



**DECRETO N. 6/2009 del 16/06/2009**

**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  
01/07/2009**

**Sostituire le pagine: 5-6, 37-37/1, 37/2-38  
con quelle contenute nel presente documento.**

**Inserire le nuove pagine: 38/1-38/2.**

## INDICE

Art. 1	Disposizioni generali .....	pag. 7
» 2	Dipendenza del personale di macchina.....	» 10
» 3	Presenza del personale sui mezzi di trazione e sui treni.....	» 11
» 3 bis	Treni senza agente di accompagnamento dei treni (capotreno).....	» 15
» 4	Trasporto di oggetti o persone sui mezzi di trazione.....	» 18
» 5	Preparazione dei mezzi di trazione ed accompagnamento in stazione .....	» 18/2
» 6	Stazionamento dei mezzi di trazione .....	» 19
» 6 bis	Stazionamento dei rotabili di materiale ordinario.....	» 20/1
» 7	Manovre.....	» 21
» 8	Soppresso.....	» 31
» 9	Manovre sulle piattaforme e sui ponti a bilico .....	» 31
» 10	Manovra dei treni con più locomotive .....	» 31
» 11	Manovre a spinta ed a gravita .....	» 32
» 12	Soppresso.....	» 33
» 13	Disposizioni per l'esecuzione delle unioni .....	» 34
» 14	Linee, località di servizio e treni....	» 36
» 15	Regimi di esercizio .....	» 37
» 16	Partecipazioni delle prescrizioni di movimento.....	» 38/2
» 17	Rallentamenti.....	» 41
» 18	Itinerari e dispositivi di sicurezza..	» 42
» 19	Partenza ed avviamento dei treni...	» 45
» 20	Percorso dei treni .....	» 52
» 21	Arrivo e fermata dei treni. Ricevimento su binario ingombro .....	» 58/1
» 22	Treni in multipla trazione. Locomotive di rinforzo in coda.....	» 63
» 23	Segnali d'arresto e di rallentamento non notificati .....	» 65

Art. 24	Treni serviti da freno continuo	
	Avarie ai compressori.....	pag. 65
» 25	Uso dei freni in discesa nei treni utilizzanti freni a mano.....	» 67
» 26	Precedenze .....	» 67
» 27	Incroci .....	» 68
» 28	Treni ordinari periodici .....	» 71
» 29	Treni straordinari ad orario prestabilito .....	» 72
» 30	Treni straordinari ad orario libero..	» 73
» 31	Treni supplementari .....	» 73
» 32	Soppressione, riefettuazione, fusione e sostituzione treni .....	» 74
» 33	Anticipo nella corsa dei treni.....	» 75
» 34	Treni materiali e tradotte.....	» 77
» 35	Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario .....	» 78
» 36	Circolazione a binario unico su linea a doppio binario .....	» 79
» 37	Guasto al blocco elettrico o blocco radio e/o alle telecomunicazioni .....	» 82
» 37 bis	Movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita e con 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 .....	» 85/2
» 37 ter	Anormalità ad enti che hanno influenza sui sistemi di controllo della marcia dei treni (SCMT) e/o di supporto alla condotta dei treni (SSC).....	» 85/6
» 38	Locomotive isolate - Treni affidati al solo guidatore.....	» 86
» 39	Servizio in tempo di neve .....	» 87
» 40	Ritardi e anormalità nella corsa dei treni - Retrocessione - Malore del macchinista o dell'aiuto macchinista o del capotreno .....	» 88
» 41	Locomotive di riserva - Soccorso ai treni .....	» 96

Art. 15  
**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.

2. – La circolazione dei treni può essere regolata:

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

3. – Sulle linee a doppio binario esercitate col regime del «*blocco telefonico*» possono essere eccezionalmente previsti previa autorizzazione delle Unità centrali interessate e ai soli fini del distanziamento dei treni, posti intermedi di blocco telefonici, protetti da segnale e non presenziati da dirigente movimento.

Blocco  
telefonico

4. – Le linee esercitate col regime del «*blocco elettrico*» sono suddivise in tratti (sezioni di blocco), delimitati da segnali vincolati in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta.

Blocco  
elettrico

4 *bis*. – Le linee esercitate con il regime del «*blocco radio*» sono prive di segnali fissi luminosi. Tali linee sono suddivise in tratti (sezioni) delimitati da appositi segnali fissi definiti nel Regolamento sui Segnali.

Blocco  
radio

Il blocco radio garantisce che ciascuna sezione possa essere impegnata da un treno alla volta.

Il blocco radio assicura il distanziamento dei treni per mezzo d'informazioni trasmesse via radio a bordo dei treni appositamente attrezzati.

Il punto di passaggio da una linea col regime del blocco radio ad altre linee con altri regimi e viceversa è

protetto da un segnale luminoso di prima categoria (Segnale di Confine) preceduto da segnale di avviso.

Dirigente  
unico

5. – 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».

6. – Le Unità centrali interessate possono 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.

Dirigente  
centrale e  
locale

7. – 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».

8. – In particolari situazioni di impianti, determinate stazioni o determinati tratti di linee possono essere subordinate, agli effetti della circolazione treni, ad altre stazioni o posti di comando centralizzato. In tali casi può essere omesso il presenziamento in loco.

Le specifiche norme di esercizio sono contenute nelle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando e nelle Istruzioni emanate dalle Unità centrali e/o periferiche interessate.

9. – 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 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 ciascuna sezione non possa essere impegnata che da 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

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 o 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, per guasto o altra causa, anche senza la funzione di ripetizione continua dei segnali in macchina attiva, non devono superare la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, salvo limitazioni di velocità più restrittive. Tale limitazione di velocità deve essere prescritta 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 tutte le località di servizio dove la limitazione stessa deve essere rispettata. L'Impresa ferroviaria dovrà inoltre comunicare al DM/DCO interessato i treni circolanti con la predetta limitazione 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.40 D.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.