



DECRETO N. 12/2009 DEL 26/11/2009

«in vigore dal 13/12/2009»

DECRETO N. 13/2009 DEL 27/11/2009

«in vigore dal 02/12/2009»

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

**ISTRUZIONI
PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI
AD USO DEL PERSONALE DI
ACCOMPAGNAMENTO**

*Modifiche
alla Istruzione per il Servizio del Personale di
Accompagnamento dei Treni
(ISPAT)*

*Sostituire le pagine: 33,34, 34/1, 34/2 e 77,78 con quelle contenute nel
presente fascicolo*

Le fermate sono normalmente impresenziate.

Le fermate impresenziate possono essere ubicate anche nell'ambito di una stazione.

12. Sono *stazioni disabilite* le stazioni temporaneamente non presenziate da dirigente movimento. Durante il periodo di disabilitazione non possono effettuarsi incroci, precedenze o manovre di treni.

Stazioni disabilite

13. Sono denominate *posti intermedi* le stazioni disabilite, nonché le località di servizio definite ai commi da 7 a 11 del presente articolo, salvo che non vengano presenziate da dirigente movimento.

Posti intermedi

Sono denominati *posti di linea* i posti fissi per la custodia⁽¹⁾ dei passaggi a livello (esclusi quelli in consegna a stazioni abilitate) e gli altri posti fissi di vigilanza stabiliti dalle Unità periferiche interessate, nonché i cantieri di lavoro⁽²⁾.

Posti di linea

I posti intermedi che manovrano passaggi a livello sono assimilati ai posti di linea per quanto riguarda il servizio dei passaggi a livello stessi. Le località di servizio definite ai commi da 7 a 11 del presente articolo, quando vengano presenziate da dirigente movimento sono assimilate, ai fini della circolazione, ai posti di movimento, salvo quanto specificatamente disposto dal Regolamento sui segnali.

Quando una località di servizio svolga contemporaneamente più funzioni (ad esempio: bivio/PC) nell'orario di servizio devono essere specificatamente indicate le effettive funzioni svolte.

14. I *raccordi* sono impianti che assicurano il collegamento con stabilimenti industriali o simili e si possono diramare da un binario di stazione o da un binario di linea. Il movimento dei veicoli da e verso i raccordi avviene secondo modalità emanate dalle Unità periferiche interessate e riportate, all'occorrenza, nell'orario di servizio.

Raccordi

15. Su determinati tratti di linea in galleria sono presenti punti singolari di linea, individuati per l'allontanamento dei viaggiatori in caso di emergenza, denominati Posti di Esodo (PdE). I tratti di linea dove sono presenti i PdE devono essere indicati nell'orario di servizio, riportando per ogni PdE la progressiva chilometrica del punto di fermata del treno. Tali PdE devono essere segnalati sul terreno attraverso le apposite tabelle di cui all'articolo 65bis, comma 3, del Regolamento sui segnali.

Posti di Esodo

I PdE possono svolgere la funzione di distanziamento dei treni. In questo caso i PdE sono anche muniti dei segnali di cui all'articolo 43bis del Regolamento sui segnali. Ciascun PdE può essere escluso dall'esercizio.

Art. 2

Regimi di esercizio

1. La circolazione dei treni è regolata in ogni stazione da un *dirigente movimento* che deve essere in possesso della prescritta abilitazione e portare in servizio apposito distintivo.

Dirigente del movimento

(1) Si considerano *custoditi* i passaggi a livello il cui esercizio sia effettuato sul posto, o con manovra a distanza di barriere o semibarriere a cura del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

(2) Con la denominazione di *cantiere* s'intende un nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo sui binari percorsi dai treni e segnalato a distanza dall'apposita tabella "C" oppure "S" stabilita dal Regolamento sui segnali.

2. In particolari situazioni di impianto, determinate stazioni o determinati tratti di linea possono essere subordinati, agli effetti della circolazione treni, ad altre stazioni o posti di comando centralizzato. In tali casi, di norma, è omesso il presenziamento sul posto.

Le specifiche norme di esercizio sono contenute nelle Istruzioni per l'esercizio in telecomando.

Dirigente
Centrale
e locale

3. Su determinate linee a traffico intenso, nella regolazione della circolazione treni interviene un *dirigente centrale* per coordinare l'operato dei *dirigenti locali* delle stazioni, in base alle apposite Disposizioni per il servizio con dirigente centrale.

Dirigente
unico

4. Su determinate linee a scarso traffico la circolazione dei treni è regolata, anziché dai singoli dirigenti di stazione, da un *dirigente unico* che vi provvede in base alle apposite Disposizioni per il servizio con dirigente unico.

5. L'Unità centrale competente può inoltre disporre, per linee a scarso traffico, l'adozione di altre specifiche norme atte a disciplinare la circolazione dei treni in deroga alle norme comuni.

6. La circolazione dei treni deve essere protetta da uno dei seguenti sistemi:

- Sistema di controllo della marcia dei treni, di distanziamento e di segnalamento in cabina di guida (ERTMS/ETCS L2);
- Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT);
- Sistema di Supporto della Condotta dei treni (SSC).

A tal fine le linee devono essere attrezzate con uno dei sottosistemi di terra di tali sistemi; i treni devono essere attrezzati con i sottosistemi di bordo compatibili con i sottosistemi di terra presenti sulle linee da percorrere.

L'esercizio con tali sistemi deve svolgersi in conformità alla specifiche norme.

