



**DECRETO n. 13/2009 del 27/11/2009**

**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**  
**2/12/2009**

*Sostituire le pagine 36/4, 36/5, 36/6, 37/2, 48, 82, 83, 84, 85, 85/1, 85/2 e 88 con quelle contenute nel presente documento.*

*Inserire le nuove pagine 84/1 84/2, 88/1 e 88/2 contenute nel presente documento.*

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 dal 6 bis al 10, 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 (es. Bivio/P.C.) nell'Orario di Servizio devono essere specificamente indicate le effettive funzioni svolte.

12 *bis*.- 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.

In alcune stazioni marittime di approdo delle navi traghetto esistono apposite invasature munite di ponti mobili che servono a congiungere i binari della nave con quelli della stazione.

12 *ter*. - Sulle linee di cui al precedente comma 2 , le stazioni, i posti di comunicazione, ed i bivi sono definiti *posti di servizio*.

12 *quater*. - 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.

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 Posto di Esodo può essere escluso dall'esercizio.

13. - Agli effetti della circolazione sulla linea costituisce «treno» qualsiasi mezzo di trazione (3), con o senza veicoli che debba viaggiare da una ad altra località di servizio o che parta da una località per disimpegnare un servizio lungo la linea e faccia ritorno nella località stessa. Treni

La denominazione e la qualità di treno vengono assunte alla partenza dalla località di origine e conservate durante il viaggio, l'arrivo, la sosta e la partenza nei punti intermedi del percorso, fino all'arrivo nella località terminale di esso. Però qualsiasi movimento effettuato durante le soste nelle località di servizio deve considerarsi *manovra*.

14. - Di regola i treni si distinguono in pari e dispari secondo il numero con cui sono contrassegnati.

15. - I treni si classificano in: ordinari, straordinari e supplementari; Classifica-  
zione treni

a) sono «ordinari» i treni indicati come tali nell'Orario di Servizio. Sono denominati «periodici» i treni ordinari che circolano:

-per uno o alcuni giorni della settimana per l'intera validità dell'orario o parte di essa;

- per determinati periodi compresi nella validità dell'orario. In tali periodi può essere prevista la soppressione per alcuni giorni della settimana;

- per l'intera validità dell'orario ma hanno prevista la soppressione per più di due giorni della settimana per la maggioranza delle settimane dell'orario.

L'orario dei treni ordinari può essere diramato in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio o nel corso della sua validità. Sulle linee dove il personale dei treni

---

(3) Esclusi i carrelli circolanti con le norme di cui all'apposita istruzione.

non interviene nel controllo degli incroci, l'orario dei treni ordinari può essere modificato durante il periodo di validità dell'orario secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente;

*b)* sono «*straordinari*» quei treni la cui effettuazione ha luogo soltanto quando se ne manifesti il bisogno. Il loro orario può essere compreso nell'Orario di Servizio oppure diramato a parte. Sono pure straordinari quei treni che si effettuano senza la preventiva indicazione delle ore di partenza e di arrivo nelle singole località di servizio (treni ad «*orario libero*»);

*c)* i treni «*supplementari*» sono la ripetizione di altri treni (ordinari o straordinari) di cui assumono l'orario con relativi incroci e precedenza. Tali treni possono essere messi in circolazione a seguito e, sul doppio binario, anche in precedenza ai treni dei quali sono la ripetizione.

Tradotte

16. - Per lo scambio di materiale fra stazioni, raccordi ed altri impianti della stessa località o di località diverse, sono di norma impiegati treni con particolari caratteristiche denominati «*tradotte*», le cui norme di circolazione sono riportate nell'art. 34.

Treni  
materiali

17. - Per esigenze di servizio connesse alla esecuzione di lavori e per carico e scarico di materiali in linea e nelle stazioni, sono impiegati particolari treni denominati treni materiali (M.L.), le cui norme di circolazione sono riportate nell'art. 34.

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 alle specifiche norme.

*9 bis* - Determinate linee sono munite di attrezzature atte a realizzare il Sistema per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (sistema ERTMS/ETCS L2). Con questo Sistema la circolazione dei treni è regolata mediante la concessione di «*Autorizzazioni al Movimento*» definite nel Regolamento sui Segnali.

La concessione delle «*Autorizzazioni al Movimento*» da parte del Sistema è vincolata in modo che ogni sezione di blocco possa essere occupata da un treno per volta.

