



**DECRETO n. 12/2009 del 26/11/2009**

**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)**

**entrata in vigore**  
**13/12/2009**

*Sostituire le pagine 38, 38/1 e 38/2 con quelle contenute  
nel presente fascicolo.*

prolunga la precedente estesa di un tratto corrispondente ad almeno una sezione di blocco radio.

A partire da una distanza di 1500 metri a monte del termine di una Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa (art. 21 bis - B lettera a) del Regolamento sui Segnali) il Sistema impone una limitazione di velocità a 90 km/h. Tale limitazione di velocità non è prevista nella particolare condizione di circolazione in cui l'EOA coincide con la fine della sezione di blocco ubicata in precedenza a quella che termina al segnale imperativo di protezione e quest'ultima risulta libera.

9 *ter* - Sulle linee munite dei sottosistemi di terra SCMT e SSC, oltre ai treni attrezzati con sottosistemi di bordo compatibili, sono ammessi a circolare anche:

- a) i treni non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra, specificamente individuati da apposite direttive dell' Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;
- b) i treni composti da:
  - rotabili utilizzati per la manutenzione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (mezzi d'opera);
  - locomotive di manovra che, per esigenze tecniche, devono essere trasferite presso l'impianto di manutenzione più vicino all'impianto nel quale prestano servizio;
  - rotabili d'epoca,in possesso delle caratteristiche tecniche per circolare come treni ma non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra;
- c) i treni non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra, circolanti esclusivamente sulle reti regionali e che accedono alle stazioni comuni, fra reti regionali e rete in gestione a RFI, su binari dedicati, o che utilizzano tratti della rete in gestione a RFI.

Qualora i treni di cui alle precedenti lettere circolino anche senza la funzione di ripetizione continua dei segnali in macchina attiva, essi non dovranno superare la velocità di 100 km/h, salvo non siano condotti da due agenti di condotta entrambi in possesso della idonea patente e dei requisiti di conoscenza della linea. Tale limitazione di velocità può non essere applicata anche nel caso di treni attrezzati con un sottosistema di bordo efficiente ma non coerente con il sottosistema di terra presente sul tratto di linea su cui si trova a circolare, purché il tratto da percorrere con sistema non coerente non sia superiore a 100 km e durante la marcia su tale tratto sia presente in cabina di guida un secondo agente di condotta o il capotreno.

I treni di cui alle lettere precedenti circolanti anche senza la ripetizione continua dei segnali in macchina attiva, non devono, in ogni caso, superare la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario.

Le limitazioni di velocità a 100 e a 60 km/h devono essere prescritte ai treni interessati a cura dell'impresa ferroviaria o, nel caso dei mezzi d'opera di RFI, da RFI stessa, nella stazione di origine. Nella prescrizione devono essere elencate anche tutte le località di servizio dove deve essere rispettata la limitazione di velocità di 60 km/h. L'impresa ferroviaria dovrà inoltre comunicare al DM/DCO interessato i treni circolanti con le predette limitazioni di velocità.

Gli arrivi nelle stazioni comuni dei treni di cui alla precedente lettera c) devono avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni, per disposizione di impianto oppure quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisca, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle norme vigenti, la completa indipendenza degli itinerari stessi (articolo 21, comma 2). Qualora ciò non fosse possibile, il treno dovrà essere fermato al segnale di protezione, e gli dovrà essere imposta una limitazione di velocità a 30 km/h nel percorrere l'itinerario di arrivo. In tal caso il DM/DCO dovrà inoltre sospendere, per tutta la durata del movimento di ingresso del treno, i movimenti contemporanei di altri treni su

itinerari non indipendenti che ammettano velocità superiore a 30 km/h.

## Art.16

### **Partecipazioni delle prescrizioni di movimento**

1. -Sono «*prescrizioni di movimento*» tutti gli ordini e disposizioni di servizio inerenti all'infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni.

Sono «*prescrizioni tecniche*» tutti gli ordini e disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche del materiale rotabile, del proprio carico e della propria circolabilità.

2. -Le prescrizioni di cui al comma 1 che non risultano nell'Orario di Servizio debbono essere comunicate al macchinista ed al capotreno:

- a) con l'aspetto specifico dei segnali, con l'aspetto specifico delle segnalazioni in cabina di guida, per iscritto a mezzo degli appositi moduli (M.1 , M.3, M.4, M.40D.L., M. 40, ecc.), con dispaccio (1), oppure con comunicazione verbale registrata secondo le modalità previste dalle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni, se trattasi di prescrizioni di movimento;
- b) per iscritto a mezzo di apposito modulo di prescrizione, se trattasi di prescrizioni tecniche.

---

( 1 ) Per dispaccio intendesi una comunicazione firmata, registrata per iscritto e trasmessa per telefono od altro mezzo.