



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

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

**Modifiche al Regolamento per la
Circolazione dei Treni**

**entrata in vigore il
01/07/2009**

**Sostituire le pagine: 28, 28/1, 28/2, 28/3, 28/4 con
quelle contenute nel presente documento.
Inserire le nuove pagine 28/5 e 28/6.**

201

13. 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 d'esercizio sono contenute nelle Disposizioni per l'esercizio in telecomando e nelle istruzioni delle Unità centrali e/o periferiche interessate.

13 *bis*. 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.

13 *ter*. 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.

Nel tratto precedente al punto della linea in cui ha termine una Autorizzazione al Movimento in supervisione completa il sistema impone una velocità limitata. L'estensione del tratto ed il limite di velocità sono stabilite nelle Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AVERTMS/ETCS L2.

Per l'esercizio di tali sistemi debbono essere osservate le specifiche norme contenute nelle Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2.

Tali linee sono percorribili solo da treni attrezzati con apposite apparecchiature anch'esse rispondenti agli standard tecnico-funzionali del sistema interoperabile europeo di comando e controllo della marcia dei treni ERTMS/ETCS L2.

La circolazione dei treni con le apparecchiature ERTMS/ETCS L2 della cabina di guida in stato "Isolato" è ammessa con prescrizione di movimento e non superando la velocità di 60 km/h, solo:

- in caso di guasto di tali apparecchiature di bordo, allo scopo di liberare la linea, fino al successivo posto di servizio ove sia possibile il ricovero o l'uscita dalla linea, secondo le modalità previste nelle apposite Istruzioni;
- per determinate situazioni di guasto delle apparecchiature di terra, alle condizioni stabilite dall'Unità Centrale competente, limitatamente al tratto di linea interessato dal guasto e per i treni già presenti nel tratto di linea.

Su tali linee la circolazione dei rotabili non attrezzati è ammessa, in regime di interruzione, per l'esecuzione di lavori, per il soccorso ai treni, per il trasferimento di rotabili in avaria o per corse prova autorizzate dall'Unità centrale competente.



13 *quater*. 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 4, comma 14).

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 in ingresso del treno, i movimenti contemporanei di altri treni su itinerari non indipendenti che ammettano velocità superiore a 30 km/h.

14. Sono *prescrizioni di movimento* tutti gli ordini e disposizioni di servizio inerenti l'utilizzo dell'infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni.

Prescrizioni
di movimento
e tecniche

Sono *prescrizioni tecniche* tutti gli ordini e disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche, il carico e la circolabilità del materiale rotabile.

15. Le prescrizioni di cui al comma 14 che non risultano sull'orario di servizio devono essere comunicate al personale interessato:

a) con l'aspetto specifico dei segnali, con l'aspetto specifico delle segnalazioni in cabina di guida, per iscritto a mezzo degli appositi moduli (allegato III), con dispaccio o con comunicazione verbale registrata secondo le

modalità previste dalle Disposizioni per l'esercizio in telecomando e 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 modulo di prescrizione, se trattasi di prescrizioni tecniche.

Quando dall'indicazione di un segnale fisso o per l'intervento di un dispositivo di consenso elettrico (1) si possa accertare tempestivamente ai fini della sicurezza che l'ordine dato sia stato regolarmente eseguito, l'ordine stesso può essere impartito verbalmente o, se dato per telefono, se ne può omettere la registrazione.

Ordini verbali riguardanti la circolazione dei treni possono essere inoltre ammessi per casi specifici contemplati dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di servizio.

Prescrizio-
ni ai treni

16. Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, spetta al dirigente della stazione di origine del treno di impartire al personale del treno stesso le prescrizioni di movimento che lo riguardano fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove è programmato il cambio del riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento. Le stazioni interessate devono pertanto comunicare, con apposito dispaccio, le prescrizioni di movimento occorrenti alla stazione di origine od a quella che effettua il cambio del riepilogo delle stesse e riceverne conferma. Per le prescrizioni di movimento a carattere permanente le anzidette comunicazioni saranno trasmesse una sola volta, salve le eccezioni specificatamente previste.

(1) Agli effetti del presente Regolamento un consenso elettrico deve essere sempre occupabile (da rinnovarsi per ogni movimento di treno).



Determinate stazioni capotronco possono trasmettere in fac-simile i moduli contenenti le prescrizioni di movimento alla stazione di origine od a quella che effettua il cambio del riepilogo delle prescrizioni stesse, con le modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

17. Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, la stazione di origine del treno o quella che effettua il cambio del riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento, quando non abbia potuto provvedere direttamente o quando la necessità della prescrizione sia sopravvenuta dopo la partenza del treno, deve darne incarico con apposito dispaccio ad altra opportuna stazione, ricevendone conferma.

18. Spetta al personale addetto alla formazione dei treni o al capotreno, a seconda delle disposizioni stabilite per ogni singolo impianto dall'Impresa di appartenenza, compilare il bollettino di frenatura e composizione o il foglio di corsa sulle linee dove è in uso ed impartire al treno le occorrenti prescrizioni tecniche fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove si cambia il bollettino di frenatura e composizione o il foglio di corsa. Spetta agli stessi agenti provvedere, durante il percorso, alla notifica delle prescrizioni tecniche nel caso di variazioni dei dati riguardanti il materiale rotabile.

19. È obbligo del macchinista di avvisare l'aiuto macchinista delle prescrizioni e disposizioni ricevute. Analogo obbligo compete al capotreno per quanto possa interessare il personale di scorta.

20. Quando il treno ha in testa più locomotive, la stazione dà le prescrizioni al macchinista della prima

locomotiva di testa, il quale deve comunicarle ai macchinisti delle altre locomotive.

Quando il treno ha una locomotiva (attiva o trainante se stessa) in coda o intercalata, la stazione deve provvedere per le prescrizioni anche al macchinista di questa locomotiva. Se il treno ha in coda due locomotive, le prescrizioni sono date al macchinista della locomotiva contigua al treno, il quale deve comunicarle all'altro.