

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Direzione Tecnica

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 Roma

FERROVIE NORD spa

Piazzale Cadorna, 14

20123 Milano

IMPRESE FERROVIARIE

(elenco allegato)

Loro Sedi

Verificatori indipendenti di sicurezza

(elenco allegato)

Loro Sedi

Associazioni di settore

(elenco allegato)

Loro Sedi

p.c. **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI**
**Direzione Generale per le investigazioni
ferroviarie**

Via Caraci, 36

00157 Roma

p.c. **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI**
**Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed
i sistemi informativi e statistici**
Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario

Via Caraci, 36

00157 Roma

Oggetto: Utilizzo del sottosistema di Bordo dei sistemi di protezione della marcia dei treni.

Considerato che l'attrezzaggio dei veicoli dotati di cabina di guida con il sottosistema di bordo dei sistemi di protezione della marcia dei treni è in via di ultimazione, si ritiene necessario anticipare l'adeguamento di alcune norme ad essi relative, già prese in considerazione nell'ambito del riordino.

Pertanto entro 30 giorni dalla presente ciascuna Impresa ferroviaria e il Gestore dell'infrastruttura dovranno adeguare le proprie disposizioni e prescrizioni ai seguenti principi:

1. Un treno non può partire dalla stazione di origine con il sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni guasto;
2. In tutti i casi di guasto o anomalità durante la corsa che determinino la condizione di funzione SCMT o SSC non attiva;
 - se le funzioni RSC e Vigilante sono attive, il treno può raggiungere la località di termine corsa non superando la velocità di 100 km/h;
 - se risulta attiva la sola funzione Vigilante o, in mancanza di essa, l'agente di condotta sia affiancato in cabina di guida da altro agente con l'obbligo di sorvegliare sulla

vigilanza dell'agente di condotta ed intervenire in caso di necessità arrestando ed immobilizzando il convoglio, il treno può raggiungere la località di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h;

- qualora venga a mancare anche la funzione Vigilante e non sia presente in cabina di guida l'altro agente di cui al precedente alinea, il treno deve essere arrestato immediatamente e non potrà proseguire se non a seguito dell'adozione di una delle modalità di cui agli alinea precedenti.

Tali vincoli devono essere rispettati anche nella fase di avvio del treno fintanto che il SSB non riceve i dati dal SST che determinano l'attivazione della protezione del treno (funzione SCMT o SSC attive);

3. Sulle linee AC/AV attrezzate con il sistema di protezione ERTMS/ETCS Livello 2, in tutti i casi di circolazione non in Full Supervision (ovvero in caso di circolazione in modalità On Sight, Staff Responsible o Isolation) nei quali non risultasse attiva la funzione Vigilante, l'agente di condotta deve essere affiancato in cabina di guida da altro agente con l'obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell'agente di condotta stesso ed intervenire in caso di necessità, arrestando ed immobilizzando il convoglio;
4. Nelle more dell'aggiornamento dei sottosistemi di bordo necessario a gestire in modo automatico le limitazioni di velocità di cui ai punti precedenti, dovrà essere sempre inserito il dato treno "un agente" nei sottosistemi di bordo stessi.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli

