

Direzione Tecnica  
Il Direttore

**Trenitalia SPA**  
**SEDE**

**Direzione Compartimentale Movimento**  
**ROMA**

**Direzione Compartimentale Movimento**  
**NAPOLI**

**Direzione Compartimentale Movimento**  
**TORINO**

**p.c. Direzione Manutenzione**  
**Direzione Movimento**  
**LORO SEDI**

**p.c. MINISTERO DEI TRASPORTI**  
**Dipartimento per i trasporti terrestri**  
**Direzione Generale del Trasporto Ferroviario**  
**Via Caraci, 36** **00157**  
**ROMA**

**Oggetto: Prescrizione. Norme particolari integrative per l'impiego del SSB ETCS/SCMT Alstom ed Ansaldo, con particolare riferimento alle operazioni di inserzione, introduzioni dati e transizioni in ingresso ed in uscita dalle linee AC/AV.**

L'entrata in vigore del Decreto Legislativo n° 188 del 8 luglio 2003, impone fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.

In conformità a quanto sopra si prescrive quanto di seguito specificato.

Ad integrazione delle norme in vigore, al fine di poter gestire la fase di transizione dagli attrezzaggi di bordo con SSB ETCS e apparecchiatura RSC separati e la nuova fase di integrazione del SSB ETCS con quello di SCMT, il Personale di Condotta (PdC), in



relazione alla tipologia di attrezzaggio presente a bordo, deve rispettare anche quanto di seguito indicato.

**a) ETR 500 PLT ord. 96 attrezzato con SSB-ETCS/SCMT Alstom (S.4.5.7)**

Sui libri di bordo dei mezzi di trazione dei complessi di cui al titolo deve essere riportata la dicitura “*ETR 500 PLT ord. 96 attrezzato con SSB ETCS/SCMT Alstom*”.

**a.1) Introduzione dati/inizio missione (Allegato XIV quater IPCL punto 6)**

Il Personale di Condotta deve effettuare la procedura di Introduzione dati inserendo, sul DMI di ETCS, sia i dati richiesti da ETCS sia i dati richiesti da SCMT.

In caso d'introduzione dati/inizio missione sulle linee tradizionali (linee non attrezzate con il livello 2) deve essere sempre inserito il livello “STM”; di conseguenza il Livello “0” non deve essere mai inserito.

Con i predetti SSB l'errata selezione del Livello “0” determina l'attivazione della frenatura fino a treno fermo e la visualizzazione del messaggio “*Modo UN non permesso*”. In tale evenienza il PdC deve riconoscere il messaggio visualizzato e successivamente inserire correttamente il livello richiesto come di seguito indicato:

- sulle linee tradizionali (non attrezzate ETCS) dal menù dati modificare il Livello “0” in livello “STM” e confermare quest'ultimo;
- sulle linee di livello 2 (attrezzate ETCS) effettuare preventivamente la disabilitazione/riabilitazione del banco di guida (EoM/SoM) e dal menù dati modificare il Livello “0” in livello “2” e confermare quest'ultimo.

**a.2) Transizione da un'area di Livello “2” ad un'area di Livello “STM” (Allegato XIV quater IPCL punto 9.5) con il segnale di confine a via impedita**

Il Personale di Condotta deve operare in conformità alla normativa vigente applicando la procedura di “Override”<sup>1</sup> (Allegato XIV quater IPCL punto 10.9).

---

<sup>1</sup> Con la procedura “Override” si disattiva il tachimetro di SCMT, attivatosi in precedenza contemporaneamente alla visualizzazione del messaggio “annuncio transizione di livello”. Con la transizione di livello da livello 2 a livello STM SCMT il tachimetro SCMT si riattiva e si disattiva quello su ERTMS/ETCS.



**a.3) Esclusione della funzione SCMT in uscita dalle linee AC/AV, per guasto alle apparecchiature di terra (Allegato XIV ter IPCL punto 18.5), in corrispondenza del segnale di confine oppure per un determinato tratto di linea a partire da tale segnale**

Il Personale di Condotta che riceve una prescrizione di esclusione SCMT, per guasto alle apparecchiature di terra, in uscita da una linea AC/AV, deve operare come di seguito indicato:

- **“esclusione SCMT in corrispondenza del segnale di confine”**: il PdC è esonerato dalla applicazione della procedura di esclusione SCMT.
- **“esclusione SCMT per un determinato tratto di linea” a partire dal segnale di confine**: il PdC dopo la transizione al livello STM deve arrestare subito il treno ed eseguire l’operazione di esclusione della funzione SCMT (Allegato XIV ter IPCL punto 8.1) e reincludere tale funzione (Allegato XIV ter IPCL punto 8.2) nel rispetto della prescrizione ricevuta.

