>
<b>3. DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER IL SETTORE VERIFICA</b> .....	<b>4</b>
<b>4. ELENCO ALLEGATI</b> .....	<b>4</b>
<b>5. DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI</b> .....	<b>4</b>
<b>6. DISTRIBUZIONE</b> .....	<b>5</b>
<b>TABELLA</b> .....	<b>49</b>
<b>ALL. S – TESTI DEL SISTEMA DI RIFERIMENTO DI ATTRIBUZIONE</b>	
<b>TRENITALIA</b> .....	<b>7</b>
<b>ALL. I-01 – MODIFICHE ALLA PGOS “PREFAZIONE GENERALE ALL’ORARIO DI SERVIZIO” IN VIGORE DAL 01.04.2013</b> .....	
	<b>27</b>
<b>ALL. I-02 – MODIFICHE ALLA IEFCA “ISTRUZIONE FRENO CONTINUO AUTOMATICO” IN VIGORE DAL 01.04.2013</b> .....	
	<b>31</b>
<b>ALL. I-03 – MODIFICHE ALLA IPCL “ISTRUZIONE PER IL PERSONALE DI CONDOTTA DELLE LOCOMOTIVE” IN VIGORE DAL 01.04.2013</b> .....	
	<b>32</b>
<b>ALL. I-04 – MODIFICHE ALLE NEAT “NORME PER L’ESERCIZIO DELLE APPARECCHIATURE TECNOLOGICHE” IN VIGORE DAL 01.04.2013</b> ..	
	<b>35</b>

<b>ALL. I-05 – MODIFICHE ALLA ISPAT “ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI” IN VIGORE DAL 01.04.2013.....</b>	<b>37</b>
<b>ALL. I-06 – MODIFICHE ALLA ISM “ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEI MANOVRATORI” IN VIGORE DAL 01.04.2013 .....</b>	<b>39</b>
<b>ALL. I-07 – MODIFICHE ALLE NVTV “NORME PER LA VERIFICA TECNICA DEI VEICOLI” IN VIGORE DAL 01.04.2013.....</b>	<b>40</b>
<b>ALL. I-08 – MODIFICHE ALLE IET “ISTRUZIONI PER L’ESERCIZIO IN TELECOMANDO” (INSERITE NELLE NORME PER LA CIRCOLAZIONE DEI ROTABILI E NELLE ISTRUZIONI PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI AD USO DEL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO) IN VIGORE DAL 01.04.2013 .....</b>	<b>41</b>
<b>ALL. I-09 – MODIFICHE ALLA ISD “ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEI DEVIATORI” IN VIGORE DAL 01.04.2013 .....</b>	<b>42</b>
<b>ALL. I-10 – MODIFICHE ALLE NORME NEITE - NEITE 25 KV “NORME PER L’ESERCIZIO IMPIANTI TRAZIONE ELETTRICA” - “NORME PER L’ESERCIZIO IMPIANTI TRAZIONE ELETTRICA PER GLI IMPIANTI TE 25 KV” IN VIGORE DAL 01.04.2013 .....</b>	<b>43</b>
<b>ALL. D-01 – MODIFICHE ALLA DEIF 23 IN VIGORE DAL 01.04.2013.....</b>	<b>44</b>
<b>ALL. D-02 – MODIFICHE ALLA DEIF 24.1 IN VIGORE DAL 01.04.2013.....</b>	<b>45</b>
<b>ALL. D-03 – MODIFICHE ALLA DEIF 29.1 IN VIGORE DAL 01.04.2013.....</b>	<b>46</b>
<b>ALL. P-01 – MODIFICHE ALLA PEIF 4.3 IN VIGORE DAL 01.04.2013.....</b>	<b>47</b>
<b>ALL. P-02 – MODIFICHE ALLA PEIF 17.1 IN VIGORE DAL 01.04.2013 .....</b>	<b>48</b>

## **1. PREMESSA**

Con Direttiva n. 01/2012 del 09/08/2012 l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) ha emanato le linee guida per lo svolgimento delle attività attinenti al riordino del quadro normativo nazionale in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria.

Detto riordino, già previsto dal D. Lgs. n. 162 del 10/08/2007, viene attuato con Decreto n. 04/2012 ANSF del 09/08/2012, che entra in vigore il 01/01/2013.

In particolare, con l’allegato B del citato Decreto n. 4, ANSF ha emanato il nuovo “Regolamento per la Circolazione Ferroviaria” (RCF), testo unico in cui

sono fissati i principi generali e i criteri fondamentali di competenza ANSF alla base delle norme che regolano la circolazione ferroviaria.

Le norme di esercizio vigenti alle ore 24,00 del 31/12/2012 costituiscono il cosiddetto "Sistema di Riferimento" normativo di cui alla Direttiva n. 01/12 e dal 01/01/2013 rientrano nelle attribuzioni che il D. Lgs. 162/2007 conferisce al Gestore Infrastruttura e alle Imprese Ferroviarie, che potranno procedere al riordino della parte di norme di propria competenza, anche in riferimento a specifiche "tabelle di raffronto" fornite da ANSF.

## **2. RIORDINO NORMATIVO**

Con la presente DEIF sono definiti:

- a) i testi normativi del "Sistema di Riferimento" che ricadono nelle attribuzioni di Trenitalia, ovvero i testi le cui modifiche rientrano anche nelle competenze di Trenitalia (allegato S);
- b) le modifiche ai testi di cui al precedente alinea che vengono recepite in ottemperanza a innovazioni introdotte da RCF e di esclusiva competenza delle Imprese Ferroviarie (allegati I, D e P).

Le modifiche di cui al punto b) entreranno in vigore dalle ore 00.00 del 01.04.2013.

Le DEIF/PEIF in vigore al 31.12.2012 che non sono citate in allegato S alla presente DEIF 40 sono soppresse a far data dal 01.01.2013.

Le ulteriori modifiche:

- c) per le quali occorre preventivamente la definizione di apposite "procedure di interfaccia", emanate con apposite disposizioni/prescrizioni da parte RFI;
- d) derivanti da eventuali successive note/direttive/decreti ANSF attinenti alle norme di esercizio;

verranno recepite in ambito Trenitalia con successive specifiche DEIF/PEIF.

Il "Regolamento Circolazione Ferroviaria", nonché i documenti di cui ai precedenti punti c) e d) non vengono distribuiti/trasmessi direttamente al personale

e sono da ritenere applicati a Trenitalia solo a seguito dell'emanazione delle corrispondenti DEIF/PEIF di recepimento.

In una fase più evoluta del processo di riordino normativo i contenuti delle Istruzioni, DEIF e PEIF confluiranno nella Manualistica di Mestiere che riporterà in forma ergonomica e in ottica di processo le norme di esercizio di interesse dei vari settori di sicurezza della circolazione (Condotta, Accompagnamento Treni, Manovra/Formazione Treni, Verifica).

### 3. DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER IL SETTORE VERIFICA

A far data dal 01.01.2013 nei testi normativi:

- tutti i riferimenti al RIV ("Regolamento Internazionale Veicoli") devono intendersi alle CUU ("Contratto Uniforme di Utilizzazione");
- tutti i riferimenti alle "Direttive per il Carico (Allegato II al RIV)" devono intendersi alle "Direttive per il carico UIC (Tomi 1, 2 e 3)".

### 4. ELENCO ALLEGATI

- **Allegato S:** Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia (le NEIF vigenti al 31/12/2012 vengono denominate DEIF senza ulteriori modifiche);
- **Allegati I:** Modifiche alle Istruzioni e agli altri provvedimenti normativi divenuti di attribuzione Trenitalia con l'entrata in vigore del Decreto ANSF 4/2012;
- **Allegati D:** Modifiche alle DEIF previgenti all'entrata in vigore del Decreto ANSF 4/2012;
- **Allegati P:** Modifiche alle PEIF previgenti all'entrata in vigore del Decreto ANSF 4/2012.

### 5. DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI

ANSF	Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria
CE	Comunità Europea
CUU	Contratto Uniforme di Utilizzazione dei carri
DEIF	Disposizioni Esercizio Impresa Ferroviaria
D. Lgs.	Decreto Legislativo
DPC	Disposizioni Particolari Circolazione

NEIF	Norme Esercizio Impresa Ferroviaria
PEIF	Prescrizioni Esercizio Impresa Ferroviaria
RCF	Regolamento Circolazione Ferroviaria
RIV	Regolamento Internazionale Veicoli
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer
r. v.	Revisione vigente

## 6. DISTRIBUZIONE

La presente DEIF è distribuita per via telematica da DT - Sicurezza di Esercizio a tutte le Strutture Riceventi (SR) e Strutture Riceventi di Presidio (SRP) di Trenitalia di cui alla COCS 37/DT r. v. (strutture dirigenziali centrali e territoriali).