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

L'Autorizzazione al Movimento è il permesso concesso ad un treno (in relazione alla sua posizione) di marciare fino ad una specifica posizione.

Il termine di un' Autorizzazione al Movimento (End of Authority - EOA) è il punto fino al quale il treno è autorizzato a proseguire. L'indebito superamento della EOA provoca l'immediata applicazione della frenatura d'emergenza riarmabile a treno fermo. Se il valore di velocità al termine dell'Autorizzazione al Movimento è diversa da zero la EOA è definita come Limite di Autorizzazione (Limit of Authority - LOA).

L'avvicinamento di un treno al termine dell'Autorizzazione al Movimento, può avvenire, quando necessario, con velocità di rilascio. La velocità di rilascio ha la funzione di agevolare l'avvicinamento di un treno ad una EOA.

Si definisce estensione di un'Autorizzazione al Movimento lo spostamento della EOA in avanti, nel senso di marcia consentito dall'Autorizzazione al Movimento stessa. L'estensione di una Autorizzazione al Movimento

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale virtuale di protezione e partenza oppure nel caso di mancata concessione da parte del Sistema di Autorizzazione al Movimento ad un treno, pur essendo i segnali virtuali di protezione e partenza a via libera oppure i segnali virtuali di avanzamento o di avvio attivati a luce fissa, al treno stesso deve essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato; qualora le caratteristiche dei deviatori lo consentano e sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario stesso e, nel caso dei segnali imperativi di partenza oppure del segnale imperativo di protezione di un bivio o posto di comunicazione, sia possibile accertare anche la libertà del tratto di linea fino al successivo posto di servizio o fino al successivo segnale imperativo di Posto di Esodo o fino al successivo segnale di confine, al treno deve essere prescritto di non superare la velocità di 60 km/h..

3 *ter.* - Il dirigente che deve intervenire direttamente per licenziare il treno, previa consegna di apposita prescrizione (1), nei seguenti casi:

- treni con marcia privilegiata;
- treni con trasporti eccedenti la sagoma con divieto d'incrocio in linea;
- treni circolanti su tratto esercitato a binario unico di linea a doppio binario (Art. 36);
- sulle linee a semplice binario ogni qualvolta il treno da licenziare non sia distanziato con il solo blocco elettrico fino al posto di servizio limitrofo;
- ogni qualvolta sia necessario per situazioni contingenti.

3 *quater.* - Qualora il dirigente preveda che, in relazione al posto occupato dal capotreno, il licenziamento da parte di quest'ultimo possa riuscire difficoltoso ai fini della tempestiva partenza del treno, deve provvedere direttamente al licenziamento previe intese verbali con il capotreno ed il macchinista.

3 *quinqües.* - In caso di segnale di partenza distinto per binario, quando esistano le condizioni di cui al comma 3 e il segnale non è visibile, ma esista l'indicatore alto di partenza, al licenziamento del treno può provvedere il capotreno solo se detto indicatore è acceso.

Analogamente può provvedere il capotreno in caso di segnale di partenza comune a più binari, solo se il segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto specifico previsto dal Regolamento sui Segnali.

---

(1) "A .. . . . vostro treno licenziato dal dirigente".

8. - Le stazioni che immettono i treni sul binario illegale devono provvedere perché siano praticate le seguenti prescrizioni:

a) ai treni che devono percorrere stazioni disabilite e presenziate o che devono incontrare scambi di punta in altri posti intermedi presenziati, marcia a vista e limitazione di velocità a 30 km/h in corrispondenza dei posti stessi;

b) ai treni che devono incontrare scambi di punta non presenziati, provvisti o meno di fermascambi di sicurezza, fermata prima di impegnarli e ripresa della corsa con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione come prescritto all'art. 18/11;

c) ai treni che devono incontrare bivi in linea presenziati da dirigente, fermata prima di impegnare gli scambi dei bivi stessi.

9. - Il dirigente che presenzia un bivio in linea deve far proseguire i treni circolanti nel senso illegale, con la prescrizione di partire da binario sprovvisto di segnale di partenza

### **Art. 37**

#### **Guasto al blocco elettrico e/o alle telecomunicazioni**

Guasto del  
Blocco  
elettrico

1. - Sulle linee esercitate con il blocco elettrico manuale conta-assi, venendone a mancare il funzionamento, la circolazione dei treni deve essere regolata con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione oppure con dispacci di via libera o di giunto, tra stazione e posto di blocco intermedio o tra due posti di blocco intermedi.

