



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

**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
01/07/2009**

**Sostituire le pagine: 34, 197, 198 con quelle contenute nel
presente documento e inserire la pagina 34/1.**

treni, ad altre stazioni o posti di comando centralizzato. In tali casi, di norma, è omesso il presenziamento sul posto.

Le specifiche norme di esercizio sono contenute nelle Istruzioni per l'esercizio in telecomando.

**Dirigente
centrale
e locale**

3. Su determinate linee a traffico intenso, nella regolazione della circolazione treni interviene un *dirigente centrale* per coordinare l'operato dei *dirigenti locali* delle stazioni, in base alle apposite Disposizioni per il servizio con dirigente centrale.

**Dirigente
unico**

4. Su determinate linee a scarso traffico la circolazione dei treni è regolata, anziché dai singoli dirigenti di stazione, da un *dirigente unico* che vi provvede in base alle apposite Disposizioni per il servizio con dirigente unico.

5. L'Unità centrale competente può inoltre disporre, per linee a scarso traffico, l'adozione di altre specifiche norme atte a disciplinare la circolazione dei treni in deroga alle norme comuni.

**Protezione
della
circolazione
dei treni**

6. 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.

**Circolazione
Sulle linee
AC/AV**

7. 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.

Per l'esercizio di tali sistemi devono essere osservate le specifiche norme contenute nelle IET e nelle IELB AC/AV.

**Linee
SCMT
SSC**

8. 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 del Regolamento per la circolazione dei treni).

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

9. La circolazione dei treni può essere regolata:

- col regime del blocco telefonico;
- col regime del blocco elettrico (manuale, automatico o conta-assi);
- col regime del blocco radio.

**Regimi di
circolazione**

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 – Guasto al sottosistema di bordo (SSB)

Le norme riguardanti la circolazione dei treni serviti da rotabile (mezzo di trazione, carrozza pilota o rimorchio) munito di apparecchiatura SSC (sottosistema di bordo) affidato ad un agente di condotta, nonché i guasti al sottosistema di bordo stesso, sono le medesime riportate nel punto 6 dell'Allegato 4 e relative ai treni serviti da rotabile (mezzo di trazione, carrozza pilota o rimorchio) attrezzato con sottosistema di bordo SCMT.

9. Soppresso

10. Soppresso

16