



DECRETO n. 12 /2009 del 26/11/2009

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

Modifiche alle Norme per la Circolazione dei Rotabili

Volume II

Norme per l'esercizio delle apparecchiature tecnologiche

(NEAT)

**entrata in vigore
13/12/2009**

*Nella Parte Prima – Sezione III sostituire le pagine 41, 42,
45, 49, 50 e 51 con quelle contenute nel presente fascicolo.*

Il tratto di linea interessato all'anormalità (dal punto di esclusione della funzione SCMT fino al punto della sua riattivazione automatica) deve essere percorso nel rispetto di quanto di seguito indicato:

a) **funzione SCMT esclusa in corrispondenza di un segnale;** con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta non deve essere superata la velocità di 100 km/h oppure di 50 km/h quando la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita (vedi punto 13.7); qualora invece il rotabile munito di SCMT sia affidato a due agenti di condotta non deve essere superata la velocità di 100 km/h solo con i treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza e con i quali la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita (vedi punto 13.7).

In ogni caso, qualora sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva il treno circoli anche senza la funzione RSC attiva, non deve essere superata la velocità di 100 km/h; in tali condizioni, inoltre, non deve essere superata la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario. Il personale di condotta, prima di riprendere la corsa, deve riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare la limitazione di velocità a 60 km/h.

b) **funzione SCMT esclusa nel percorrere un determinato tratto di linea;** vale quanto previsto al precedente punto a) qualora sul tratto di linea interessato all'anormalità il treno viaggi con la via libera di blocco telefonico o di giunto, altrimenti devono essere applicate le procedure previste per il caso di esclusione della funzione SCMT per guasto a bordo (vedi punto 18.9.1).

L' esclusione della funzione SCMT in corrispondenza del segnale di partenza deve essere notificata anche nel caso particolare di inoltro di un treno da un binario non attrezzato SCMT verso una linea attrezzata con SCMT ma priva di BAcc e con successivo segnale di 1ª categoria non preceduto da segnale di avviso isolato.

La prescrizione di esclusione della funzione SCMT deve essere notificata nella località di servizio abilitata limitrofa al guasto (o Posto di Servizio limitrofo al guasto sulle linee in telecomando),

utilizzando le righe in bianco dello specifico modulo M 40 DL (o M 40 TELEC).

18.6 Esclusione della funzione RSC per guasto alle apparecchiature di terra

Nel caso di guasto alle apparecchiature di terra la funzione RSC deve essere esclusa (vedi punto 10.1) e successivamente reinclusa (vedi punto 10.2), nel rispetto delle specifiche prescrizioni ricevute.

Con l'esclusione della funzione RSC il SSB passerà in "Predisposizione SCMT" (funzione SCMT non attiva) restando in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1ª categoria incontrato (o al PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1ª categoria), dopo la reinclusione manuale della funzione RSC (vedi punto 10.2) oppure dopo la disinserzione manuale della funzione RSC per termine del tratto di linea attrezzato con BAcc (vedi punto 9.2), dove avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT.

In tale evenienza, con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta, il tratto di linea interessato all'anormalità (dal punto di esclusione della funzione RSC fino al punto di riattivazione automatica della funzione SCMT) deve essere percorso non superando la velocità di 100 km/h oppure di 50 km/h nel caso la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita (vedi punto 13.7); qualora invece il rotabile munito di SCMT sia affidato a due agenti di condotta, sul predetto tratto di linea non deve essere superata la velocità di 100 km/h solo con i treni merci e i treni viaggiatori a lunga percorrenza, con i quali la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita nei casi previsti (vedi punto 13.7).

In ogni caso, sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva non deve essere superata la velocità di 100 km/h; in tali condizioni, inoltre, non deve essere superata la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario. Il personale di condotta, prima di riprendere la corsa, deve riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare la limitazione di velocità a 60 km/h.

specifica in corrispondenza del o dei PL protetti dal segnale;

- premere il pulsante di riconoscimento RIC (accesso a luce fissa). Il SSB passerà in "Predisposizione SCMT" (funzione SCMT non attiva) rimanendo in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1ª categoria, dove avverrà la riattivazione della funzione SCMT .

Eseguite le predette operazioni, il PdC deve proseguire la corsa nel rispetto degli ordini ricevuti dal DM/AG/DCO e percorrere comunque il tratto di linea interessato all'anormalità (dal punto dove avviene il passaggio del SSB in predisposizione SCMT a quello dove avviene la riattivazione automatica della funzione SCMT) rispettando anche le seguenti restrizioni:

- con i treni serviti da rotabile affidato ad un agente di condotta, senza superare la velocità di 100 km/h oppure di 50 km/h nel caso la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita (vedi punto 13.7);
- con i treni serviti da rotabile affidato a due agenti di condotta, senza superare la velocità di 100 km/h solo con i treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza con i quali la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita (vedi punto 13.7).

In ogni caso, qualora sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva il treno circoli anche senza la funzione RSC attiva, non deve essere superata la velocità di 100 km/h; in tali condizioni, inoltre, non deve essere superata la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario. Il personale di condotta, prima di riprendere la corsa, deve riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare la limitazione di velocità a 60 km/h.

b) Guasto/anormalità ad un PI di segnale fisso con visualizzazione dell'icona di TRAIN-TRIP.