Conformemente al dettato della citata COCS (Sottoprocesso A02), le SR/SRP assicurano:

- la riproduzione cartacea della DEIF, in formato A5 e la sua distribuzione a tutto il personale dipendente in possesso delle abilitazioni/competenze indicate nella tabella riportata in calce, acquisendo conferma di ricevimento nei modi d'uso;
- la distribuzione a cascata alle Strutture Riceventi Subordinate (SRS) interessate, con le modalità descritte nel Sottoprocesso A02 della suddetta COCS acquisendo conferma di ricevimento (elettronica o cartacea).

In particolare, le competenti SR/SRP e SRS assicurano la distribuzione:

- alle Sale Operative (SOR/SOD/Presidi) delle Divisioni Passeggeri Regionale e Passeggeri Nazionale/Internazionale;
- a tutti i Coordinamenti Operativi Territoriali (COT) della Divisione Cargo;
- agli Impianti Formazione Treno (IFT), agli Impianti Equipaggi di ciascuna Divisione.

Le SRS, a loro volta, provvederanno alla riproduzione della DEIF in formato A5 ed alla sua distribuzione a tutto il personale dipendente in possesso delle abilitazioni/competenze indicate nella tabella riportata in calce, acquisendo conferma di ricevimento nei modi d'uso.

Dovrà essere assicurata, inoltre, la distribuzione con ritiro della firma al personale addetto all'accettazione dei trasporti.

In particolare, le SR/SRS alle cui dipendenze opera il seguente personale:

- Dirigenti Reperibili Territoriali/ETMP,
- personale delle sale operative (GOR/COT),

- personale inserito nei turni di reperibilità di esercizio
  - personale inserito negli albi "accettatori" delle MP
- assicureranno altresì la distribuzione della DEIF a detto personale, acquisendone conferma.

F. to Marco Caposciutti

## ALL. S – TESTI DEL SISTEMA DI RIFERIMENTO DI ATTRIBUZIONE TRENITALIA

Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013		Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013	
		Testi corrispondenti	Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia
UT	Unità Tecnica delle Ferrovie	UT	-
PGOS	Prefazione Generale all'Orario di Servizio	PGOS	Allegato <b>I-01</b>
IEFCA	Istruzione Esercizio Freno continuo Automatico	IEFCA	Allegato <b>I-02</b>
IPCL	Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive	IPCL	Allegato <b>I-03</b>
NEAT	Norme per l'Esercizio delle Apparecchiature Tecnologiche	NEAT	Allegato <b>I-04</b>
ISPAT	Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni	ISPAT	Allegato <b>I-05</b>
ISM	Istruzione per il Servizio dei Manovratori	ISM	Allegato <b>I-06</b>
NVTV	Norme per la Visita Tecnica ai Veicoli	NVTV	Allegato <b>I-07</b>
EATR	Norme di Esercizio per la manipolazione della condotta Alta Tensione dei Rotabili e per l'erogazione di energia elettrica ad Alta Tensione ai veicoli	EATR	-

Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013		Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013	
		Testi corrispondenti	Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia
IET	Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando (inserite nelle Norme per la Circolazione dei Rotabili e nelle Istruzioni per la Circolazione dei Treni ad uso del personale di Accompagnamento)	IET	Allegato <b>I-08</b>
IELB	Istruzioni per l'Esercizio per le linee a doppio binario banalizzate (inserite nelle Norme per la Circolazione dei Rotabili e nelle Istruzioni per la Circolazione dei Treni ad uso del personale di Accompagnamento)	IELB	-
IELB AV-AC	Istruzioni per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 (inserite nelle Norme per la Circolazione dei Rotabili e nelle Istruzioni per la Circolazione dei Treni ad uso del personale di Accompagnamento)	IELB AV-AC	-

Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013		Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013	
		Testi corrispondenti	Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia
NPTMP	Norme Particolari per il Trasporto delle Merci Pericolose (ad uso del personale di condotta inserite nelle Norme per la Circolazione dei Rotabili)	NPTMP	-
TCUS	Traffico di Contenitori e di Unità di trasporto Stradali per ferrovia	TCUS	-
NETE	Norme per l'Effettuazione dei Trasporti Eccezionali	NETE	-
ISD	Istruzione per il Servizio dei Deviatori	ISD	Allegato <b>I-09</b>
NEITE	Norme per l'Esercizio Impianti Trazione Elettrica	NEITE	Allegato <b>I-10</b>
NEITE 25 kV	Norme per l'Esercizio Impianti Trazione Elettrica per gli impianti TE 25 kV	NEITE 25 kV	Allegato <b>I-10</b>
Norme RTB	Norme Rilevamento Temperatura Boccole	Norme RTB	-

Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013		Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013	
		Testi corrispondenti	Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia
Disp. RFI 14/2006	Normativa di esercizio Autostrada Ferroviaria Alpina-Carri Modalohr	Disp. RFI 14/2006	-
Disp. RFI 23/2006	Condizioni per l'esone-ro della visita dei materiali dei treni provenienti da reti ferroviarie estere confinanti con l'infrastruttura ferroviario nazionale	Disp. RFI 23/2006	-
Prescr. RFI 607/2003	Uso delle staffe ferma-carri per lo stazionamento dei rotabili nelle stazioni	Prescr. RFI 607/2003	-
Prescr. RFI 220/2004	Affidamento dei mezzi di trazione. Condotta e scorta dei treni circolanti su linee con pendenze non superiori al 15 per mille la cui velocità non supera 60 Km/h	Prescr. RFI 220/2004	-
Prescr. RFI 880/2004	Treni di mezzi leggeri e treni navetta effettuati con locomotiva E 464 composti da più complessi non comunicanti	Prescr. RFI 880/2004	-
Prescr. RFI 1015/2004	Registrazione degli eventi SCMT su supporto cartaceo (zona tach.)	Prescr. RFI 1015/2004	-

<b>Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013</b>		<b>Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013</b>	
		<b>Testi corrispondenti</b>	<b>Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia</b>
Prescr. RFI 1897/2005	Condizioni climatiche avverse	Prescr. RFI 1897/2005	-
Prescr. RFI 755/2005	Stampa Scheda Treno - Scheda Orario	Prescr. RFI 755/2005	-
Prescr. RFI 293/2006	Agenti a cui compete l'obbligo dell'esecuzione della prova del freno di cui all'art. 9 dell'IEFCA	Prescr. RFI 293/2006	-
Prescr. RFI 371/2006	Linee AC/AV - Soc- corso ai treni con mezzi di trazione non attrez- zati con apparecchiature ERTMS/ETCS L2	Prescr. RFI 371/2006	-
Prescr. RFI 991/2006	Prescrizione concernen- te "Tabulari telefonici GSM-R"	Prescr. RFI 991/2006	-
Prescr. RFI 1432/2006	Linee AC/AV - Soc- corso ai treni con mezzi di trazione non attrez- zati con apparecchiature ERTMS/ETCS L2	Prescr. RFI 1432/2006	-
Prescr. RFI 1737/2006	Prescrizione concernen- te le Locomotive D 445 modificate per il soc- corso ai complessi ETR 500 circolanti sulle linee AV/AC	Prescr. RFI 1737/2006	-

<b>Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013</b>		<b>Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013</b>	
		<b>Testi corrispondenti</b>	<b>Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia</b>
Prescr. RFI 3227/2006	Norme e condizioni specifiche per la circo- lazione dei treni merci con un solo agente ad- detto alla condotta sen- za agente di accompa- gnamento dei treni	Prescr. RFI 3227/2006	-
Prescr. RFI 24/2007	Integrazione alla nota RFI-DTC\A0011 \P\2004\0001015 del 27-10-2004 "Regi- strazione degli eventi SCMT su supporto car- taceo/zona tachigrafi- ca"	Prescr. RFI 24/2007	-
Prescr. RFI 938/2007	Utilizzazione degli agenti in possesso dell'abilitazione di tipo "B/C/D" (Disp. RFI 31/2000) nelle mansio- ni di secondo agente di condotta-Integrazione alla formazione	Prescr. RFI 938/2007	-
Prescr. RFI 942/2007	Prescrizione concernen- te le attività di accetta- zione dei trasporti mer- ci in partenza nelle loca- lità di origine	Prescr. RFI 942/2007	-

<b>Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013</b>		<b>Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013</b>	
		<b>Testi corrispondenti</b>	<b>Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia</b>
Prescr. RFI 1441/2007	1) Attrezzaggio con terminali GSM-R delle cabine di guida dei mezzi di trazione affidati ad un agente addetto alla condotta  2) Configurazione del "Sistema di protezione e controllo della marcia" idoneo al servizio con mezzi di trazione affidati ad agente di condotta con o senza agente di accompagnamento	Prescr. RFI 1441/2007	-
Prescr. RFI 2344/2007	Prescrizione concernente modi fiche alla Tabella 1 della "Procedura per la classificazione e distribuzione al personale delle IF dei Testi Normativi emessi dalla Divisione Infrastruttura" allegata alla Disposizione n. 07 del 28/01/2000	Prescr. RFI 2344/2007	-

Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013		Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013	
		Testi corrispondenti	Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia
Prescr. RFI 2798/2007	Prescrizione concernente la composizione dei treni merci in visita tecnica di scambio o con caratteristiche particolari	Prescr. RFI 2798/2007	-
Prescr. RFI 8510/2007	Applicazione della Disposizione n° 20 del 09/05/2007	Prescr. RFI 8510/2007	-
Prescr. RFI 1188/2008	Modifiche ed integrazioni alla Prescrizione RFI- DTC\A00 10\P\2006\0003227 del 06/12/2006 avente come oggetto "Norme e condizioni specifiche per la circolazione dei treni merci con solo agente addetto alla condotta di accompagnamento dei treni"	Prescr. RFI 1188/2008	-

DEIF 1.0 già NEIF 1 del 27.06.2007	Istruzioni di carico per il trasporto di veicoli stradali a seguito del viaggiatore	DEIF 1.0	-
DEIF 2.1 del 05.01.2011	Utilizzo rotabili con apparato SCMT o SSC guasto	DEIF 2.1 del 05.01.2011	-

<b>Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013</b>		<b>Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013</b>	
		<b>Testi corrispondenti</b>	<b>Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia</b>
DEIF 4.4 del 21 dicembre 2012	Disposizioni integrative per la gestione dei con- vogli composti da vei- coli (motore e rimor- chiato) attrezzati con sistemi di comando e controllo centralizzato delle porte	DEIF 4.4 del 21 dicembre 2012	-
DEIF 5.2 del 24 aprile 2012	Norme di accettazione e circolazione dei carri serie UAAI dotati di di- spositivi speciali	DEIF 5.2 del 24 aprile 2012	-
DEIF 7.0 già NEIF 7 del 14/04/2008	Norme per il calcolo della prestazione mas- sima per treni effettuati con trazione multipla mista (TD/TE)	DEIF 7.0	-
DEIF 8.2 del 2 marzo 2012	Complessi Minuetto – Dispositivo comunica- zione viaggiatori/ personale del treno	DEIF 8.2 del 2 marzo 2012	-
DEIF 9.0 già NEIF 9 del 23/06/2008	Prova freno effettuata con apparecchiatura di prova freno preventiva	DEIF 9.0	-
DEIF 11.2 del 30 giugno 2011	Trasporto delle merci peri- colose sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale – Modalità di esecuzione dei controlli tecnici e documen- tali – Modalità per la ge- stione dei documenti di scorta e delle prescrizioni dei treni	DEIF 11.2 del 30 giugno 2011	-

Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013		Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013	
		Testi corrispondenti	Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia
DEIF 12.2 del 11 dicembre 2012	Trasporto delle merci pericolose sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale – Gestione delle emergenze	DEIF 12.2 del 11 dicembre 2012	-
DEIF 13.0 già NEIF 13 del 17/10/2008	Gestione di situazioni connesse ad inconvenienti di esercizio ed assistenza della clientela e dell'equipaggio treno	DEIF 13.0	-
DEIF 14.0 già NEIF 14 del 24/10/2008	Anormalità al freno continuo automatico – presenza di assi frenati	DEIF 14.0	-
DEIF 15.0 già NEIF 15 del 13/11/2008	Utilizzazione di pantografi con striscianti in carbone sui mezzi di trazione a 3 kV	DEIF 15.0	-
DEIF 16.1 del 23/05/2012	Codifica supplementare al codice di compatibilità P	DEIF 16.1 del 23/05/2012	-
DEIF 19.4 del 21 dicembre 2012	Treni "Freccia Bianca" effettuati da DPN/I con veicoli (motore e rimorchiato) attrezzati con dispositivi di comando e controllo centralizzato delle porte di salita/discesa viaggiatori (lateralizzazione porte)	DEIF 19.4 del 21 dicembre 2012	-

Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013		Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013	
		Testi corrispondenti	Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia
DEIF 20 del 4 maggio 2009	Treni merci non composti da almeno il 50% di carri carichi	DEIF 20.0 del 4 maggio 2009	-
DEIF 21.1 del 31.05.2012	Disposizioni per il PdC e per il PdA in caso di inconveniente di esercizio in galleria	DEIF 21.1 del 31.05.2012	-
DEIF 22.1 del 03 novembre 2011	Prova del freno strumentale tipo "D" dei treni reversibili dalla cabina di testa attraverso strumentazione di bordo	DEIF 22.1 del 03 novembre 2011	-
DEIF 23 del 6 maggio 2010	Treni affidati ad un solo agente di condotta – posto del capotreno	SOPPRESSA dal 01.04.2013	Allegato <b>D-01</b>
DEIF 24.1 del 16 settembre 2011	Disposizioni per: - l'esecuzione delle manovre senza manovratore; - l'utilizzo dei citofoni di bordo e dei telefoni cellulari per il comando della manovra; - l'esecuzione delle manovre spinte; - l'esecuzione delle manovre contemporanee con istradamenti convergenti con gli itinerari dei treni.	DEIF 24.2	Allegato <b>D-02</b>

<b>Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013</b>		<b>Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013</b>	
		<b>Testi corrispondenti</b>	<b>Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia</b>
DEIF 25.0 del 22 settembre 2010	Disposizioni integrative per l'accesso alle cabine di guida	DEIF 25.0 del 22 settembre 2010	-
DEIF 26.0 del 26 novembre 2010	Norme del RID e della legislazione vigente, in- tegrative dei testi No- mativi, ad uso del per- sonale di Manovra e Formazione Treni, Condotta, Verifica e Accompagnamento Treni e del personale addetto all'accettazione dei trasporti per il tra- sporto delle merci peri- colose sull'Infrastruttura Fer- roviaria Nazionale	DEIF 26.0 del 26 novembre 2010	-
DEIF 27.0 del 5 gennaio 2011	Impiego delle staffe in lega di alluminio "ribas- sate" come ausilio all'immobilizzazione dei rotabili	DEIF 27.0 del 5 gennaio 2011	-
DEIF 28.0 del 8 febbraio 2011	Utilizzo apparati radio- telefonici (di servizio e privati) per comunica- zioni con il personale dei treni durante lo svolgimento del servi- zio	DEIF 28.0 del 8 febbraio 2011	-

Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013		Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013	
		Testi corrispondenti	Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia
DEIF 29.1 del 6 aprile 2011	Modulo di condotta utilizzabile con i rotabili dotati di cabina di guida con collegamento inter-comunicante	SOPPRESSA dal 01.04.2013	Allegato <b>D-03</b>
DEIF 30.0 del 30 giugno 2011	Attività in caso di anomalità di esercizio e gestione delle emergenze	DEIF 30.0 del 30 giugno 2011	-
DEIF 31.0 del 18 luglio 2011	Locomotive E.464, Complessi Minuetto e TAF: procedure per l'utilizzazione del "Parking" durante lo stazionamento	DEIF 31.0 del 18 luglio 2011	-
DEIF 32.1 del 20 dicembre 2012	Caratteristiche tecnico-funzionali dell'Infrastruttura gestita da RFI – recepimento della Disposizione RFI 12/2011	DEIF 32.1 del 20 dicembre 2012	-
DEIF 33.0 del 23 dicembre 2011	Circolazione dei mezzi d'opera in composizione ai treni	DEIF 33.1	-
DEIF 34.0 del 24 gennaio 2012	Disposizioni per il recupero dei treni fermi in linea per anomalità che ne impediscono il proseguimento	DEIF 34.0 del 24 gennaio 2012	-

<b>Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013</b>		<b>Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013</b>	
		<b>Testi corrispondenti</b>	<b>Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia</b>
DEIF 35.0 del 26 marzo 2012	Tablet – disposizioni operative per l'utilizzo	DEIF 35.1 del 18 dicembre 2012 (in vigore dalle 00.01 del 11 gennaio 2013)	-
DEIF 36.1 del 17 dicembre 2012	Trasporti eccezionali in composizione ai treni circolanti su IFN	DEIF 36.1 del 17 dicembre 2012	-
DEIF 37.2 del 21 dicembre 2012	Treni effettuati da DPN/I Servizi Base con veicoli (motore e rimor- chiato) attrezzati con di- spositivi di comando e controllo centralizzato delle porte di salita/ discesa viaggiatori (la- teralizzazione porte)	DEIF 37.2 del 21 dicembre 2012	-
DEIF 38.0 del 17 ottobre 2012	Trasporti di pietrisco	DEIF 38.0 del 17 ottobre 2012	-
DEIF 39.0 del 12 dicembre 2012	Modifiche alla procedu- ra per il superamento dei segnali permissivi sulle linee attrezzate con blocco elettrico au- tomatico	DEIF 39.0 del 12 dicembre 2012	-
DEIF 40.0 del 21 dicembre 2012	Riordino Normativo - Sistema di Riferimento al 01.01.2013	DEIF 40.0 del 21 dicembre 2012	-

Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013		Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013	
		Testi corrispondenti	Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia
DEIF 41.0	Circolazione sulla Rete Ferroviaria Italiana dei treni composti da carrozze con marcatura RIC di Imprese Ferroviarie Estere non attrezzate con sistema di lateralizzazione porte	DEIF 41.0	-

PEIF 3.12 del 20 dicembre 2012	Condizioni previste per la circolazione dei treni effettuati con rotabili che sono attrezzati con SSB non compatibile con SST o che non sono attrezzati con SSB o che sono attrezzati con SSB in caso di perdita della protezione marcia treno	SOPPRESSA dal 01.04.2013	-
PEIF 4.3 del 26 novembre 2010	Circolazione dei treni non protetti dai sistemi SCMT o SSC aventi in composizione carri trasportanti merci pericolose	SOPPRESSA dal 01.04.2013	Allegato <b>P-01</b>
PEIF 6.2 del 18 novembre 2009	Prova freno a seguito manovra rubinetti testata della Condotta Generale del freno (CG) e della Condotta Principale dei servizi pneumatici (CP) dei treni di materiale ordinario.	PEIF 6.2 del 18 novembre 2009	-

Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013		Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013	
		Testi corrispondenti	Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia
PEIF 7 del 10 novembre 2009	Modifica al limite di carico dei carri in categoria «C» qualora non consentano il carico nei limiti della categoria «D»	PEIF 7.0 del 10 novembre 2009	-
PEIF 8 del 11 novembre 2009	Locomotive E.436.300 - inserzione apparato SCMT	PEIF 8.0 del 11 novembre 2009	-
PEIF 9 del 18 dicembre 2009	Treni aventi in composizione mezzi di trazione (attivi o trainanti se stessi) presenziati e non comandati dal banco di manovra di testa	PEIF 9.0 del 18 dicembre 2009	-
PEIF 10.0 del 28 aprile 2010	Accoppiamenti pneumatici di alcuni treni viaggiatori di materiale ordinario	PEIF 10.0 del 28 aprile 2010	-
PEIF 11 del 7 maggio 2010	Controllo incarrozzamento viaggiatori e licenziamento treni ETR 150 (TILO)	PEIF 11.0 del 7 maggio 2010	-
PEIF 12 del 9 agosto 2010	Utilizzo della maschera d'interfaccia per aggancio automatico sulla locomotiva D.245 in attività di manovra	PEIF 12.0 del 9 agosto 2010	-
PEIF 13.2 del 25 giugno 2012	Norme sperimentali per notifica prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate su determinati tratti di linea e per determinati servizi	PEIF 13.2 del 25 giugno 2012	-

Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013		Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013	
		Testi corrispondenti	Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia
PEIF 14.0 del 15 novembre 2010	Carri multipli ed articolati dotati di due o più distributori – computo della massa frenata in caso di parziale isolamento dall'azione frenante	PEIF 14.0 del 15 novembre 2010	-
PEIF 15.0 del 25 febbraio 2011	Sistema di sigillatura delle apparecchiature di sicurezza	PEIF 15.0 del 25 febbraio 2011	-
PEIF 16.0 del 1 luglio 2011	Estensione sull'intera rete della sperimentazione riguardante la procedura per la produzione informatizzata dei moduli M.3 M.40 e dei riepiloghi delle prescrizioni di movimento	PEIF 16.0 del 1 luglio 2011	-
PEIF 17.1 del 10 novembre 2011	Utilizzo delle locomotive D.145 non ancora attrezzate con SSB SSC BL3 per il soccorso ai treni fermi in linea	SOPPRESSA dal 01.04.2013	Allegato <b>P-02</b>
PEIF 18.1 del 07 novembre 2012	Circolabilità Nuove Carrozze Doppio Piano (NCDP) dei convogli VIVALTO sull'intera rete dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale	PEIF 18.1 del 7 novembre 2012	-

Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013		Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013	
		Testi corrispondenti	Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia
PEIF 19.0 del 23 novembre 2011	Stampa dei moduli M3 e M40 e del riepilogo delle prescrizioni di movimento da parte dell'IF Trenitalia sulle linee della Sicilia	PEIF 19.0 del 23 novembre 2011	-
PEIF 20.0 del 22 dicembre 2011	Gestione segnalazioni di allarmi alle boccole	PEIF 20.0 del 22 dicembre 2011	-
PEIF 21.0 del 22 dicembre 2011	Programmazione Visite Tecniche	PEIF 21.0 del 22 dicembre 2011	-
PEIF 22.0 del 11 aprile 2012	Effettuazione di treni merci affidati ad un solo agente di condotta con la presenza a bordo di un tecnico polifunzionale Cargo	PEIF 22.0 del 11 aprile 2012	-
PEIF 23.0 del 19 giugno 2012 (al momento sospesa)	Accertamento della completezza del treno circolante su linee AC/AV e attrezzate con ERTMS/ETCS livello 2	PEIF 23.0 del 19 giugno 2012	-
PEIF 24.0 del 3 agosto 2012	Circolabilità Locomotive E.486 sull'intera rete Ferroviaria Nazionale	PEIF 24.0 del 3 agosto 2012	-

<b>Testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia in vigore alle ore 24,00 del 31.12.2012 e fino alle ore 24,00 del 31.03.2013</b>		<b>Modifiche in vigore Dalle ore 00.00 del 01.04.2013</b>	
		<b>Testi corrispondenti</b>	<b>Modifiche conformi al nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di competenza Trenitalia</b>
PEIF 25.0 del 9 ottobre 2012	Limitazione di velocità in caso di circolazione in modalità operativa "STAFF RESPONSIBLE" o con SBB in stato di "ISOLATION" sulle linee ERTMS/ETCS L2	PEIF 25.0 del 9 ottobre 2012	-
PEIF 26.0 del 20 dicembre 2012	Chiamate rapide GSM-R di recepimento della nota RFI 3689/2012	PEIF 26.0 del 20 dicembre 2012	-
PEIF 27.0 del 21 dicembre 2012	Prescrizioni particolari di esercizio per i rotabili attrezzati con SSB SCMT/SSC BL3 tecnologie GETS e TESEO	PEIF 27.0 del 21 dicembre 2012	-

Fanno inoltre parte dell'elenco dei testi del Sistema di Riferimento di attribuzione Trenitalia al 01.01.2013 anche le seguenti Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) relative ai veicoli appresso indicati:

- DPC "Mezzi Leggeri Elettrici e Diesel" del 15/06/2012;
- DPC "TAF" del 03/11/2009;
- DPC "Minuetto" Rev.01 del 15/04/2011;
- DPC "Loc. E403" Rev. 03 del 09/08/2012;
- DPC "Loc. E414" Rev. 01 del 03/11/2011;
- DPC "Loc. E484" del 18/02/2011;
- DPC "Loc. E486" del 02/08/2012;
- DPC "ETR 150 Versione 2.0" del 11/12/2008;
- DPC "ETR 450" del 03/11/2009;
- DPC "ETR 460/463/485" del 03/11/2009;
- DPC "ETR 470" del 05/03/2012;
- DPC "ETR 485" del 26/07/2012;
- DPC "ETR 500" Rev. 06 del 29/03/2012;
- DPC "ETR 600 Versione 1.0" del 1°/12/2008;
- DPC "ETR 610" Rev. 05 del 22/02/2011;
- DPC "Loc. E.464 (508 e 539 ÷ 638)" del 05/10/2010;
- DPC "Loc. D146" Rev. 02 del 28/03/2011;
- DPC "Loc. E190" Rev. 01 del 06/12/2011;
- DPC "Loc. E402A" Rev. 01 del 17/12/2012;
- DPC "Loc. E402B" del 03/11/2009;
- DPC "Loc. E405" del 03/11/2009;
- DPC "Loc. E436.300" del 03/11/2009;
- DPC "Loc. E464" del 03/11/2009;
- DPC "Loc. E412" del 03/11/2009;
- DPC "VIVALTO" del 07/11/2012.

## ALL. I-01 – MODIFICHE ALLA PGOS “PREFAZIONE GENERALE ALL’ORARIO DI SERVIZIO” IN VIGORE DAL 01.04.2013

### 1) *Modifica all’art.2:*

Le norme per l’impiego della scheda treno sono di competenza di Trenitalia e sono riportate nell’All. 2 ISPAT e nell’All.X IPCL.

### 2) *Modifica all’art.4*

Non è più ammesso utilizzare lo stesso numero e la stessa data di effettuazione di un treno per altri treni che percorrono tratte dello stesso percorso.

### 3) *Modifica all’art. 32*

La postazione del capotreno in cabina di guida è regolamentata solo quando lo stesso deve prendere posto in cabina di guida, nei casi in cui viene meno la protezione del treno da parte del sistema di protezione e non risulti attivo il dispositivo vigilante.

### 4) *Modifica all’art.36*

Per la circolazione e l’utilizzazione dei carri gru speciali e mezzi sgombraneve si applicano le norme dei treni e le particolari norme di esercizio emanate da RFI purchè non in contrasto con le norme previste per i treni.

