



DECRETO N. 2/2010 DEL 24/02/2010

«in vigore dal 01/06/2010»

**DEL DIRETTORE DELL'AGENZIA NAZIONALE
PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE**

Modifiche

Alle Norme per la Circolazione dei Rotabili

*Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle
Locomotive
(IPCL)*

- *Sostituire le pagine: 23-24, 25-26, 29-30 e 31-32 con quelle contenute nel presente fascicolo.*
- *Inserire le pagine: 24/1- 24/2 e 32/1-32/2 con quelle contenute nel presente fascicolo.*

Sono vietate le manovre in uscita all'atto del ricevimento del treno quando la pendenza media della linea dal segnale di protezione al termine del binario di ricevimento sia superiore al 15‰ in discesa.

9. — Di regola, le manovre non devono superare il punto protetto dal segnale di protezione che, di norma, è individuato sul terreno da apposito picchetto (1).

Limite delle manovre

Quando eccezionalmente si presenti la necessità di manovrare oltre tale punto, i movimenti devono essere autorizzati dal D.M. dopo aver adottato le prescritte cautele.

La manovra deve essere sempre preceduta da un agente con segnale di arresto a mano a 200 metri di distanza.

10. — Nelle stazioni comuni con altre Amministrazioni, le manovre sono regolate secondo apposite convenzioni anche in deroga alle norme vigenti.

Manovre in stazioni comuni con altre Amministrazioni

10 bis. — Nel caso delle manovre ricadenti nelle eccezioni di cui al secondo e terzo capoverso del precedente comma 7, la cabina di guida deve essere dotata di dispositivo vigilante attivo ed efficiente o, in alternativa, deve prevedersi la presenza, nella stessa cabina di guida, di altro agente in grado di arrestare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta.

Tale obbligo non sussiste nel caso di manovre spinte effettuate, ai sensi del successivo comma 28, lettera a), con il manovratore posto a bordo alla testa della colonna spinta.

11. — Le operazioni di manovra si realizzano con l'espletamento delle seguenti funzioni:

Funzioni delle manovre

(1) Il punto protetto dal segnale si trova ad almeno 100 metri dal segnale di 1ª categoria verso la stazione o, se il segnale è di 2ª categoria, ad almeno 100 metri dal punto che può essere occupato da un treno ricoverato sotto il segnale stesso ed avente la massima composizione dei treni che si effettuano sulla linea. Esso è individuato, di norma, da apposito picchetto (Art. 65 ter R.S.).

Nelle località di servizio munite di segnalamento plurimo di protezione è previsto un solo picchetto limite, ubicato con le modalità di cui sopra, rispetto al segnale che lo deve proteggere. L'effettivo posizionamento del picchetto, nell'ambito della località di servizio, spetta alle Unità periferiche interessate, in relazione alle specifiche esigenze locali.

— *dirigenza della manovra*

La dirigenza della manovra 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, compreso il macchinista, e può designare un agente incaricato di comandare il movimento disposto;

— *sorveglianza della manovra*

La sorveglianza consiste nel controllare il regolare svolgimento del programma prestabilito;

— *autorizzazione della manovra*

L'autorizzazione consiste nel benestare ad iniziare la manovra, dato dall'agente che predispose l'itinerario da percorrere.

L'agente che autorizza la manovra è colui che svolge le funzioni di deviatore;

— *comando della manovra*

Il comando consiste nell'impartire gli ordini di movimento o di arresto al macchinista.

L'agente che comanda la manovra è colui che svolge le funzioni di manovratore;

— *esecuzione della manovra*

L'esecuzione consiste nell'effettuare i movimenti di manovra in base agli ordini impartiti.

L'agente che esegue la manovra è il macchinista.

Le suddette funzioni possono essere cumulate in maniera diversa, a seconda dei casi specifici.

Dirigenza e
sorveglianza
delle manovre

12. — Le manovre debbono essere dirette e sorvegliate dal personale addetto alla formazione treni o dal capotreno dell'Impresa Ferroviaria.

Si fa eccezione per gli impianti in cui la manovra è affidata a personale del Gestore dell'Infrastruttura dove le suddette incombenze competono al D.M. o ad altro agente incaricato.

13. — Non disponendo degli agenti necessari per accompagnare la manovra nei diversi spostamenti e per fare le occorrenti segnalazioni, può essere utilizzato il personale di scorta.

