



- b) sulle linee con blocco elettrico automatico con segnalamento a tre aspetti (segnali di prima categoria con avviso accoppiato) e non attrezzate per la ripetizione dei segnali in macchina, l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) dovrà rimanere permanentemente in cabina di guida accanto all'agente di condotta;
- c) sulle altre linee l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) potrà allontanarsi di intesa con l'agente di condotta tenuto conto delle condizioni di circolazione.

L'agente di condotta richiederà la presenza in cabina di guida dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), motivandone l'esigenza, qualora debba far fronte a particolari condizioni di circolazione quali:

- superamento dei segnali disposti a via impedita, esecuzione di rallentamenti comunque non segnalati sul terreno, esecuzione di marcia a vista, circolazione in condizioni atmosferiche avverse;
- circolazioni su linee alternative ove l'agente di condotta non possiede la prescritta conoscenza;
- condizioni di funzionamento degradato del mezzo di trazione che richiedono una particolare attenzione dell'agente di condotta.

L'agente di condotta che abbia la necessità di sollecitare il ritorno in cabina di guida dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) e non possa utilizzare i mezzi di comunicazione in dotazione (telefono cellulare, circuito citofonico, ecc.), deve emettere fischi lunghi e ripetuti.

L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) deve portarsi con sollecitudine in cabina di guida :

- su richiesta dell'agente di condotta (vedi cpv precedente);
- in presenza di arresto del treno per intervento della frenatura di emergenza che non sia chiaramente riconducibile ad intervento dei viaggiatori sugli appositi dispositivi (freno di emergenza, ecc.).

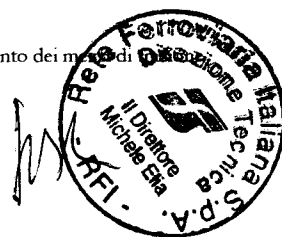
L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) può comunque allontanarsi dalla cabina di guida per motivi connessi alla sicurezza dell'esercizio o per motivi di emergenza legati all'assistenza alla clientela (malore di un viaggiatore, ecc.). In tal caso l'agente di condotta può ricorrere anche all'arresto del treno.

2.2. Con i treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E464, l'allontanamento dalla cabina di guida dell'agente di accompagnamento dei treni, è ammesso solo per motivi connessi alla sicurezza dell'esercizio o per motivi di emergenza legati all'assistenza alla clientela (malore di un viaggiatore, ecc.). In tal caso l'agente di condotta può ricorrere anche all'arresto del treno.

Treni effettuati con mezzi di trazione provvisti di apparecchiatura "Vigilante" circolanti sulle linee diverse da quelle individuate dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ed affidati ad un agente di condotta

3. - I mezzi di trazione provvisti di apparecchiatura che attua almeno il controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta, in servizio ai treni composti di mezzi leggeri con tutti gli elementi intercomunicanti e con freno continuo funzionante su tutto il convoglio ed ai treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E464, circolanti sulle linee non comprese tra quelle individuate dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, possono essere affidati a un agente di condotta.

Con i predetti treni devono essere osservate le norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione attrezzati con l'apparecchiatura vigilante (allegato XIVbis), salvo l'allontanamento dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) dalla cabina di guida durante il viaggio, per espletare le incombenze di sua spettanza sul convoglio, che è ammesso limitatamente al primo elemento (esclusa la





locomotiva) e con le modalità previste per il caso di treni composti con mezzi leggeri non attrezzati con apparecchiatura “Vigilante” (vedi precedente punto 2.1).