Resta inteso che in entrambi i casi, qualora il segnale di confine sia disposto a via impedita, deve essere sempre applicata anche la procedura di Override di cui al precedente punto a.2.

In ogni caso l’apparecchiatura, in presenza di particolari anomalie al SST, potrebbe comandare la frenatura di urgenza fino all’arresto del treno in tale evenienza per la ripresa della corsa dovranno essere applicate le procedure di cui al punto 18.7 Allegato XIV ter IPCL.

**a.4) Transizione da un’area di Livello “2” ad un’area di Livello “STM” (Allegato XIV quater IPCL punto 9.5) in presenza di guasto al SSB-STM/SCMT**

In presenza di determinati guasti al SSB, la transizione di livello avviene a livello “0” anziché a livello “STM”. Tale anomalia viene segnalata dal messaggio di guasto: **“STM non disponibile”** e a transizione avvenuta attraverso l’attivazione della frenatura non riarmabile nonché la visualizzazione del messaggio **“Modo UN non permesso”**.

Per la ripresa della corsa il PdC deve disinserire e reinserire il SSB cambiando contestualmente la piastra pneumatica ed eventualmente il monitor MMI di SCMT. Perdurando l’anomalia deve considerare guasto il SSB e procedere alla sua esclusione (punto 18.9.4 Allegato XIV ter IPCL).

**a.5) Modalità operativa “MANOVRA”**

Qualora sia necessario effettuare movimenti di manovra sulle linee tradizionali (aree non di livello 2) la modalità “MANOVRA” e la successiva uscita da tale modalità deve



essere richiesta sul solo MMI di SCMT dopo aver effettuato la procedura completa di inserzione dati (dati supplementari e dati treno) sul DMI di ETCS.

#### **a.6) Funzionamento continuativo prolungato del SSB**

Il SSB necessita di almeno un autotest (inserzione SSB) nell'arco delle 24 ore di funzionamento continuativo. A tal fine, dopo 21 ore di funzionamento ininterrotto, viene visualizzato il messaggio relativo alle ore mancanti alla scadenza delle 24 ore: "*Nr ore prima del reset EVC: 3*"; tale messaggio viene reiterato successivamente quando mancano rispettivamente 2 ore ed 1 ora alla scadenza prevista. Alla visualizzazione del predetto messaggio il PdC deve riconoscere il messaggio stesso ed attivarsi in modo tale che entro la scadenza delle 24 ore sia garantita una disinserzione del SSB attraverso: l'intervento di iniziativa alla prima occasione utile, ovvero avvisando il personale subentrante o il referente dell'impresa ferroviaria circa tale esigenza.

#### **b) ETR 485 PLT attrezzato con SSB-ETCS/SCMT Alstom di prima fase**

Sui libri di bordo dei mezzi di trazione dei complessi di cui al titolo deve essere riportata la dicitura "*ETR 485 PLT attrezzato con SSB ETCS/SCMT Alstom di prima fase*".

##### **b.1) Inserzione SSB/SCMT (Allegato XIV ter IPCL punto 13.2) e Inserzione/Disinserzione SSB/ETCS (Allegato XIV quater IPCL punti 5 e 8)**

Il Personale di Condotta deve sempre inserire il SSB-SCMT, in conformità all'Allegato XIV ter IPCL punto 13.2; il SSB/ETCS deve essere inserito e successivamente disinserito, in conformità all'Allegato XIV quater IPCL punto 5 e 8, nelle località di servizio afferenti alla linea AC/AV, individuate come sede di fermata d'orario o prescritta, rispettivamente prima dell'ingresso o dopo l'uscita dalla predetta linea.

##### **b.2) Introduzione dati/inizio missione (Allegato XIV quater IPCL punto 6)**

Il Personale di Condotta deve effettuare la procedura di Introduzione dati, inserendo prima i dati richiesti da SCMT su MMI di SCMT e successivamente i dati richiesti da ETCS su DMI di ETCS; in caso d'introduzione dati/inizio missione sulle linee tradizionali (linee non di livello 2) deve essere sempre inserito il livello "0" (in analogia a quanto richiesto dal SSB/ETCS con sola RSC).