14. — L'avvicinamento di una colonna in manovra ad una ferma, quando siano interessati veicoli con viaggiatori e la manovra sia comandata da un solo agente che provvede anche all'aggancio, deve essere diretta e sorvegliata sul posto dal personale addetto a svolgere tali incombenze.

Nel caso suddetto basta però sempre un solo agente ad avvicinare ed agganciare al treno una locomotiva isolata o un gruppo di locomotive.

L'accostamento deve avvenire rallentando opportunamente la velocità allo scopo di evitare urti che possono arrecare danno ai viaggiatori.

15. — Nel regolare la velocità delle manovre i macchinista dovrà tener conto dei mezzi frenanti di cui dispone, dello spazio di visuale libera, delle modalità con cui si svolge la manovra, nonché delle particolari condizioni di cui ai successivi commi 25 e 26.

**Velocità
delle
manovre**

Le manovre debbono eseguirsi non superando in ogni caso la velocità di 30 km/h, salvo prescrizioni più restrittive.

16. — I movimenti di manovra possono essere regolati:

- con i segnali bassi (art. 52 R.S.);
- con i segnali alti di manovra (art. 52 bis R.S.);
- con i segnali a mano (art.60 R.S.);
- con comunicazioni dirette a mezzo di radiotelefoni, aventi le caratteristiche di cui all'Allegato XVI punto 1 della presente Istruzione;
- con comunicazioni dirette a mezzo di altro sistema di comunicazione (citofono di bordo, telefono cellulare) in modo che sia rilevabile con continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto;

**Segnali per
regolare le
manovre**

- con accordi verbali;
- sulle selle di lancio, nel tunnel di lavaggio e nelle invasature delle navi traghetto mediante segnali specifici (Allegato 1/R.S., punti 1 e 3).

Determinati tipi di movimenti di manovra possono essere regolati con i segnali fissi per treni, eventualmente integrati da indicatori di direzione, secondo specifiche norme emanate dalle Unità periferiche interessate, e riportate nelle disposizioni locali e nell’Orario di Servizio.

Manovre
regolate da
segnali alti

17. — Un movimento di manovra regolato da segnali alti di manovra, quando questi forniscono gli aspetti di via libera previsti dal R.S., può estendersi fino:

- al successivo segnale alto di manovra disposto a via impedita;
- al paraurti di binario tronco;
- al punto d’ingombro preannunciato con specifico aspetto.

Nei casi suddetti, i segnali bassi, posti a valle dei segnali alti a via libera, non hanno significato.

Nelle stazioni dotate di segnali alti di manovra, un movimento è comandato dai segnali bassi nei seguenti casi:

- a) quando lungo l’istradamento interessato manchino i segnali alti;
- b) quando un segnale alto è disposto a via impedita o spento ed il segnale basso posto in corrispondenza è a via libera.

Inoltre, se la manovra è comandata da segnale alto comune a più binari, deve essere rispettato il segnale basso relativo al binario da cui la manovra parte.

Manovre
regolate da
segnali bassi

18. — Un movimento di manovra regolato da segnali bassi di manovra, quando questi forniscono l’aspetto di “libero passaggio” previsti dal Regolamento sui Segnali, può estendersi fino:

- al successivo segnale basso disposto a via impedita;
- al paraurti di binario tronco;
- ad un punto prestabilito dall'agente che autorizza la manovra.

19. — Un movimento di manovra non regolato da segnali fissi di manovra si estende fino al punto prestabilito dall'agente che autorizza la manovra.

Manovre non
regolate da
segnali fissi

20. — L'attivazione del freno continuo sulle colonne in manovra non è richiesta, quando la frenatura dei mezzi di trazione attivi è sufficiente, salvo quanto previsto ai successivi capoversi.

Attivazione
del freno
continuo
sulle colonne
in manovra

Il freno continuo deve essere attivato quando le manovre interessano treni viaggiatori o materiale per treni viaggiatori, movimentato nell'ambito degli impianti ferroviari, fatta eccezione per le manovre eseguite all'interno degli impianti riparatori.

L'attivazione del freno continuo è in ogni caso richiesta per le manovre:

- che si svolgano in determinate condizioni (binari non indipendenti da quelli destinati alla circolazione dei treni, scarsa visibilità, ecc.);
- che interessino veicoli sui quali sia già attivato il freno continuo;
- che interessino colonne pesanti (tenuto conto della capacità frenante del mezzo di trazione) specialmente se si spostano su binari in pendenza. In quest'ultimo caso è ammesso attivare il freno continuo su una sola parte della colonna in manovra, onde aumentare convenientemente lo sforzo frenante disponibile.