Articolo 8

All'art. 8 dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Scorta ai Treni (ISPST) sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 4 è così sostituito:

4. I mezzi di trazione ⁽¹⁾ in servizio ai treni circolanti sui binari della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale devono essere affidati al personale ⁽²⁾, in possesso di specifica abilitazione alla condotta rilasciata secondo le disposizioni emanate dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale stessa, rispettando i seguenti criteri:

- Due agenti addetti alla condotta, di cui uno con funzioni di primo agente ⁽³⁾ e l'altro di secondo agente ⁽⁴⁾;
- Un agente addetto alla condotta ⁽⁵⁾ nei seguenti casi:
 - a) mezzi di trazione, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il controllo della marcia del treno (ETCS, SCMT, ecc.), circolanti sulle linee attrezzate con i corrispondenti o compatibili sottosistemi di terra;
 - b) mezzi di trazione in servizio ai treni composti di mezzi leggeri con tutti gli elementi intercomunicanti e con freno continuo funzionante su tutto il convoglio e treni navetta in telecomando effettuati da locomotiva con cabina di guida intercomunicante con il comparto viaggiatori, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura che attua almeno la funzione di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta (Vigilante) con azione sul freno continuo, circolanti su determinate linee, non attrezzate con i sistemi di cui alla precedente lettera a), individuate dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Tali linee sono riportate nell'Orario di Servizio;
 - c) particolari servizi individuati dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, quali:
 - locomotive ⁽⁶⁾ effettuanti treni materiali;
 - locomotive, automotori e locomotive da manovra effettuanti tradotte fra impianti della stessa località;
 - automotori e locomotive da manovra effettuanti tradotte fra impianti non della stessa località;
 - automotori e locomotive da manovra circolanti isolati fra una stazione e quella limitrofa;
 - locomotive, automotori ed automotrici ⁽⁷⁾, isolati o meno, effettuanti manovre o circolanti come tradotte fra stazione e deposito attiguo;
 - locomotive attive o trainanti se stesse: in multiplo attacco seguenti quelle di guida, intercalate o agganciate in coda ai treni;

⁽¹⁾ Per mezzo di trazione deve intendersi qualsiasi rotabile munito di trazione propria anche quando è telecomandato da altro rotabile (carrozza pilota, rimorchio, ecc).

⁽²⁾ Detto personale è richiamato nei regolamenti con la dizione “personale di condotta” o “personale di macchina”.

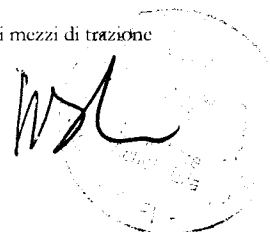
⁽³⁾ Per primo agente deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione “macchinista” o “guidatore”.

⁽⁴⁾ Per secondo agente deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione “aiuto macchinista”.

⁽⁵⁾ Per un agente addetto alla condotta deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione “solo guidatore”.

⁽⁶⁾ I richiami alle locomotive senza alcuna specificazione sono riferiti alle locomotive di tutti i generi di trazione.

⁽⁷⁾ I richiami alle automotrici senza alcuna specificazione sono riferiti a tutte le automotrici sia termiche che elettriche.





- locomotive di spinta ai treni durante la loro corsa di ritorno.

Per i casi di cui al punto a) e b), salvo quanto previsto al successivo comma 11, deve essere presente sul treno almeno un agente in possesso dell'abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno).

Per i casi di cui ai primi tre alinea del punto c) deve essere presente sul treno un agente di scorta che, se il mezzo di trazione è sprovvisto di apparecchiatura che attua almeno la funzione di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta, deve prendere permanentemente posto in cabina di guida con il solo obbligo di arrestare e garantire l'immobilità del convoglio in caso di malore dell'agente di condotta. Nel caso di tratte spinte tale agente di scorta, appositamente istruito e certificato sulla conoscenza dei segnali incontrati, deve comunque prendere posto in testa al convoglio con l'obbligo di rispettare i segnali eventualmente incontrati e di provvedere all'arresto del convoglio mediante valvola portatile di frenatura.

- **Il comma 5 è così sostituito:**

5. Per situazioni particolari, con specifiche norme, possono essere autorizzati modelli diversi da quelli del precedente comma 4.

- **Il comma 6 è così sostituito:**

6. L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) in servizio ai treni con il mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta, a richiesta di detto agente, deve presenziare la cabina di guida, con l'obbligo di garantire l'immobilità del convoglio, qualora a treno fermo l'agente di condotta debba allontanarsi per assolvere obblighi di servizio.