### 5) *Modifica all’art. 48*

I treni non condotti dalla cabina di guida di testa rispetto il senso di marcia non sono più ammessi a circolare, neanche in condizioni di degrado.

### 6) *Modifica all’art. 51*

L’art 51 è soppresso; la spinta con maglia sganciabile non è più ammessa in quanto i sistemi di protezione della marcia dei treni ne impediscono l’utilizzo.

### 7) *Modifica all’art. 54*

L’art 54 è soppresso; La spinta In coda ai treni con locomotiva non agganciata non è più ammessa.

### 8) *Modifica all’art. 55*

L’art. è soppresso; non sono ammesse deroghe alle norme per la circolazione dei treni, In caso di eventi eccezionali il GI può applicare le procedure ammesse per le interruzioni.

### 9) *Modifica all’art. 65*

I treni non condotti dalla cabina di guida di testa rispetto il senso di marcia non sono più ammessi a circolare, neanche in condizioni di degrado.

### 10) *Modifica all’art. 68*

Non è più prevista la frenatura a mano, perché incompatibile con i sistemi di protezione della marcia dei treni.

I treni non condotti dalla cabina di guida di testa rispetto il senso di marcia non sono più ammessi a circolare, neanche in condizioni di degrado.

### 11) *Modifica all’art. 69*

Non è più prevista la frenatura a mano, perché incompatibile con i sistemi di protezione della marcia dei treni.

### 12) *Modifica all’art. 70*

Non è più prevista la frenatura a mano, perché incompatibile con i sistemi di protezione della marcia dei treni. Il freno a mano è utilizzato per l’immobilizzazione dei veicoli.

**13) Modifica all'art. 71**

Non è più prevista la frenatura a mano, perché incompatibile con i sistemi di protezione della marcia dei treni. Il freno a mano è utilizzato per l'immobilizzazione dei veicoli.

**14) Modifica all'art. 72 comma 9**

Il freno continuo deve essere attivo su tutto il treno.

**15) Modifica all'art. 74**

Il freno continuo deve essere attivo su tutto il treno.

Le locomotive aggiunte in coda e quelle di spinta non collegate con il freno continuo, non sono più ammesse.

**16) Modifica all'art. 75bis**

Le parti riferite al materiale non più utilizzato per il servizio ordinario (ALE 601, ETR240, ETR250, ETR300 e ETR401) sono state riportate all'art 29 dell'Allegato II.

**17) Modifica all'art. 76**

Non è più previsto integrare la frenatura merci con la frenatura a mano. La frenatura a mano, è incompatibile con i sistemi di protezione della marcia dei treni. Il freno a mano è utilizzato per l'immobilizzazione dei veicoli.

**18) Modifica all'art. 78**

La frenatura a mano, è incompatibile con i sistemi di protezione della marcia dei treni. Il freno a mano è utilizzato per l'immobilizzazione dei veicoli salvo i casi di emergenza.

**19) L'art. 79 è soppresso.**

La frenatura a mano, è incompatibile con i sistemi di protezione della marcia dei treni. Il freno a mano è utilizzato per l'immobilizzazione dei veicoli.

**20) L'art. 80 è il soppresso**

La frenatura a mano, è incompatibile con i sistemi di protezione della marcia dei treni. Il freno a mano è utilizzato per l'immobilizzazione dei veicoli.

**21) Modifica all'art. 81**

Nella TABELLA A. sono eliminate le tradotte che devono rispettare le norme dei treni.

La TABELLA B (Quadro 3°) è SOPPRESSA

**22) Modifica all'art. 81Bis**

Il freno continuo deve essere attivo su tutto il treno.

La frenatura a mano, è incompatibile con i sistemi di protezione della marcia dei treni. Il freno a mano è utilizzato per l'immobilizzazione dei veicoli.

**23) Modifica all'art.87**

I treni non condotti dalla cabina di guida di testa rispetto il senso di marcia non sono più ammessi a circolare, neanche in condizioni di degrado.

**24) L'art. 88 è soppresso, il testo diventa il nuovo art 30 dell'Allegato II PGOS**

**25) L'art. 88bis è soppresso, il testo diventa il nuovo art 30 dell'Allegato II PGOS**

**26) Modifiche all'art.90bis comma 1**

Per quanto non specificamente previsto restano valide le norme comuni e le Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC).

**27) Modifiche all'art. 91**

I treni navetta non telecomandati dalla cabina di guida di testa non sono più ammessi.

**28) Modifiche all art. 91 ter**

Rimossi i riferimenti ai gruppi di rotabili b) e c) per quanto riguarda la gestione delle porte a comando elettrico ed elettropneumatico in quanto non più ammessi a circolare.

Rimossi i riferimenti ai rotabili con chiusura manuale.

Inserito il principio per cui un veicolo adibito al servizio viaggiatori non può uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste né con i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.

Inserito quanto previsto dalla normativa attuale in caso di richiesta soccorso con locomotiva non atta al comando e controllo delle porte in cabina di guida.

Inserito quanto previsto dalla normativa attuale in caso di porte non correttamente chiuse in corso di viaggio.

**29) L' art. 91 quater è soppresso**

Le DPC sono di competenza delle Imprese Ferroviarie.

**30) Modifiche all' art. 111**

I mezzi per le manovre utilizzati per il soccorso ai treni devono essere attrezzati con SSB compatibili col SST.

**31) Modifiche all'art. 117 comma 5**

I riferimenti all' art 119 e relative tabelle sono soppressi, l' art 119 è stato sostituito dalla DEIF 32.

**32) Modifiche all'art. 118 comma 1**

I riferimenti all' art 119 e relative tabelle sono soppressi, l' art 119 è stato sostituito dalla DEIF 32.

**33) L' art. 119 è sostituito dalla Deif 32**

**34) Modifiche all'art.. 120**

I riferimenti all' art 119 e relative tabelle sono soppressi, l' art 119 è stato sostituito dalla DEIF 32.

**35) Modifiche all'art.. 128**

I riferimenti all' Allegato IVbis e relative tabelle sono soppressi, l' Allegato IVbis è stato sostituito dalla DEIF 32.

**36) Modifiche all'Allegato II**

Inserito il nuovo art. 29 per quanto concerne i rotabili equipaggiati con RSC, DAF e frenatura elettrica. (ex art 75bis)

Inserito il nuovo art. 30 che riporta quanto prescritto agli ex-art. 88 e 88bis.

La circolabilità delle locomotive è riportata nelle DPC.

**37) L'allegato IV è sostituito dalla DEIF 32**

**38) L'allegato IVbis è sostituito dalla DEIF 32**

**39) Modifiche all' Allegato V**

Per Le linee o tratti di linea sui quali è garantita la copertura GSMR la linea potrebbe non essere dotata di telefono fisso in cassa stagna.

**40) Modifiche agli art. 9 e 11 dell'Allegato VI**

Le prescrizioni possono essere notificate avvalendosi di supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali registrate.

Le prescrizioni possono essere notificate solo all' agente di condotta.

La ripresa della corsa è sempre vincolata ad autorizzazione del regolatore della circolazione.

**41) Modifiche agli art. 11 e 13 dell'Allegato VIBis**

Le prescrizioni possono essere notificate avvalendosi di supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali registrate.

Le prescrizioni possono essere notificate solo all'agente di condotta.

La ripresa della corsa è sempre vincolata ad autorizzazione del regolatore della circolazione.

## **ALL. I-02 – MODIFICHE ALLA IEFCA “ISTRUZIONE FRENO CONTINUO AUTOMATICO” IN VIGORE DAL 01.04.2013**

**1) Modifica all'art. 2**

Il freno continuo automatico deve agire su tutto il treno e deve essere graduabile sia in frenatura che in sfrenatura.

**2) Modifica all'art. 5**

Non deve essere utilizzato il dispositivo comunemente denominato "osso di morto".

**3) Modifica all'art. 17**

Per le tradotte valgono le medesime norme previste per i treni.

**4) Modifica all'art. 23**

Tutti i treni devono avere il freno continuo automatico agente su tutto il treno. I freni a mano si usano solo in caso di emergenza.

## **ALL. I-03 – MODIFICHE ALLA IPCL “ISTRUZIONE PER IL PERSONALE DI CONDOTTA DELLE LOCOMOTIVE” IN VIGORE DAL 01.04.2013**

### **1) Modifica all'art. 1 comma 1 bis**

Introdotta il principio che la sperimentazione di nuove norme deve essere sempre autorizzata dall'ANSF.

### **2) Modifica all'art. 1 commi 4, 5, 6, 7**

Sulla base dell'introduzione del principio che la condotta dei treni può essere assegnata ad un solo agente di condotta, in presenza di ulteriori agenti che eventualmente affiancano il macchinista per lo svolgimento delle funzioni di secondo agente o per istruzione, vale quanto indicato nel presente comma riferito all'aiuto macchinista.