Le Unità periferiche, sentite le Imprese Ferroviarie, stabiliranno in quali altri casi specifici l'attivazione del freno continuo sulle colonne in manovra si presenti conveniente, in relazione all'effettivo snellimento del servizio ed alla maggiore sicurezza conseguibile ed impartiranno le opportune disposizioni.

**Avvisi al
macchinista**

21. — I manovratori devono avvisare preventivamente il macchinista del mezzo di trazione dei movimenti di manovra da eseguire.

**Manovre
spinte**

28. — Quando la cabina di guida da cui viene eseguita la manovra non si trova in testa alla colonna nel senso del movimento, un manovratore deve, tranne nei casi di cui al successivo capoverso, accompagnarla a terra, mantenendosi in posizione tale da poter sorvegliare l'istadamento da percorrere nonché da poter effettuare al guidatore le segnalazioni necessarie.

È consentito che il manovratore prenda posto in testa alla colonna spinta nei seguenti casi:

- a) quando la colonna sia munita da freno continuo automatico attivo e questo possa essere comandato direttamente dal manovratore in testa mediante la valvola portatile di frenatura oppure quando sia possibile azionare la frenatura di emergenza tramite il rubinetto di comando della frenatura di emergenza (o altro dispositivo di comando della frenatura continua automatica) presente in cabina di guida. In questo caso:
 - il manovratore deve conoscere le operazioni da eseguire per azionare la frenatura dalla cabina;
 - l'agente di condotta e il manovratore devono rimanere in contatto continuo con comunicazioni dirette a mezzo citofono di bordo o telefono cellulare, in modo che sia rilevabile con continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto e il movimento possa essere arrestato qualora si interrompa la comunicazione;
- b) quando, in relazione alla limitata composizione della colonna spinta, alla velocità e alle condizioni di svolgimento della manovra, possa, all'occorrenza, essere garantito l'arresto della colonna stessa nella visuale libera dall'agente di testa. Dalla composizione della colonna spinta si prescinde quando i movimenti di manovra sono regolati per mezzo di radiotelefoni.

29. — Le manovre possono essere effettuate senza la presenza dell'agente che svolge la funzione di comando della manovra (manovratore) solo quando siano rispettate tutte le seguenti condizioni:

**Manovre
Senza
manovratore**

- siano regolate dai segnali fissi;

- siano eseguite dalla cabina di guida anteriore della colonna, nel senso del movimento da eseguire;
- l'agente di condotta abbia esatta conoscenza della località di servizio e delle sue particolarità connesse al servizio di manovra.

Manovre in
particolari
situazioni
locali

30. — Nelle zone in cui, per situazioni locali d'impianto o di esercizio, le manovre potrebbero rivelarsi particolarmente pericolose per le persone, le Unità periferiche interessate possono impartire opportune norme cautelative.

Guasti e
anormalità
ai segnali
fissi

31. — Qualora con una manovra si debba oltrepassare un segnale basso spento (se trattasi di segnale basso luminoso) o disposto a via impedita, il deviatore, esperiti gli accertamenti di sua spettanza, autorizzerà a chi comanda la manovra, con le modalità stabilite dalle norme locali, il movimento richiesto.

Analoga procedura va seguita qualora si debba oltrepassare un segnale alto di manovra spento o disposto a via impedita e qualora sia contemporaneamente inefficiente anche il segnale basso che sussidia il segnale alto di manovra.

Nei movimenti di manovra scortati da manovratore, questi deve avvisare verbalmente il macchinista fornendogli le informazioni necessarie.

Quando la manovra avviene senza la presenza del manovratore spetta a chi autorizza i movimenti, di avvisare verbalmente il macchinista del segnale spento o a via impedita.

Deviatore in
falsa
posizione

32. — Il macchinista, qualora rilevi che un deviatore incontrato di calcio è disposto in falsa posizione, non deve avanzare oltre la relativa traversa limite (1). Se accidentalmente venisse impegnato un deviatore di calcio in falsa posizione, il macchinista non deve eseguire alcun movimento in senso opposto finché non sia normalizzata la posizione del deviatore stesso.

(1) tale disposizione non si applica per i deviatori tallonabili a ritorno elastico per i quali sono da osservare le specifiche istruzioni.

33. — Nella esecuzione delle manovre sui binari del deposito, senza l'intervento di un agente di stazione è vietato impegnare i deviatori ed i binari del movimento.

Manovre in deposito

34. — Per lo stazionamento dei veicoli sui binari stazione deve essere rispettato quanto previsto al precedente art. 6 bis.