- **Il comma 7 è così sostituito:**

7. Qualora un agente di accompagnamento dei treni (capotreno) od altro agente abilitato ai segnali, nei casi previsti, sia presente nella cabina di guida anteriore senso marcia dei rotabili affidati ad un agente di condotta al posto del secondo agente, ha l'obbligo dell'osservanza dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio. Nel caso detto agente non fosse già a conoscenza delle operazioni necessarie per arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, deve essere istruito dall'agente di condotta prima della partenza. Con i mezzi di trazione termici l'agente deve essere istruito anche per l'arresto dei motori.

Della eventuale mancata istruzione sono responsabili entrambi.

Nei casi di cui sopra, qualora, a treno fermo, l'agente di condotta dovesse temporaneamente allontanarsi dal rotabile per assolvere obblighi di servizio, deve, prima di allontanarsi, istruire l'agente presente in cabina di guida, affinché questi sia posto in grado di rilevare, attraverso l'osservazione degli strumenti di bordo, l'esistenza della tensione di alimentazione in linea ed il regolare funzionamento dei meccanismi di produzione dell'aria compressa. Qualora detti strumenti indicassero valori inferiori a quelli precisategli dall'agente di condotta, detto agente dovrà subito emettere fischi lunghi e ripetuti al fine di sollecitare il ritorno a bordo dell'agente di condotta, per attuare i provvedimenti atti a garantire l'immobilità del convoglio.

L'eventuale agente di accompagnamento dei treni (capotreno) od altro agente abilitato ai segnali, che prenda posto in cabina di guida dei mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta, salvo i casi previsti dalla presente Istruzione, non deve in alcuna circostanza abbandonare il proprio posto sul mezzo di trazione in attività di servizio.

- **Il comma 8 è così sostituito:**





8. L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), quando si trova in cabina di guida anteriore con lo specifico obbligo dell'osservanza dei segnali e di garantire, in caso di emergenza, l'arresto e l'immobilizzazione del convoglio nonché l'arresto degli eventuali motori termici, provvederà alle scritturazioni ed altre incombenze svolte nella cabina stessa, in modo da essere in grado di adempiere all'obbligo anzidetto.

- **L'ultimo capoverso del comma 9 è soppresso.**

- **Il comma 11 è così sostituito:**

11. Oltre alle locomotive isolate o da considerarsi tali possono viaggiare senza l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), i treni merci ed i treni di materiale viaggiatori vuoto.

In detti treni la attribuzione dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), salvo diverse specifiche disposizioni, sono devolute al primo agente di condotta che potrà avvalersi della collaborazione del secondo agente di condotta. In tali casi, quando sono presenti agenti di scorta diversi dall'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), deve essere dato avviso al personale di condotta ⁽¹⁾.

Nel caso particolare in cui nei treni di cui sopra sia presente l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), si dovrà darne avviso ⁽²⁾ al personale di condotta ed ai dirigenti movimento delle stazioni del percorso.

Le specifiche norme previste per i treni senza agente di accompagnamento dei treni (capotreno), circolanti alle condizioni di cui al precedente comma 4, secondo alinea lettera a), saranno emanate unitamente alle norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione attrezzati con apparecchiature di controllo della marcia del treno (ETCS, SCMT, ecc.).

L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) deve essere comunque previsto per la scorta dei treni:

- con servizio viaggiatori;
- non serviti da freno continuo automatico;
- circolanti su linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, ivi comprese le linee a dirigenza unica.

Articolo 9

Dopo l'allegato V dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Scorta ai Treni (ISPST) è inserito il seguente nuovo allegato VI:

Allegato VI

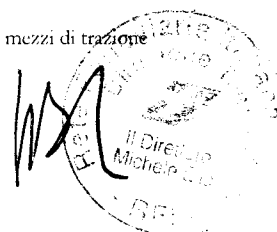
NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI (CAPOTRENO) IN SERVIZIO AI TRENI SERVITI DA MEZZI DI TRAZIONE ATTREZZATI CON L'APPARECCHIATURA VIGILANTE ED AFFIDATI AD UN AGENTE DI CONDOTTA

1. GENERALITA'

Il Vigilante è un'apparecchiatura automatica di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta. Il controllo viene realizzato richiedendo all'agente di condotta l'azionamento di apposite interfaccia (pedale,

⁽¹⁾ N. 1 (o più, se ricorrono esigenze particolari) agente di scorta.

⁽²⁾ Treno.....scortato da capotreno.





pulsante, ecc.); qualora tale azionamento non venga eseguito nel modo previsto l'apparecchiatura comanda l'inibizione della trazione e la frenatura di emergenza del treno.

L'apparecchiatura è dotata inoltre di un dispositivo per l'inserimento del dato relativo al numero degli agenti di condotta a cui è affidato il mezzo di trazione "due agenti" oppure "un agente".

Quando viene inserito il dato "un agente", l'apparecchiatura comanda l'inibizione della trazione e la frenatura di emergenza del treno al superamento della velocità di 100 km/h.

L'apparecchiatura Vigilante installata sui mezzi di trazione, in servizio ai treni, affidati ad un agente di condotta deve rispondere alle caratteristiche funzionali definite dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

2. OBBLIGHI DELL'AGENTE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI (CAPOTRENO)

Con i treni composti di mezzi leggeri con tutti gli elementi intercomunicanti e con freno continuo funzionante su tutto il convoglio e con i treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E464, serviti da mezzi di trazione provvisti di apparecchiatura che attua almeno il controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta, circolanti sulle linee individuate dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ed affidati ad un agente di condotta, l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) deve espletare le incombenze di sua spettanza nelle stazioni di origine, di fermata e di termine corsa.

Durante il viaggio l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) potrà espletare le incombenze di sua spettanza sui primi quattro rotabili (esclusa la locomotiva). L'Unità Centrale competente, su richiesta dell'Impresa Ferroviaria interessata, potrà autorizzare, valutate le specifiche condizioni di esercizio, il superamento di tale limite.

L'agente di condotta richiederà la presenza in cabina di guida dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), motivandone l'esigenza, qualora debba far fronte a particolari condizioni di circolazione quali:

- superamento dei segnali disposti a via impedita, esecuzione di rallentamenti comunque non segnalati sul terreno, esecuzione di marcia a vista, circolazione in condizioni atmosferiche avverse;
- circolazioni su linee alternative ove l'agente di condotta non possiede la prescritta conoscenza;
- condizioni di funzionamento degradato del mezzo di trazione che richiedono una particolare attenzione dell'agente di condotta.

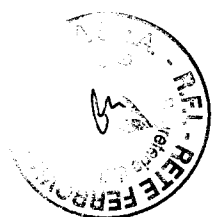
L'agente di condotta che abbia la necessità di sollecitare il ritorno in cabina di guida dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) e non possa utilizzare i mezzi di comunicazione in dotazione (telefono cellulare, circuito citofonico, ecc.), deve emettere fischi lunghi e ripetuti.

L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) deve portarsi con sollecitudine in cabina di guida:

- su richiesta del l'agente di condotta (vedi cpv precedente);
- in presenza di arresto del treno per intervento della frenatura di emergenza che non sia chiaramente riconducibile ad intervento dei viaggiatori sugli appositi dispositivi (freno di emergenza, ecc.).

L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) può comunque allontanarsi dalla cabina di guida per motivi connessi alla sicurezza dell'esercizio o per motivi di emergenza legati all'assistenza alla clientela (malore di un viaggiatore, ecc). In tal caso l'agente di condotta può ricorrere anche all'arresto del treno.

Qualora l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) non possa espletare le incombenze di sua spettanza dovrà farne annotazione sul documento treno specificandone il motivo.





3. GUASTO DELL'APPARECCHIATURA VIGILANTE

In caso di guasto del dispositivo "Vigilante" con il mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta, l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) deve prendere permanentemente posto in cabina di guida al posto del secondo agente di condotta fino alla località termine corsa del treno. Qualora il treno sia scortato dal solo agente di accompagnamento dei treni (capotreno) detto agente deve avvisare la clientela della sua collocazione nel treno (tale avviso, se possibile, deve essere opportunamente ripetuto per interfono, oppure a viva voce, limitatamente al primo elemento, ad ogni fermata del treno).

