



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 IV sostituire le pagine 44, 45, 55
e 56 con quelle contenute nel presente fascicolo.*

all'esclusione, escludere la funzione SCMT (punto 8.1) e reincluderla (punto 8.2) appena superato il segnale di protezione della località di servizio che delimita il termine del tratto interessato alla predetta esclusione. In tali casi:

a) sulle **linee SCMT**, con l'esclusione della funzione SCMT il SSB passerà in "Predisposizione SCMT/SSC" restando in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1ª Categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1ª Categoria), dopo la reinclusione manuale di tale funzione, in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT. Su tale tratto di linea (dal punto di esclusione della funzione SCMT fino al punto della sua riattivazione automatica) il PdC deve rispettare quanto segue:

- **nel caso di funzione SCMT esclusa in corrispondenza di un segnale**; salvo riduzioni di velocità più restrittive, con i treni serviti da rotabile affidato ad un agente di condotta non deve superare la velocità di 100 km/h, oppure non deve superare la velocità di 50 km/h qualora la funzione Vigilante non possa essere mantenuta inserita; nel caso invece il rotabile 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.

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 stazione 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.

- **nel caso di funzione SSC esclusa nel percorrere un determinato tratto di linea**; salvo riduzioni di velocità più restrittive, deve rispettare quanto previsto al precedente alinea, 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 guasto vitale al SSB con attivazione della frenatura d'urgenza non riarmabile (vedi lettera a), punto 18.10.1).

- b) sulle **linee SCMT e SSC (doppio attrezzaggio)**, con l'esclusione della funzione SCMT il SSB passerà in modalità "SSC" sulle linee senza Bacc oppure in modalità "SSC+RSC" sulle linee anche con Bacc, restando in tale modalità fino al primo PI SCMT di segnale di 1^a Categoria incontrato (o al primo PI SCMT in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1^a categoria), dopo la reinclusione manuale di tale funzione, in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT. 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 indicato al punto 17.5 (con SSB in "SSC") oppure al punto 17.6 (con SSB in "SSC+RSC").

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 1^a Categoria non preceduto da segnale di avviso isolato.

18.10.1 Intervento frenatura d'urgenza con esclusione automatica della funzione SCMT

Nel caso di intervento della frenatura d'urgenza con esclusione automatica della funzione SCMT per guasto al SSB dovrà essere rispettato quanto di seguito indicato:

- a) sulle **linee SCMT** il SSB passerà in "Predisposizione SCMT/SSC". In tale evenienza, nel caso in cui il capotreno, con i treni serviti da rotabile affidato ad un agente di condotta, prenda posto durante la corsa in cabina di guida come secondo agente, il PdC potrà proseguire fino a termine corsa senza particolari restrizioni; il PdC 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 e con i quali la funzione Vigilante non possa essere mantenuta inserita. Tali procedure valgono anche nel caso in cui il rotabile sia affidato a due agenti di condotta. Qualora invece il capotreno, con i treni serviti da rotabile 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 al funzione Vigilante; 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, 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 stazione 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) sulle **linee SCMT e SSC (doppio attrezzaggio)**, il SSB passerà in modalità "SSC" (sulle linee senza BAcc) oppure in modalità "SSC+RSC" (sulle linee con BAcc). In tale evenienza il PdC dovrà applicare, rispettivamente, quanto indicato al punto 17.5 (SSB in SSC) oppure quanto indicato al punto 17.6 (SSB in SSC+RSC).

18.10.2 Intervento frenatura d'urgenza con esclusione automatica della funzione RSC

Nel caso di intervento della frenatura d'urgenza con esclusione automatica della funzione RSC per guasto al SSB dovrà essere rispettato quanto di seguito indicato:

- a) sulle **linee SCMT**, il SSB passerà in "Predisposizione SCMT/SSC" rimanendo in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1ª categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1ª categoria), dopo l'uscita dalla linea con BAcc in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT. In tale evenienza il PdC dovrà applicare quanto previsto per il caso di cui alla lettera a) del precedente punto 18.10.1.

- b) sulle **linee SSC**, il SSB passerà in modalità "SSC". In tale evenienza il PdC dovrà applicare quanto previsto al precedente punto 17.5.

- c) sulle **linee SCMT e SSC (doppio attrezzaggio)**, il SSB passerà in modalità "SSC" rimanendo in tale modalità fino al primo PI SCMT di segnale di 1ª categoria incontrato (o al primo PI SCMT in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1ª categoria), dopo l'uscita dalla linea con Bacc in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT. In tale evenienza il PdC dovrà applicare quanto previsto al precedente punto 17.5.