Stazionamento in stazione

35. — Per i treni senza capotreno, nelle stazioni ove non sia in servizio il personale addetto alla manovra e nelle fermate, le manovre sono ammesse solo per scarto veicoli in avaria o altra emergenza.

Manovre in caso d'emergenza

In tal caso spetta al personale di condotta:

- mettersi in contatto con il Referente della propria impresa ferroviaria per ricevere istruzioni circa il rispetto della composizione del treno riguardo all'eventuale presenza di merci pericolose, prima di procedere all'eventuale scarto veicoli;
- garantire l'immobilizzazione dei veicoli lasciati in stazionamento.

36. — È vietato di gettare rosticci sui deviatori, sulle piattaforme ed in altre località, ove potrebbero dar luogo ad inconvenienti, nonché di gettare acqua od azionare le sabbie sui deviatori e sui relativi pedali.

Divieto di gettare rosticci sui deviatori

Art. 8

Soppresso

Art. 9

Manovre sulle piattaforme e sui ponti a bilico

1. — Prima di impegnare una piattaforma sia con la locomotiva che coi veicoli, deve essere accertato che essa sia bene a posto e assicura coi fermagli.

2. — È proibito di impegnare con la locomotiva i ponti a bilico che non siano a rotaia continua e che non abbiano il relativo segnale disposto per il passaggio.

3. — I rotabili da girare sulle piattaforme devono essere fermati con staffe, salvo che gli stessi vengano frenati con freno moderabile o con freno continuo automatico dall'agente incaricato.

I mezzi di trazione elettrici o rotabili eventualmente dotati di organi di presa corrente, dovranno avere, durante la giratura, gli organi stessi abbassati.

Art. 10

Manovra dei treni con più locomotive

1. — Le manovre di un treno rimorchiato da più locomotive, quando trattasi semplicemente di togliere od aggiungere un solo veicolo o gruppo di veicoli, possono essere eseguite da tutte le locomotive riunite. In tal caso è sempre il macchinista della locomotiva di testa che regola i movimenti secondo i segnali del manovratore.

2. — Quando invece in una data stazione debbansi effettuare diversi movimenti, le manovre saranno di regola eseguite dalla locomotiva che trovasi direttamente agganciata ai veicoli.

3. — Qualora si tratti di un treno rimorchiato da locomotive in comando multiplo, prima di iniziare le operazioni di manovra, dovrà essere disattivato il telecomando delle locomotive accoppiate.

Locomotive in
comando
multiplo

Art.11

Manovre a spinta ed a gravità

1. — Le manovre a spinta vengono eseguite lanciando con adeguata velocità e per breve tratto, uno o più veicoli sganciati in modo da imprimere loro una spinta sufficiente a farli proseguire da soli fino al punto voluto.

2. — Le manovre a spinta non ricadenti nelle eccezioni di cui al secondo e terzo capoverso dell'articolo 7, comma 7, sono ammesse negli scali merci, sui binari di deposito dei

Manovre a
spinta

veicoli, sui binari secondari di stazione e, solo per la composizione dei treni in partenza e la scomposizione dei treni in arrivo, anche sui binari di circolazione.

3. — Nell'orario sono indicate con segno convenzionale le stazioni dove sono vietate le manovre a spinta o sono permesse solamente da una parte del piazzale.

4. — In qualsiasi stazione, autorizzata o no, le manovre a spinta sono vietate:

- a) quando interessino veicoli viaggiatori, altri veicoli contenenti persone, nonché carrozze speciali (per visita linea, ispezioni trolley, carrozze dinamometriche e simili) anche se non occupate;
- b) quando interessino locomotive od automotori inattivi;
- c) quando interessino veicoli recanti marcature od etichette che prescrivano tale restrizioni di manovra;
- d) quando interessino trasporti richiedenti l'impiego di più di un carro;
- e) quando, per scarsa visibilità dovuta ad intemperie o ad altre contingenti situazioni locali (mancanza di illuminazione, ecc.), non si possa facilmente regolare la velocità;
- f) quando le manovre interessino binari sui quali, o nelle cui vicinanze, si eseguono lavori.

5. — Il macchinista, prima di eseguire una manovra a spinta, deve essere informato delle condizioni in cui questa dovrebbe effettuarsi, cioè del numero dei veicoli staccati, del punto approssimativo ove questi debbono

Artt. 11

– 32/2 –

*(Pagina bianca – disponibile per futuri
aggiornamenti)*