Articolo 10

Dopo l'allegato VI dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Scorta ai treni (ISPST) è inserito il nuovo allegato VII:

Allegato VII

NORME SPECIFICHE PER L'AFFIDAMENTO AD UN AGENTE DI CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE SPROVVISTI DI APPARECCHIATURA "VIGILANTE" OPPURE ATTREZZATI CON DETTA APPARECCHIATURA MA CIRCOLANTI SU LINEE DIVERSE DA QUELLE INDIVIDUATE DAL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE

1. - In attesa del completo attrezzaggio tecnologico delle linee e dei mezzi di trazione, in base a quanto previsto dall'art. 8 comma 5 dell'ISPST possono essere applicate le seguenti norme:

Treni effettuati con mezzi di trazione sprovvisti di apparecchiatura "Vigilante" ed affidati ad un agente di condotta

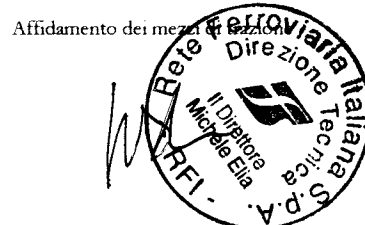
2. - I mezzi di trazione sprovvisti di apparecchiatura che attui almeno il controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta, in servizio ai treni composti di mezzi leggeri con tutti gli elementi intercomunicanti e con freno continuo funzionante su tutto il convoglio ed ai treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E464, possono essere affidati ad un agente di condotta.

Con i predetti treni l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) deve espletare le incombenze di sua spettanza nelle stazione di origine, di fermata e di termine corsa.

Durante il viaggio l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) potrà espletare le incombenze di sua spettanza sul convoglio, secondo quanto previsto nei seguenti punti 2.1 e 2.2.

2.1. Con i treni composti di mezzi leggeri con tutti gli elementi intercomunicanti e con freno continuo funzionante su tutto il convoglio, l'allontanamento dalla cabina di guida, dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), è ammesso limitatamente al primo elemento e con le seguenti modalità:

a) sulle linee con blocco elettrico automatico a correnti codificate, se l'apparecchiatura per la ripetizione dei segnali in macchina è inserita ed efficiente, l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) potrà allontanarsi dopo preventivo avviso all'agente di condotta il quale potrà rappresentare, motivandola, l'esistenza di esigenze che ne impediscano il temporaneo allontanamento. In caso di guasto





dell'apparecchiatura di ripetizione dei segnali in macchina o di mezzo di trazione non attrezzato con tale apparecchiatura l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) dovrà rimanere permanentemente in cabina di guida accanto all'agente di condotta;

- b) sulle linee con blocco elettrico automatico con segnalamento a tre aspetti (segnali di prima categoria con avviso accoppiato) e non attrezzate per la ripetizione dei segnali in macchina, l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) dovrà rimanere permanentemente in cabina di guida accanto all'agente di condotta;
- c) sulle altre linee l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) potrà allontanarsi di intesa con l'agente di condotta tenuto conto delle condizioni di circolazione.

L'agente di condotta richiederà la presenza in cabina di guida dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), motivandone l'esigenza, qualora debba far fronte a particolari condizioni di circolazione quali:

- superamento dei segnali disposti a via impedita, esecuzione di rallentamenti comunque non segnalati sul terreno, esecuzione di marcia a vista, circolazione in condizioni atmosferiche avverse;
- circolazioni su linee alternative ove l'agente di condotta non possiede la prescritta conoscenza;
- condizioni di funzionamento degradato del mezzo di trazione che richiedono una particolare attenzione dell'agente di condotta.

L'agente di condotta che abbia la necessità di sollecitare il ritorno in cabina di guida dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) e non possa utilizzare i mezzi di comunicazione in dotazione (telefono cellulare, circuito citofonico, ecc.), deve emettere fischi lunghi e ripetuti.

L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) deve portarsi con sollecitudine in cabina di guida:

- su richiesta dell'agente di condotta (vedi cpv precedente);
- in presenza di arresto del treno per intervento della frenatura di emergenza che non sia chiaramente riconducibile ad intervento dei viaggiatori sugli appositi dispositivi (freno di emergenza, ecc.).