Qualora il guasto/anormalità interessi un PI di segnale fisso ovvero venga ricevuta una errata informazione di via impedita dal PI di un segnale fisso non disposto a via impedita con visualizzazione dell'icona di TRAIN- TRIP, il PdC deve:

- riarmare la frenatura premendo e rilasciando il pulsante RF a luce fissa (il pulsante deve spegnersi);

In ogni caso, qualora sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva il treno circoli anche senza la funzione RSC attiva, non deve essere superata la velocità di 100 km/h; in tali condizioni, inoltre, non deve essere superata la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario. Il personale di condotta, prima di riprendere la corsa, deve riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare la limitazione di velocità a 60 km/h.

18.9.2 Intervento frenatura d'urgenza con esclusione automatica funzione RSC

Nel caso di intervento della frenatura d'urgenza con esclusione automatica della funzione RSC per guasto al SSB lo stesso passerà in "Predisposizione SCMT" (funzione SCMT non attiva) rimanendo in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1^a categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1^a categoria), dopo l'uscita dalla linea con BAcc, in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT .

In tale evenienza, qualora il capotreno, con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta, prenda posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente, dopo quanto previsto al punto 18.2, il PdC potrà proseguire fino alla riattivazione della funzione SCMT (e comunque non oltre il termine corsa del treno) senza particolari restrizioni; potrà invece proseguire solo fino alla prima località di servizio ove possa essere sostituito il rotabile guasto (e comunque non oltre il termine corsa del treno) non superando la velocità di 100 km/h, qualora trattasi di treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza, con i quali la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita nei casi previsti (vedi punto 13.7).

Le predette procedure valgono anche nel caso in cui il rotabile munito di SCMT sia affidato a due agenti di condotta.

Qualora invece il capotreno, con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta, non possa prendere posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente (es: treno merci), il PdC potrà proseguire non superando la velocità di 50 km/h fino alla località di servizio ove possa essere sostituito il rotabile guasto (o reperito altro agente almeno abilitato ai segnali che prenda posto in cabina di

guida come secondo agente) e comunque non oltre il termine corsa del treno a condizione che possa essere mantenuta inserita la funzione vigilante (vedi punto 13.7); in mancanza di tale condizione il PdC potrà invece proseguire, non superando la velocità di 50 km/h, solo fino alla successiva località di servizio (al fine di liberare la linea).

In ogni caso, sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva non deve essere superata la velocità di 100 km/h; in tali condizioni, inoltre, non deve essere superata la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario. Il personale di condotta, prima di riprendere la corsa, deve riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare la limitazione di velocità a 60 km/h.

18.9.3 Intervento frenatura d'urgenza con esclusione automatica del tachimetro

Nel caso di esclusione automatica del tachimetro e commutazione automatica dell'indicazione della velocità sul monitor (vedi tabella punto 2.2.2), dopo quanto previsto nel precedente punto 18.2 (frenatura d'urgenza comandata dall'apparecchiatura), il personale di condotta può proseguire fino a termine corsa.

18.9.4 Intervento frenatura d'urgenza per guasto totale dell'apparecchiatura di bordo

Nel caso di guasto totale del SSB che imponga la necessità di escludere (ISOLARE) il SSB stesso (vedi punto 6) ed il capotreno, con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta, prenda posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente, dopo quanto previsto al punto 18.2, il PdC potrà proseguire fino a termine corsa senza particolari restrizioni; potrà invece proseguire solo fino alla prima località di servizio ove possa essere sostituito il rotabile guasto (e comunque non oltre il termine corsa del treno) non superando la velocità di 100 km/h, qualora trattasi di treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza, circolanti nel periodo notturno oppure, indipendentemente dal periodo di circolazione, quando la prestazione lavorativa giornaliera del PdC abbia comunque interessato tale periodo notturno.

Le predette procedure valgono anche nel caso in cui il rotabile munito di SCMT sia affidato a due agenti di condotta.

Qualora invece il capotreno, con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta, non possa prendere posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente (es: treno merci), il PdC potrà proseguire, non superando la velocità di 50 km/h, solo fino alla successiva località di servizio (al fine di liberare la linea).

I predetti provvedimenti possono essere applicati a condizione che venga visualizzata la velocità del treno attraverso un dispositivo ausiliario esterno; in caso contrario il treno potrà proseguire fino alla successiva località di servizio (al fine di liberare la linea) adottando anche tutte le cautele richieste dalla situazione in atto.

In ogni caso, sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva non deve essere superata la velocità di 100 km/h; in tali condizioni, inoltre, non deve essere superata la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario. Il personale di condotta, prima di riprendere la corsa, deve riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare la limitazione di velocità a 60 km/h.

18.9.5 Spegnimento o indicazioni incomplete del Monitor

Nel caso di spegnimento completo (o parziale) del monitor o di non corretta visualizzazione (grafica) delle gemme relative ai codici RSC, il personale di condotta deve arrestare immediatamente il convoglio e considerare il cruscotto guasto indipendentemente dall'intervento o meno dell'apparecchiatura. In tal caso il personale di condotta deve provvedere alla sostituzione del cruscotto con quello della cabina di guida inutilizzata o con quello di riserva (nel caso di rotabili con una sola cabina di guida) con l'apparecchiatura SCMT disinserita.

Qualora non sia stato possibile la sostituzione del cruscotto dovranno essere adottate le procedure relative al guasto totale dell'apparecchiatura (vedi punto 18.9.4).

18.9.6 Scritturazione sui libri di bordo e avvisi relativi ai guasti di bordo

Ciascuna Impresa Ferroviaria proprietaria dei rotabili attrezzati con apparecchiatura SCMT (sottosistema di bordo) deve riportare sui libri di bordo (dopo il benessere alla messa in esercizio) specifica annotazione (tipo di apparecchiatura, funzioni realizzate, presenza di EVIG, ecc.).