### **3) Modifica all'art. 2 commi 1 e 2**

Per ciò che riguarda la circolazione dei treni l'agente di condotta dipende sempre dal regolatore della circolazione.

### **4) Modifica all'art. 2 comma 3**

Introdotta il principio che la condotta dei treni può essere assegnata ad un solo agente di condotta.

### **5) Modifica all'art. 3 comma 1**

#### **Presenza del personale sui mezzi di trazione e sui treni**

1.- I mezzi di trazione (1) in servizio ai treni circolanti sui binari dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale devono essere affidati al personale (2), in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie secondo i seguenti criteri:

- Un agente addetto alla condotta (3) nei seguenti casi:

a) mezzi di trazione, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il controllo della marcia del treno (SCMT, ETCS) in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee attrezzate con le corrispondenti o compatibili apparecchiature per il controllo della marcia del treno (sottosistema di terra);

b) mezzi di trazione, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il supporto alla condotta del treno (SSC), in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee attrezzate con le corrispondenti o compatibili apparecchiature di supporto alla condotta del treno (sottosistema di terra);

c) Particolari servizi, quali:

- locomotive (4), automotori ed automotrici (5), isolati o meno, effettuanti manovre;

- locomotive attive o trainanti se stesse: in multiplo attacco seguenti quelle di guida, intercalate o agganciate in coda ai treni;

- Due agenti addetti alla condotta, di cui uno con funzioni di primo agente e l'altro di secondo agente. La funzione di secondo agente può essere svolta da un agente in possesso di specifica abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno) o da un agente di condotta in fase di professionalizzazione

Sui treni deve essere presente, oltre al personale di condotta:

- Un agente in possesso di specifica abilitazione all'accompagnamento treni (capotreno) se trattasi di treni viaggiatori;

- Un agente Tecnico Polifunzionale se trattasi di treni merci con mezzo di trazione affidato ad un solo agente di condotta;

- Un agente abilitato FT-A se trattasi di spostamenti di materiale vuoto ambito stessa località con mezzo di trazione affidato ad un solo agente di condotta.

La presenza di altro agente sui mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta non è necessaria per lo svolgimento delle manovre e per i treni merci circolanti ai sensi della Prescrizione RFI n°3227/2006.

*(1) Per mezzo di trazione deve intendersi qualsiasi rotabile munito di trazione propria anche quando è telecomandato da altro rotabile (carrozza pilota, rimorchio, ecc.)*

*(2) Detto personale è richiamato nei regolamenti con la dizione "personale di condotta" o "personale di macchina".*

*(3) Per un agente addetto alla condotta deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "solo guidatore".*

*(4) I richiami alle locomotive senza alcuna specificazione sono riferiti alle locomotive di tutti i generi di trazione.*

*(5) I richiami alle automotrici senza alcuna specificazione sono riferiti a tutte le automotrici sia termiche che elettriche.*

#### **6) Modifica all'art. 3 bis**

Introdotta il principio che il capotreno è necessario solo sui treni viaggiatori.

#### **7) Modifica all'art. 7 comma 10 bis**

Nel caso delle manovre su binari di circolazione non indipendenti:

- la cabina di guida 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. Tali condizioni non sono richieste nel caso di manovra spinta;

il convoglio deve disporre di un sistema di frenatura che assicuri il suo arresto e la sua immobilizzazione anche in presenza di eventuale rottura degli organi di aggancio.

#### **8) Modifica all'art. 7 comma 28**

Non è più consentito che il manovratore prenda posto in testa alla colonna spinta nelle colonne di limitata composizione (caso b) del comma 28).

#### **9) Modifica all'art. 15 comma 9**

Sui GI ricadono le competenze riguardanti le attività di sicurezza sugli impianti di terra.

Sulle IF ricadono le competenze sulle attività di sicurezza relative ai veicoli.

Le linee AC/AV sono disciplinate con gli stessi principi delle altre linee.

Non è più prevista la circolazione dei treni senza sistemi di protezione, salvo guasti durante il servizio.

#### **10) Modifica all'art. 20 comma 2**

I treni non condotti dalla cabina di guida di testa rispetto il senso di marcia non sono più ammessi a circolare, neanche in condizioni di degrado.

#### **11) Modifica all'art. 24 commi 2, 3**

Non è più prevista la frenatura a mano e parzialmente continua, perché incompatibile con i sistemi di protezione della marcia dei treni.

Non è più prevista la possibilità di proseguire la marcia se non possono essere rispettate le norme di frenatura.

#### **12) Modifica all'art. 25 commi 1 e 2**

Non è più prevista la frenatura a mano e parzialmente continua, perché incompatibile con i sistemi di protezione della marcia dei treni.

Il freno a mano è utilizzato per l'immobilizzazione dei veicoli.

#### **13) Modifiche all'art. 40 commi 11 e 12**

Non sono più ammessi movimenti di rotabili per gravità.

Non è più ammesso il dimezzamento dei treni.

#### **14) Modifiche all'art 40 commi 13, 14, 15 e 16**

Le procedure dei presenti comma non sono più necessarie in quanto il sistema frenante deve garantire l'arresto di ogni parte del treno a seguito di spezzamento.

Resta ammessa la ricongiunzione a seguito spezzamento del treno.

**15) Modifiche all'art 40 comma 23, 24 e 25**

La presenza dell'aiuto macchinista non è più prevista.

Il capotreno è previsto solo per i treni viaggiatori.

La gestione dei casi particolari è indicata nelle apposite disposizioni di esercizio (DEIF 13, PEIF 32).

**16) Art 45 commi 2 e 3**

Verificandosi durante la corsa un'avaria al fischio e o tromba del mezzo di trazione di testa, il treno potrà proseguire fino alla prima stazione incontrata, al solo scopo di liberare la linea, purché lungo il percorso non siano in atto o possano attuarsi o situazioni che richiedano l'emissione di segnalazioni acustiche ai fini della sicurezza;

Qualora il treno sia in trazione multipla, verrà passata in testa una locomotiva col fischio funzionante, nella prima stazione in cui sia possibile.

**Allegato X IPCL**

**17) Modifica alla Parte I Cap 1 Caratteristiche della Scheda Treno:**

**punto 1.1 Descrizione e dati tecnici della scheda treno**

Nella descrizione dei dati tecnici della scheda treno non trovano più riscontro le dizioni di 'tradotta', 'treno postale', 'binario legale', 'binario illegale'.

**18) Modifica alla Parte I Cap 2 Norme per l'impiego della Scheda Treno :**

**punto 2.1 Consegna della Scheda Treno**

La scheda treno può essere consegnata su supporto cartaceo od informatico.

È compito dell'agente di condotta della locomotiva di testa acquisire evidenza della consegna della Scheda Treno agli altri agenti di condotta delle eventuali unità di trazione non comandate dalla cabina di guida di testa.

I treni senza Scheda Treno possono circolare solo con la Scheda Orario e le "Sigle Complementari". I treni OL per i quali non è possibile stampare né la Scheda Treno né la Scheda Orario utilizzano le prescrizioni di orario e "Sigle Complementari" che assieme assolvono alla Scheda Treno.

**19) Modifica alla Parte 4 BOLLETTINO DI FRENATURA E COMPOSIZIONE (BFC)**

**4.1 Generalità**

Il BFC, che può essere consegnato pure come supporto informatico. Qualora i dati treno non siano congruenti con quelli programmati sulla Scheda Treno, il guidatore deve ricorrere all'impiego delle "Sigle Complementari", che hanno le medesime funzioni della Scheda Treno.

## **ALL. I-04 – MODIFICHE ALLE NEAT “NORME PER L'ESERCIZIO DELLE APPARECCHIATURE TECNOLOGICHE” IN VIGORE DAL 01.04.2013**

### **1) Modifica parte I sez.2 punto 2.3**

Con i rotabili muniti dell'apparecchiature di bordo ETCS/SCMT/SSC il dispositivo Vigilante (o la sua specifica funzione) deve essere utilizzato secondo quanto previsto dalle norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione attrezzati con tali sistemi.

### **2) Modifica parte I sez.3 punti 4 e 4.1**

La spinta con maglia sganciabile non è più ammessa; in pendenza di adeguamento del SSB tale dato non deve essere utilizzato.

### **3) Modifica parte II sez.3 punto 13**

Recepito il principio che un altro agente deve prendere posto in cabina di guida nei casi di guasto al sistema di protezione e del dispositivo vigilante, oppure se è possibile mantenere la funzione vigilante attiva la condotta del treno può essere affidata ad un unico agente.

In ogni caso la velocità massima consentita è 50 Km/h.

### **4) Modifica parte II sez.3 punto 13.7**

La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.

### **5) Modifica parte II sez.3 punto 13.7**

Introdotta il principio che in assenza di protezione il limite di velocità da rispettare è sempre di 50 km/h, indipendentemente dalla ripetizione segnali efficiente e dalla presenza di altri agenti in cabina di guida. In caso di predisposizione SCMT/SSC conseguente ad attivazione SSB la velocità massima ammessa è di 30 km/h.