2. - Sulle linee esercitate con il blocco elettrico automatico, venendone a mancare il funzionamento, i treni vengono, di regola, distanziati con marcia a vista, salvo che in determinate situazioni di esercizio stabilite dall'apposita Istruzione, nelle quali deve essere istituito il regime del blocco telefonico.

Guasto al  
Blocco  
radio

2 bis.- Sulle linee esercitate col blocco radio, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art.21 bis -B lettere a) e b) del Regolamento sui

Segnali), i treni vengono distanziati con marcia a vista, salvo che in determinate situazioni di esercizio, nelle quali la circolazione deve essere regolata con dispacci di giunto: da un posto di servizio, da un segnale imperativo di fine sezione, da un segnale imperativo di Posto d'Esodo, da un segnale di confine o dalla piena linea (progressiva chilometrica), fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, ad un segnale imperativo di fine sezione, un successivo imperativo segnale di Posto d'Esodo o fino ad un segnale di confine.

Sui tratti di linea ove sono presenti Posti di Esodo gestiti dal Sistema, la circolazione dei treni deve essere sempre regolata previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo segnale imperativo di Posto di Esodo oppure, per i soli treni in uscita, fino al segnale di confine.

3. - Nel caso di guasto al blocco elettrico con istituzione del blocco telefonico, l'avviso ai treni della circolazione con il regime del blocco telefonico deve essere notificato:

- con il mod. M.40 D.L. (B.A.) sulle linee esercitate con il sistema del blocco elettrico automatico;

- con il modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel) sulle linee esercitate con il sistema del blocco elettrico manuale o conta-assi.

La notifica della circolazione con il regime del blocco telefonico a mezzo dei predetti moduli impone al PdC l'obbligo di:

- rispettare le prescrizioni in esso contenute per regolare la marcia del treno sul tratto interessato;

- rispettare ugualmente tutti i segnali incontrati eccetto quelli di blocco intermedi (PBA) permissivi per i quali sul modulo stesso è prescritto esplicito esonero. Qualora trattasi di segnali di PBA intermedi con permissività temporanea l'esonero resta valido solo se il segnale stesso mantiene il carattere di permissività (lettera «P» accesa)

allorché viene incontrato dal treno. Tale esonero è relativo alla sola funzione di blocco.

Resta inteso che i treni non potranno mai essere esonerati dal rispetto dei segnali di protezione e di partenza delle località di servizio anche se agli stessi è stato conferito il carattere di permissività mediante la lettera «P» luminosa.

L'avviso della circolazione con il regime del blocco telefonico deve essere completato con il numero del dispaccio relativo alla via libera telefonica. Quando l'avviso di cui sopra viene notificato dal DM di una località di servizio «posto comando» ad un treno inviato verso la località di servizio «posto satellite», tale avviso può essere completato con il numero del treno che ha impegnato precedentemente la tratta ed il numero del dispaccio di giunto che il D.M. si è procurato, oppure con il solo numero del treno precedentemente ricevuto nel posto comando stesso, in caso di circolazione in entrambi i sensi su un solo binario per un treno da inviare in senso inverso.

Qualora venga istituito il blocco telefonico su una tratta comprendente diversi sistemi di blocco, ai treni dovranno essere partecipate le necessarie prescrizioni utilizzando i moduli previsti per il sistema esistente su ciascun tratto.

3 bis. - Sulle linee esercitate con il blocco elettrico manuale (B.E.M.) o conta-assi (B.ca) è ammesso autorizzare dalla precedente stazione, con la specifica prescrizione del mod. M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel), la ripresa della corsa dai segnali dei posti di blocco intermedi (P.B.I.) che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) disposti a via impedita e con lettera «A» spenta. Tale procedura può essere applicata anche per i segnali disposti a via impedita, dei posti di blocco intermedi (P.B.I.) che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) non muniti di lettera «A» luminosa e di protezione propria dei

PL con barriere (art. 53 la) e lb) del Regolamento sui Segnali); in tali casi per la notifica delle specifiche prescrizioni devono essere utilizzate le righe in bianco del modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel).

In associazione alle predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali interessati.

4. - Per il proseguimento di un treno da un segnale di partenza (unico o esterno) a via impedita, di una stazione disabilitata oppure da un segnale di un posto di blocco - intermedio disposto a via impedita non presenziato da dirigente movimento, devono essere applicate le seguenti procedure.