L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) può comunque allontanarsi dalla cabina di guida per motivi connessi alla sicurezza dell'esercizio o per motivi di emergenza legati all'assistenza alla clientela (malore di un viaggiatore, ecc). In tal caso l'agente di condotta può ricorrere anche all'arresto del treno.

2.2. Con i treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E464, l'allontanamento dalla cabina di guida dell'agente di accompagnamento dei treni, è ammesso solo per motivi connessi alla sicurezza dell'esercizio o per motivi di emergenza legati all'assistenza alla clientela (malore di un viaggiatore, ecc.). In tal caso l'agente di condotta può ricorrere anche all'arresto del treno.

Treni effettuati con mezzi di trazione provvisti di apparecchiatura "Vigilante" circolanti sulle linee diverse da quelle individuate dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ed affidati ad un agente di condotta

3. - I mezzi di trazione provvisti di apparecchiatura che attua almeno il controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta, in servizio ai treni composti di mezzi leggeri con tutti gli elementi intercomunicanti e con freno continuo funzionante su tutto il convoglio ed ai treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E464, circolanti sulle linee non comprese tra quelle individuate dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, possono essere affidati a un agente di condotta.

Con i predetti treni devono essere osservate le norme particolari per il personale di accompagnamento dei treni (capotreno) in servizio ai treni serviti da mezzi di trazione attrezzati con l'apparecchiatura vigilante





(allegato VI), salvo l'allontanamento dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) dalla cabina di guida durante il viaggio, per espletare le incombenze di sua spettanza sul convoglio, che è ammesso limitatamente al primo elemento (esclusa la locomotiva) e con le modalità previste per il caso di treni composti con mezzi leggeri non attrezzati con apparecchiatura "Vigilante" (vedi precedente punto 2.1).

Articolo 11

All'articolo 32 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 2 è così sostituito:

2. Nei treni navetta viaggianti con la locomotiva in coda, il capotreno prende posto nella vettura pilota. Nel caso di treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E464, il capotreno prende posto nella cabina di guida anteriore senso marcia del treno al posto del secondo agente, quando vi è un agente di condotta.

Articolo 12

Ogni Impresa Ferroviaria ha l'obbligo di:

- attrezzare con il dispositivo "Vigilante", rispondente alle caratteristiche funzionali definite dal Gestore dell'Infrastruttura di RFI, i mezzi di trazione utilizzati sulla RFI, dando la priorità a quelli utilizzati per i treni in cui lo stesso possa essere maggiormente efficace quali: i treni che viaggiano nelle ore notturne, treni merci e treni serviti da mezzi di trazione affidato ad un solo agente;
- attrezzare i mezzi di trazione di prima omologazione, utilizzabili sulla RFI, con il:
 - dispositivo "Vigilante" rispondente alle caratteristiche funzionali definite dal Gestore dell'Infrastruttura di RFI,
 - dispositivo di comunicazione tra cabina e comparto viaggiatori;
- inserire i servizi di condotta con il mezzo di trazione affidato ad un solo agente, con o senza dispositivo "Vigilante", in turni dedicati che garantiscano le loro particolari condizioni di svolgimento;
- prevedere uno specifico addestramento per il personale di condotta impiegato alla guida dei treni serviti da mezzi di trazione attrezzati con apparecchiatura "Vigilante";
- curare il mantenimento in efficienza di tutti i dispositivi tecnologici di supporto al personale di condotta (RSC, Vigilante, apparecchiature di comunicazione di bordo, ecc.) in dotazione ai mezzi di trazione utilizzabili sulla rete RFI.

In allegato I è riportato l'elenco delle linee (traffico della linea: massimo 60 treni al giorno) sulle quali è ammesso l'affidamento ad un agente di condotta dei mezzi di trazione attrezzati con il dispositivo "Vigilante". L'allegato I è parte integrante e costitutiva della disposizione.

Ai sensi degli articoli 7 e 11 del D.P.R. 16 marzo 1999, n. 146, la presente disposizione deve essere osservata per la circolazione sulla Infrastruttura ferroviaria nazionale.

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Il Direttore della Direzione Tecnica

Michele Elia