Ove ricorrendo la necessità di guidare dalla cabina posteriore di rotabili dotati di due cabine di guida o di treni reversibili non fosse possibile (es. per guasto) o prevista la possibilità di mantenere attivo l'SSB nella cabina anteriore, ferme restando le limitazioni previste dalla vigente normativa, il PdC dovrà inserire l'SSB nella cabina posteriore abilitata selezionando la modalità MANOVRA.

### **6) Modifica parte II sez.3 punto 18.9.3**

In caso di intervento frenatura d'urgenza con esclusione automatica del tachimetro, il PdC può proseguire la corsa solo se è protetto dal sistema di protezione.

In tutti gli altri casi il treno potrà proseguire, al solo scopo di liberare la linea, fino alla prima stazione incontrata, adottando i criteri prudenziali e le cautele che il caso richiede e purché il percorso non sia soggetto a restrizioni incompatibili con le modalità di marcia richieste.

### **7) Modifica parte I sez.5 punto 2**

Introdotta il principio che il treno può proseguire fino a termine corsa senza particolari soggezioni solo se è presente in cabina di guida un dispositivo ausiliario di visualizzazione della velocità e la protezione della marcia del treno sia attiva.

### **8) Modifica parte II sez.6 punto 10.8.2**

Introdotta il principio che i movimenti di retrocessione non autorizzati dal sistema di segnalamento devono essere autorizzati sempre dal regolatore della circolazione 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.

**9) Modifica parte II sez.6 punto 10.18**

qualora il mezzo di soccorso sia sprovvisto di SSB ERTMS/ETCS l'agente di condotta deve essere affiancato almeno da altro agente con l'obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell'agente di condotta.

## **ALL. I-05 – MODIFICHE ALLA ISPAT “ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI” IN VIGORE DAL 01.04.2013**

### **1) Modifica art.2**

Il capotreno deve essere in possesso delle specifiche competenze e idoneità previste dall'ANSF. Il capotreno è presente nei soli treni che effettuano servizio passeggeri e svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.

### **2) Modifica art.3**

Inserito l'obbligatorietà del possesso delle DPC.

### **3) Modifica art. 6**

Inserita l'obbligatorietà dell'inoltro della chiamata di emergenza nei casi previsti.

### **4) Modifica art. 7**

Inserito il principio dell'inequivocabilità della segnalazione di testa e di coda.

### **5) Modifica art. 9**

Rimossi i riferimenti ai gruppi di rotabili b) e c) per quanto riguarda la gestione delle porte a comando elettrico ed elettropneumatico in quanto non più ammessi a circolare.

Rimossi i riferimenti ai rotabili con chiusura manuale.

Inserito il principio per cui un veicolo adibito al servizio viaggiatori non può uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste né con i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.

Inserito quanto previsto dalla normativa attuale in caso di richiesta soccorso con locomotiva non atta al comando e controllo delle porte in cabina di guida.

Inserito quanto previsto dalla normativa attuale in caso di porte non correttamente chiuse in corso di viaggio.

### **6) Modifica art. 12**

Inserita la possibilità di ricevere prescrizioni su supporto informatico.

### **7) Modifica art. 13**

Inserito il principio per cui il capotreno coadiuva ove necessario l'agente di condotta nell'espletamento delle attività connesse alla sicurezza della circolazione.

### **8) Modifica art. 13**

Inserito il principio per cui i mezzi di trazione sono normalmente affidati ad un solo agente di condotta.

Eliminati i riferimenti relativi al posto del capotreno sui treni merci e sui treni navetta.

Inserito il principio per cui, l'agente di accompagnamento, quando si necessita la sua presenza in cabina di guida al posto del secondo agente, svolga solamente le funzioni di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta senza nessuna responsabilità sul controllo dei segnali.

### **Allegato 1 ISPAT**

### **9) Modifica art. 2**

Inseriti i limiti di velocità da rispettare in caso di anomalità al SSB. Recepito il principio che un altro agente deve prendere posto in cabina di guida nei casi di guasto al sistema di protezione e del

dispositivo vigilante, oppure se è possibile mantenere la funzione vigilante attiva la condotta del treno può essere affidata ad un unico agente.

In ogni caso la velocità massima consentita è 50 Km/h.

**10) Modifica art. 7**

Inserita la possibilità di comunicare le prescrizioni anche su supporto informatico.

**11) Modifica art. 10**

Inserita la definizione di velocità massima di un treno stabilita dal nuovo RCF.

**12) Modifica art. 17**

Soppresso. Non sono più ammesse le locomotive di spinta in coda con maglia sganciabile.

**13) Modifica art. 25**

In caso di anomalità all'infrastruttura il PdC non deve più concordare la riduzione di velocità con il Regolatore della Circolazione. A tal fine sostituito il precedente articolo con quanto stabilito dall'Art.13.2 del nuovo RCF.

E' ammesso retrocedere 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.

Rimossi i paragrafi relativi al dimezzamento e allo spezzamento di un treno e le relative norme relative alla gestione dei freni.

**Allegato 2 ISPAT - "DOCUMENTI DEL TRENO MODULI DI PRESCRIZIONE"**

**14) Modifica Art. 1**

Eliminato il riferimento delle linee ove non è ammesso l'anticipo corsa col solo rispetto delle indicazioni dei segnali e dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.

La scheda treno può essere consegnata su supporto cartaceo od informatico.

È compito dell'agente di condotta della locomotiva di testa acquisire evidenza della consegna della scheda treno e delle prescrizioni agli altri agenti di condotta delle eventuali unità di trazione non comandate dalla cabina di guida di testa.

Eliminato il riferimento alla locomotiva di spinta con maglia sganciabile non più ammessa.

Tutti i treni circolano con la Scheda Treno o con la Scheda Orario e le "Sigle Complementari".

I treni OL per i quali non è possibile stampare né la Scheda Treno né la Scheda Orario utilizzano le prescrizioni di orario e le "Sigle Complementari".

Nella descrizione dei dati tecnici della scheda treno non trovano più riscontro le dizioni di 'tradotta', 'treno postale', 'binario legale', 'binario illegale'.

In caso di incongruenza dei dati treno la scheda treno, a meno della sua ristampa, sarà sostituita dalle "Sigle Complementari" che assolvono le funzioni della scheda treno stessa.

Non disponendo né della Scheda Treno né delle "Sigle Complementari" il treno non può partire.

Il guidatore deve sempre avere prescritte le limitazioni di velocità dei mezzi di trazione oltre che dei veicoli.

**15) Modifica Art. 12**

Il BFC può essere consegnato su supporto cartaceo od informatico.

**Allegato 4 ISPAT**

**16) Modifica art. 6**

Inserite le restrizioni previste in caso di anomalità al SSB.

## ALL. I-06 – MODIFICHE ALLA ISM “ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEI MANOVRATORI” IN VIGORE DAL 01.04.2013

### 1) *Modifica Art 6:*

Le locomotive di spinta con maglia sganciabile non sono più ammesse.

### 2) *Modifica Art. 9:*

Tutti i treni devono essere provvisti di freno continuo automatico che si estende per tutta la loro lunghezza.

### 3) *Modifica Art. 20:*

Se i movimenti di manovra sono regolati con segnali fissi per treni, devono essere rispettate le norme di circolazione dei treni.

### 4) *Modifiche art. 21 comma 13:*

Nel caso delle manovre su binari di circolazione non indipendenti:

- la cabina di guida 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. Tali condizioni non sono richieste nel caso di manovra spinta;
- il convoglio deve disporre di un sistema di frenatura che assicuri il suo arresto e la sua immobilizzazione anche in presenza di eventuale rottura degli organi di aggancio.
- 

### 5) *Modifiche all' art. 22 comma 13:*

eliminato il caso della lettera b), ovvero il manovratore può prendere posto in testa alla colonna solo se può agire direttamente sul sistema frenante.

### 6) *Modifiche all' art. 23:*

**comma 3.** I movimenti di manovra a spinta sui binari di circolazione delle stazioni sono ammessi purché tali binari siano indipendenti da quelli percorsi da treni o altre manovre.

**comma 6.** Le manovre a spinta dei veicoli trasportanti merci pericolose sono sempre vietate.

### 7) *Modifiche all' art. 29:*

L'art 29 è soppresso, le tradotte sono una denominazione commerciale di determinati servizi e sono soggette alle medesime norme alle quali sono soggetti i treni.

### 8) *Modifiche all' art. 31:*

Il veicolo di coda deve avere il freno continuo efficiente.

### 9) *Modifica all'art. 2 dell'Allegato 1 - ESTRATTO DELL'ISTRUZIONE SULL'ESERCIZIO DEL FRENO CONTINUO AUTOMATICO*

il freno continuo automatico deve agire su tutto il treno e deve essere graduabile sia in frenatura che in sfrenatura.