*a) Linea esercitata con blocco elettrico manuale o conta-assi*

**1) IL BLOCCO ELETTRICO RISULTA EFFICIENTE ED UTILIZZABILE.**

L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta il mod. M.40 D.L. (Bm/Bca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di PBI), la prescrizione n° 6 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.

**2) NON È STATO ISTITUITO IL BLOCCO TELEFONICO ED IL BLOCCO ELETTRICO NON È UTILIZZABILE.**

L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta il mod. M. 40 D.L. (Bm/Bca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di PBI), le prescrizioni n° 7 e n° 9 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.

**3) È STATO ISTITUITO IL BLOCCO TELEFONICO.**

L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta il mod. M.40 D.L. (Bm/Bca/B.tel), praticando la

prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di PBI), la prescrizione n° 8 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.

Il personale di condotta ricevendo il modulo M40 D.L. in una stazione disabilitata o fermata, avvalendosi all'occorrenza dell'agente di guardia, deve informare il capotreno dell'avvenuto ricevimento delle prescrizioni.

*b) Linee esercitate con blocco elettrico automatico*

1) LA SEZIONE DI BLOCCO AUTOMATICO A VALLE DEL SEGNALE DI PARTENZA RISULTA LIBERA (Blocco efficiente).

L'agente di guardia deve consegnare al treno il mod. M. 40 D.L. (BA), praticando la prescrizione n°1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 6 e, occorrendo, la prescrizione n.°19.

2) LA SEZIONE DI BLOCCO AUTOMATICO A VALLE DEL SEGNALE DI PARTENZA RISULTA OCCUPATA.

L'agente di guardia deve consegnare al treno il mod. M.40 D.L. (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 8 e, occorrendo, la prescrizione n° 19.

3) E' STATO ISTITUITO IL BLOCCO TELEFONICO – M. 40 D.L. (BA) – FRA STAZIONE PRECEDENTE E SUCCESSIVA.

L'agente di guardia deve consegnare al treno il mod. M. 40 D.L. (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 13 e, occorrendo, la prescrizione n° 19;

*c) Linee non esercitate con il blocco elettrico.*

L'agente di guardia deve consegnare al treno il mod. M.40 D.L. (Bm/Bca/B.tel), praticando, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, la prescrizione n° 1 e la

prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di PBI)

5. – Le procedure previste al comma 4 punto b) del presente articolo devono essere osservate anche per i posti intermedi (art. 14 comma 12) protetti da segnali di blocco automatico non permissivi presenziati da agenti che non siano dirigenti movimento, salvo la prescrizione n° 3 (*Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza interessato*) che non deve essere notificata nel caso di segnale di blocco intermedio

*5bis.* Sulle linee esercitate con blocco radio, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema (art. 21bis – B lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali), ai treni devono essere praticate, ai fini del distanziamento, le prescrizioni:

a) in caso di distanziamento con marcia a vista:

- di proseguire fino al successivo segnale fisso, oppure di proseguire fino al segnale imperativo di protezione di ..... (posto di servizio successivo) o fino al segnale imperativo di fine sezione n° ... o fino al segnale di confine, ubicato al km ..., con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h;
- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti.

Sui tratti di linea ove sono presenti i Posti di Esodo gestiti dal Sistema, il ricorso al distanziamento con la marcia a vista è ammesso, fino al successivo segnale fisso, nel solo caso di caduta connessione radio con arresto del treno.

b) in caso di distanziamento con dispaccio di giunto:

- di proseguire fino al successivo segnale fisso oppure fino al segnale imperativo di protezione di ..... (posto di servizio successivo) o fino al segnale imperativo di fine sezione n° ... o fino al segnale imperativo di Posto di Esodo o fino al segnale di confine, ubicato al km ..., non superando la velocità di 60 km/h;
- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti.

Inoltre, sui tratti di linea ove sono presenti i Posti di Esodo, nel caso in cui il di stanziamento con dispaccio di giunto

venga esteso oltre un PdS, al treno possono essere notificate anche le seguenti prescrizioni:

- siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale imperativo di protezione di .....(posto di servizio interessato);
- di non tener conto del segnale imperativo di partenza di .....(posto di servizio interessato).

Guasto  
contem-  
poraneo al  
blocco e alle  
telecomunica-  
zioni

6. - In caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, il personale del Gestore Infrastruttura deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare per quanto possibile la continuità della circolazione dei treni. Parimenti, anche il personale di condotta, in caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione utilizzabile allo scopo.

In caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di comunicare, sulle linee non attrezzate con il blocco elettrico la circolazione dei treni deve essere arrestata, salvo quanto previsto per le linee a dirigenza unica. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico, i treni possono continuare ad essere inoltrati con tale regime fino a quando non sia necessario regolare la circolazione con il blocco telefonico; in tale evenienza la circolazione deve essere arrestata.

7. - Soppresso

8. - Soppresso

### **Art.37bis**

**Movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita e con le lettere luminose («P», «D» o «A») spente. Superamento dei segnali disposti a via impedita aventi la sola funzione di protezione di zona soggetta a caduta massi.**

#### *A) Linee con blocco elettrico automatico*

1. - Un treno fermo ad un segnale di protezione o di partenza di una località di servizio disabilitata ed impresenziata, disposto a via impedita e con lettera luminosa "P" spenta, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve praticare le seguenti specifiche prescrizioni.

##### *Segnale di protezione*

- Superate il segnale di protezione di ..... disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante.

- Stazione di..... disabilitata ed impresenziata

##### *Segnale di partenza*

- Partite da ..... con segnale disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante.

- Stazione di..... disabilitata ed impresenziata.

2. - Un treno fermo ad un segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera "P" spenta che abbia anche la funzione di proteggere raccordi in linea, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve praticare al capotreno la seguente specifica prescrizione:

## Art.40

### **Ritardi e anomalità nella corsa dei treni – Retrocessione -Malore del macchinista o dell'aiuto macchinista o del capotreno**

Obbligo di recupero 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 (vedi Art. 21/11).

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 P.G.O.S. o imposti dalle speciali condizioni in cui avviene la corsa.

Segnalazione ritardi 2. - Le Unità periferiche interessate possono stabilire di comune accordo l'obbligo, per i dirigenti di determinate stazioni sede di Deposito locomotive di comunicare di iniziativa al capo deposito, per esigenze di turni di servizio, i ritardi dei treni superiori a 30 minuti.

Lenta corsa 3. - Il macchinista 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 macchinista deve fare la richiesta scritta al dirigente movimento.

Arresto in linea 4. - 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 di viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile, tale arresto deve avvenire in corrispondenza di un posto di linea o di blocco.

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.

4bis.- Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 sulle quali sono presenti PdE, l'arresto di un treno ad un PdE deve avvenire secondo una delle seguenti modalità, da individuarsi in base a quanto previsto nelle procedure per la gestione dell'emergenza elaborate da RFI e dalle imprese ferroviarie in base alla legislazione vigente:

- a) arresto ad un PdE prefissato;
- b) arresto al PdE individuato dal Sistema (revoca concordata);
- c) arresto nel primo PdE utile di iniziativa del PdC

Nel caso a), per l'arresto del treno, il DCO deve comandare la chiusura segnali sul segnale imperativo del PdE dove deve essere arrestato il treno ed informare il PdC dell'esecuzione dell'operazione;

Nel caso b), per l'arresto del treno, il DCO deve comandare la revoca concordata della MA del treno interessato ed informare il PdC dell'esecuzione dell'operazione;

Nel caso c) il PdC riducendo opportunamente la velocità, avvalendosi dei cippi chilometrici, dei segnali di PdE e delle indicazioni in orario, deve arrestare il treno in corrispondenza del primo PdE possibile.

Nel caso particolare di anomalie che determinino l'arresto di un treno non in corrispondenza di un PdE devono essere rispettate le procedure di emergenza previste in base alle circostanze.

In tutti i precedenti casi, qualora le procedure per la gestione dell'emergenza prevedano anche l'esodo da parte dei viaggiatori, il DCO deve inoltre:

- sospendere la circolazione sul binario attiguo nel tratto di linea interessato, evitando di fermare i treni in corrispondenza del PdE ove sarà arrestato il treno in emergenza;
- arrestare il prima possibile e comunque in corrispondenza di un PdE, i treni circolanti a seguito di quello in emergenza ;
- confermare al PdC l'arresto della circolazione su entrambi i binari;
- impedire l'ingresso di altri treni non ancora entrati nella linea.

In ogni caso, la discesa dal treno dei viaggiatori deve avvenire dopo che il PdC abbia ricevuto dal DCO la conferma di arresto della circolazione.

Irregolarità  
riguardanti la  
sicurezza

5. - Quando il personale di macchina 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'anomalia.

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 una delle stazioni limitrofe.