



DECRETO N. 4/2009 del 18/05/2009

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

**Modifiche all'Istruzione per il Servizio del Personale
di Accompagnamento dei Treni**

**entrata in vigore
24/05/2009**

**Sostituire le pagine: 197-198
con quelle contenute nel presente documento.**

7. Perdita delle informazioni relative ai segnali fissi con intervento della frenatura di emergenza

Qualora si verifichi la mancata o incompleta trasmissione a bordo delle informazioni che interessino l'aspetto dei segnali fissi, il SSB comanda la frenatura di emergenza riarmabile solo a treno fermo.

L'anormalità viene segnalata con la specifica visualizzazione di guasto ("Perdita PI SCMT o "Perdita PI SSC" o "TRAIN TRIP").

Il personale di condotta dopo aver provveduto al riarmo della frenatura deve comunicare l'anormalità al DM/AG/DCO interessato.

Il DM/AG/DCO interessato ordinerà la ripresa della corsa con specifica prescrizione.

Sulle linee a Dirigenza Unica per la ripresa della corsa in caso di anormalità al Sistema i rapporti con il DU/DM devono essere tenuti sempre dal Capotreno. Il PdC deve segnalare le eventuali anormalità al Capotreno. Su tali linee, nel caso di perdita delle informazioni relative ai PI dei segnali di protezione o di partenza di una stazione, per la ripresa della corsa devono essere osservate le norme previste per il caso di improvvisa chiusura del segnale, mentre nel caso di arresto del treno per guasto a terra, con intervento della frenatura in uscita da una stazione non munita di segnale di partenza, per la ripresa della corsa devono essere adottate le medesime procedure previste per il caso di improvvisa chiusura del segnale di protezione a monte.

8. Rotabili affidati ad un agente di condotta

Con i rotabili (mezzi di trazione, carrozze pilota e rimorchi) muniti di apparecchiatura SSC (sottosistema di bordo) affidati ad un agente di condotta, in servizio ai treni aventi le caratteristiche tecniche richieste e circolanti sulle linee attrezzate con apparecchiature SSC (sottosistema di terra), il predetto agente deve provvedere personalmente a tutti gli obblighi derivanti dal servizio di condotta.

L'agente di condotta deve inoltre, all'inizio del servizio, comunicare all'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) l'affidamento del rotabile ad un agente di condotta nonché l'attrezzaggio con apparecchiatura SSC del rotabile stesso.

Con i predetti servizi l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) può normalmente svolgere le incombenze di sua spettanza su tutto il convoglio, fermo restando gli obblighi previsti dalla normativa vigente riguardanti la circolazione dei treni (ricevimento prescrizioni, annuncio alle stazioni, manovra scambi, ecc.).

L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) deve comunque portarsi con sollecitudine in cabina di guida in presenza di arresto del treno per intervento della frenatura di emergenza che non sia chiaramente riconducibile ad interventi dei viaggiatori sugli appositi dispositivi (freno di emergenza, ecc.), per gli eventuali interventi del caso (immobilizzazione del treno, arresto dei motori termici, ecc.).

9. Guasto al sottosistema di bordo (SSB)

Qualora durante il servizio si verifichi un guasto o anormalità all'apparecchiatura di bordo SSC che comporta l'esclusione delle funzioni normalmente realizzate dall'apparecchiatura stessa, il treno potrà proseguire fino a termine corsa senza particolari limitazioni di velocità, a condizione che l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) o altro agente almeno abilitato ai segnali prenda posto in cabina di guida al posto del secondo agente di condotta.

Qualora tale condizione non possa essere realizzata il treno potrà proseguire fino a termine corsa non superando la velocità di 50 km/h purché il dispositivo Vigilante sia attivo e con il dato “un agente” inserito; in caso contrario potrà proseguire fino alla successiva località di servizio (al fine di liberare la linea) nel rispetto del limite di velocità predetto, dove dovrà essere richiesta la locomotiva di soccorso.

10. Esclusione/Isolamento del SSB per guasto/anormalità alle apparecchiature del SST

Qualora durante il servizio si verifichi un guasto o anormalità alle apparecchiature del SST che comporta l'esclusione del SSB nel percorrere un determinato tratto di linea, il treno potrà percorrere tale tratto di linea senza particolari limitazioni di velocità a condizione che l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) prenda posto in cabina di guida al posto del secondo agente di condotta. Qualora tale condizione non possa essere realizzata il treno dovrà percorrere il predetto tratto con il dato “un agente” inserito sul dispositivo Vigilante (tetto di velocità a 100 km/h).

Tale procedura deve essere rispettata anche nel caso che per guasto al freno continuo durante il servizio, vengano meno le caratteristiche tecniche riportate sui libri di bordo.