### 10) *Modifica agli art. 2 e 4 dell'Allegato 5 - ESTRATTO DELLA PREFAZIONE GENERALE ALL'ORARIO DI SERVIZIO.*

#### *Modifica all'art.2:*

Le norme per l'impiego della scheda treno sono di competenza di Trenitalia e sono riportate nell'All. 2 ISPAT e nell'All. X IPCL.

#### *Modifica all'art.4*

Non è più ammesso utilizzare lo stesso numero e la stessa data di effettuazione di un treno per altri treni che percorrono tratte dello stesso percorso.

## **ALL. I-07 – MODIFICHE ALLE NVTV “NORME PER LA VERIFICA TECNICA DEI VEICOLI” IN VIGORE DAL 01.04.2013**

### **1) Modifica agli art. 4.3.1, 4.3.2 e 4.3.3 della Parte I:**

4.3.1 Le sottostazioni mobili di trasformazione e i carri alimentatori devono avere l'autorizzazione di messa in servizio, avere il numero europeo (NEV) a 12 cifre ed essere registrate nel RIN (Registro di Immatricolazione Nazionale); la circolabilità di tali veicoli è attribuita da RFI ed è contenuta nei fascicoli circolazione linea; In mancanza di tali requisiti tali veicoli possono viaggiare solo come TE. Il personale abilitato alla verifica, quando interessato, deve prendere visione delle norme specifiche per il veicolo da visitare.

4.3.2 Le norme di circolazione relative ai carri gru e veicoli simili aventi caratteristiche particolari sono regolate da norme emanate a parte dal GI.

4.3.3 I veicoli di cui ai punti 4.3.1 e 4.3.2, prima della partenza, devono essere sottoposti a visita tecnica da parte del personale abilitato alla verifica secondo quanto indicato all'allegato 12. L'esito di tale visita deve essere riportato su M40 da allegare ai documenti di scorta del veicolo. Su tale modulo deve essere apposto il numero della patente e la firma dell'agente che ha eseguito la visita.

### **2) Modifica agli art. 1.5, 1.7, 1.9 e 1.10 della Parte II:**

1.5 I veicoli, per essere ammessi a circolare sulla IFN, devono avere l'autorizzazione di messa in servizio, avere il numero europeo (NEV) a 12 cifre ed essere registrate nel RIN (Registro di Immatricolazione Nazionale).

1.7 I veicoli che presentano particolari caratteristiche di costruzione (ad esempio carri Ultrabassi, Modalohr, ecc.) sono ammessi a circolare sulla IFN sulla base di specifiche condizioni di circolabilità emesse dal GI.

1.9 Non possono essere effettuate sostituzioni di organi interessanti la sicurezza dei veicoli immatricolati (ad esempio rodiggio, carrelli, sistemi frenanti, sospensione, trazione, repulsione, ecc.) con parti di ricambio di tipo diverso da quelli originali, se non previsti dall'autorizzazione alla messa in servizio.

**ALL. I-08 – MODIFICHE ALLE IET “ISTRUZIONI PER L’ESERCIZIO IN TELECOMANDO” (INSERITE NELLE NORME PER LA CIRCOLAZIONE DEI ROTABILI E NELLE ISTRUZIONI PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI AD USO DEL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO) IN VIGORE DAL 01.04.2013**

**1) Modifica art.1.4.4.**

La manovra può essere effettuata nelle stazioni impresenziate da un agente in possesso di specifiche competenze.

Non è ammesso manovrare oltre i punti protetti dai segnali a meno che non sia stata preventivamente interrotta la circolazione dei treni nel tratto di linea attiguo.

I movimenti di manovra interessanti i PL devono avvenire con i dispositivi che inibiscono il transito lato strada attivi oppure quando 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.

## **ALL. I-09 – MODIFICHE ALLA ISD “ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEI DEVIATORI” IN VIGORE DAL 01.04.2013**

**1) Modifica all'art. 20 comma 6:**

Lo stazionamento è ammesso solo sui binari resi indipendenti dai binari di circolazione secondo le modalità previste dalla Istruzione per il servizio dei manovratori e dalla Istruzione per il personale di condotta delle locomotive.

**ALL. I-10 – MODIFICHE ALLE NORME NEITE - NEITE 25 KV  
“NORME PER L’ESERCIZIO IMPIANTI TRAZIONE ELETTRICA”  
- “NORME PER L’ESERCIZIO IMPIANTI TRAZIONE ELETTRICA  
PER GLI IMPIANTI TE 25 KV” IN VIGORE DAL 01.04.2013**

**1) Modifica all' art. 15:**

Le prescrizioni possono essere notificate avvalendosi di supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali registrate.

Le prescrizioni possono essere notificate solo all' agente di condotta.

**2) Il nuovo art. 17 è il seguente:**

La ripresa della corsa è sempre vincolata ad autorizzazione del regolatore della circolazione.

**3) Il nuovo art. 11 è il seguente:**

Le prescrizioni possono essere notificate avvalendosi di supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali registrate.

Le prescrizioni possono essere notificate solo all' agente di condotta.

**4) Modifiche all' art. 13:**

La ripresa della corsa è sempre vincolata ad autorizzazione del regolatore della circolazione.

## **ALL. D-01 – MODIFICHE ALLA DEIF 23 IN VIGORE DAL 01.04.2013**

- 1) *La presente DEIF è soppressa in ragione di quanto modificato sull'IPCL Art.3, ISPAT Art.14, PGOS Art.32*

Il posto del capotreno è previsto nella parte rimorchiata, salvo in caso di anomalità del SSB che impongono la presenza in cabina di guida con la sola funzione di vigilanza sull'agente di condotta.

## ALL. D-02 – MODIFICHE ALLA DEIF 24.1 IN VIGORE DAL 01.04.2013

1) *Il nuovo punto 2.1 è il seguente:*

### **2.1 Conoscenza della località di servizio.**

Il rispetto del requisito di conoscenza delle località di servizio di cui al punto 3 del paragrafo 2 si intende soddisfatto quando sono assicurate le condizioni di seguito riportate:

- a) Conoscenza della località acquisita e mantenuta secondo le modalità della COCS 9 revisione vigente di Trenitalia, per il personale di condotta in possesso di abilitazioni dei settori FT e AT che effettua servizio di manovra stabilmente o temporaneamente nella località stessa da registrarsi sull'Agenda dell'istruttore a cui è assegnato il personale;
- b) Conoscenza della località acquisita e mantenuta, con presa visione e firma del Registro delle disposizioni di servizio M47, per il personale di condotta che effettua servizio di manovra stabilmente o temporaneamente nella località stessa ;
- c) Per il personale di condotta dei treni, non compreso al precedente punto b), la conoscenza della località è da intendersi inclusa e mantenuta nell'ambito e con le stesse modalità della conoscenza della linea richiesta per l'effettuazione dei treni, limitatamente alle manovre che riguardano movimenti specifici, come ad esempio rientri/uscita da un deposito, ricovero, piazzamento e trasferimento da o per un parco adiacente alla località, regolate da segnali fissi, eseguite guidando dalla cabina anteriore nel senso del movimento da eseguire e riportati nella sezione 3.2 FL. Nel caso in questione, qualora il personale di condotta avesse dubbi sul movimento da svolgere, dovrà iniziare la manovra solo dopo comunicazione diretta relativa ai movimenti da eseguire, realizzata anche attraverso telefono cellulare con il Dirigente Movimento della località di servizio.

## **ALL. D-03 – MODIFICHE ALLA DEIF 29.1 IN VIGORE DAL 01.04.2013**

- 1) *La presente DEIF è soppressa in ragione della modifica apportate all'Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive.*

Tutti i contenuti della DEIF sono implicitamente compresi nelle modifiche apportate all'art. 3 dell'Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive (art. 3 –Allegato I-05).

## **ALL. P-01 – MODIFICHE ALLA PEIF 4.3 IN VIGORE DAL 01.04.2013**

- 1) *La presente PEIF è soppressa in quanto non è più ammessa la circolazione dei rotabili non attrezzati con SSB compatibile con il SST.*

## **ALL. P-02 – MODIFICHE ALLA PEIF 17.1 IN VIGORE DAL 01.04.2013**

- 1) *La presente PEIF è soppressa in quanto non è più ammesso la circolazione dei rotabili non attrezzati con SSB compatibile con il SST.*

## TABELLA

Personale, in possesso di abilitazioni/competenze, destinatario della DEIF

<b>Condotta</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>F</b>	<b>2° Ag.</b>
	37.2	37.2	37.2	37.2	37.2	37.2	37.2
<b>Accompagnamento e formazione treno</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>			
	37.2	37.2	37.2	37.2			
<b>Verifica</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>				
	37.2	37.2	37.2				
<b>Manutenzione</b>	<b>Competenza su organi di sicurezza</b>						
	---						

**Nota:** si rammenta che la cifra riportata all'interno di ogni casella indica il numero progressivo della DEIF di competenza immediatamente precedente alla presente e destinata al medesimo personale.