Circolazione
sulle linee
AC/AV

7. Determinate linee sono munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (ERTMS/ETCS L2). Con questi sistemi la circolazione dei treni è regolata mediante la concessione di "Autorizzazioni al Movimento" definite nel Regolamento sui segnali. Tale concessione è vincolata in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta.

Sui tratti di linea ove sono presenti i PdE la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è vincolata dal Sistema in modo tale che fra due PdE gestiti dal Sistema possa esserci solo un treno per volta.

Per l'esercizio di tali sistemi devono essere osservate le specifiche norme contenute nelle IET e nelle IELB AC/AV.

8. 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, specificatamente 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 4, comma 14 del Regolamento per la Circolazione dei Treni). 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.

9. La circolazione dei treni può essere regolata:

- col regime del blocco telefonico;
- col regime del blocco elettrico (manuale, automatico o conta-assi);
- col regime del blocco radio.

(Pagina disponibile per futuri aggiornamenti)

Art. 24

Marcia privilegiata

Allo scopo di meglio garantire il rispetto dell'orario per un determinato treno, può essere disposto che esso viaggi con «marcia privilegiata».

Generalità

Il servizio di un treno che viaggi con marcia privilegiata deve essere particolarmente curato da tutto il personale onde evitare ritardi. Le stazioni provvederanno per le opportune prescrizioni al treno ⁽¹⁾.

Nel regolare i cambi di incrocio e di precedenza e le priorità di itinerari, il treno stesso deve essere considerato di maggiore importanza di tutti gli altri treni.

L'Unità centrale competente e/o le Unità periferiche interessate potranno emanare, all'occorrenza, speciali disposizioni a carattere organizzativo riguardanti i treni viaggianti con a bordo Alte Personalità.

Art. 25

Ritardi e anormalità nella corsa dei treni

1. Quando un treno è in ritardo il personale ha l'obbligo di recuperare per quanto possibile il ritardo stesso, sia accelerando la corsa sia sollecitando il servizio, in modo da ridurre la durata delle fermate al minimo indispensabile (art. 11/8 del presente allegato).

Obbligo di recupero

In caso di ritardi la velocità di corsa dei treni può essere aumentata rispetto a quella assegnata dall'orario senza superare i limiti stabiliti dalla Prefazione generale all'orario di servizio o imposti dalle speciali condizioni in cui avviene la corsa.

2. L'agente di condotta che non possa mantenere la velocità d'orario, deve avvisarne il dirigente della prima stazione che raggiunge. Occorrendo alleggerire il treno o sussidiarlo con la locomotiva di riserva, il dirigente deve esigerne la richiesta scritta dal personale di condotta.

Lenta corsa

3. Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, il personale di condotta deve evitare, compatibilmente con la situazione in atto, di arrestare il convoglio in corrispondenza dei viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile, tale arresto deve avvenire in corrispondenza di un posto di linea o di blocco.

Arresto di un treno in linea

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 dove sono presenti PdE il personale di condotta deve, se possibile, arrestare il treno in corrispondenza di tali PdE.

1) "Vostro treno viaggia con marcia privilegiata da a"

4. Verificandosi durante il viaggio avarie provocate da urto o strappo, il capotreno deve sempre avvisarne il personale di condotta. Il capotreno o, in mancanza, il personale di condotta deve farne annotazione sul BFC o sul foglio di corsa dove è in uso.

5. Se durante il viaggio si incendiasse un veicolo, il treno dovrà essere fermato in punto opportuno non appena possibile.

**Anormalità
od irregolarità
riguardanti
la sicurezza**

6. Quando il personale di condotta o quello di scorta noti qualche anomalia od irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salvo disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione dell'anormalità.

Se questa non è eliminabile, o se trattasi di attentati interessanti la sicurezza della circolazione o l'incolumità dei viaggiatori, il capotreno, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richiesti dalla situazione, deve al più presto informare dell'accaduto il DM di una delle stazioni limitrofe (o il DCO), fornendo tutti gli elementi utili.

Se l'anormalità è tale da essere di pericolo ai treni percorrenti binari attigui di linee a più binari, il personale di condotta deve regolarsi nella maniera seguente:

- a) l'anormalità non interessa il binario percorso dal treno:
 - il personale di condotta dovrà esporre il segnale di arresto dalla cabina di guida ai treni marcianti in senso opposto come prescritto dall'art. 21/3 del Regolamento sui segnali, fermare il treno alla distanza di circa 1.200 metri dall'ostacolo, esporre un segnale d'arresto sul binario ingombro (bandiera o fanale) e, per le linee attrezzate con il blocco automatico, applicare il dispositivo di shuntaggio sul binario suddetto;
- b) l'anormalità interessa entrambi i binari per cui l'arresto del treno è determinato direttamente o indirettamente dall'anormalità stessa:
 - un agente di condotta immediatamente dopo l'arresto del treno dovrà portarsi il più rapidamente possibile a distanza non inferiore a 1.200 metri con la torcia a fiamma rossa accesa e provvedere quindi alla protezione come sopra. Sulle linee attrezzate con blocco automatico dovrà altresì provvedersi, subito dopo l'arresto del treno, all'applicazione del dispositivo di shuntaggio sul binario attiguo.

Nel caso di mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta, per la protezione di cui sopra, detto agente può avvalersi dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) o dall'agente di scorta, se presenti.