**b.3) Transizione da un'area di Livello "2" ad un'area di Livello "STM" (Allegato XIV quater IPCL punto 9.5)**

Il Personale di Condotta deve operare in conformità alla normativa vigente non superando comunque la velocità di 60 km/h dal segnale di confine fino al successivo segnale di prima categoria.

Qualora la transizione avviene con il segnale di confine a via impedita il PdC deve inoltre eseguire prima la procedura di "Override" sul DMI di ETCS (Allegato XIV quater IPCL punto 10.9) e successivamente quella di "Supero Rosso" sul MMI di SCMT (Allegato XIV ter IPCL punto 18.4).

**b.4) Transizione da un'area di Livello "STM" ad un'area di Livello "2" (Allegato XIV quater IPCL punto 9.3) con il segnale di confine a via impedita**

Il Personale di Condotta deve operare in conformità alla normativa vigente applicando prima la procedura di "Override" sul DMI di ETCS (Allegato XIV quater IPCL punto 10.9) e successivamente quella di "Supero Rosso" sul MMI di SCMT (Allegato XIV ter IPCL punto 18.4).

**b.5) Transizione da un'area di Livello "STM" ad un'area di Livello "2" (Allegato XIV quater IPCL punto 9.3) con mancata disattivazione automatica della funzione SCMT**

Qualora durante la transizione da un'area di livello "STM" ad un'area di livello "2" si verifichi la mancata disattivazione automatica della funzione SCMT (l'anormalità si manifesta con l'attivazione della lampada rossa del tachimetro SCMT e l'intervento della frenatura fino a treno fermo nonché il messaggio di perdita di PI) il Personale di Condotta deve arrestare il convoglio e provvedere ad escludere e successivamente reincludere manualmente la funzione SCMT (Allegato XIV ter IPCL punti 8.1 e 8.2). Tale operazione comporta l'annullamento dei vincoli di marcia SCMT.

**b.6) Modalità operativa "MANOVRA"**

Qualora sia necessario effettuare movimenti di manovra sulle linee tradizionali (aree non di livello 2) deve essere disinserito il SSB/ETCS ed utilizzato il solo SSB/SCMT (Allegato XIV ter IPCL punto 15).

**c) ETR 500 PLT ord. 2002 attrezzato con SSB-ETCS/SCMT Ansaldo**

Sui libri di bordo dei mezzi di trazione dei complessi di cui al titolo deve essere riportata la dicitura "ETR 500 PLT ord. 2002 attrezzato con SSB-ETCS/SCMT Ansaldo".



**c.1) Introduzione dati/inizio missione (Allegato XIV quater IPCL punto 6)**

Il Personale di Condotta deve effettuare la procedura di Introduzione dati, inserendo prima i dati richiesti da SCMT su MMI di SCMT e successivamente i dati richiesti da ETCS su DMI di ETCS; in caso d'introduzione dati/inizio missione sulle linee tradizionali (linee non di livello 2) deve inserire il livello "STM".

**c.2) Transizione da un'area di Livello "2" ad un'area di Livello "STM" (Allegato XIV quater IPCL punto 9.5) con il segnale di confine a via impedita**

Il Personale di Condotta deve operare in conformità alla normativa vigente applicando prima la procedura di "Override" sul DMI di ETCS (Allegato XIV quater IPCL punto 10.9) e successivamente quella di "Supero Rosso" sul MMI di SCMT (Allegato XIV ter IPCL punto 18.4).

**c.3) Transizione da un'area di Livello "STM" ad un'area di Livello "2" (Allegato XIV quater IPCL punto 9.3) con il segnale di confine a via impedita**

Il Personale di Condotta deve operare in conformità alla normativa vigente applicando prima la procedura di "Override" sul DMI di ETCS (Allegato XIV quater IPCL punto 10.9) e successivamente quella di "Supero Rosso" sul MMI di SCMT (Allegato XIV ter IPCL punto 18.4).

**c.4) Modalità operativa "MANOVRA"**

Qualora sia necessario effettuare movimenti di manovra sulle linee tradizionali (aree non di livello 2) la modalità "MANOVRA" e la successiva uscita da tale modalità deve essere richiesta sia sul DMI di ETCS (Allegato XIV quater IPCL punto 4.5) sia sul MMI di SCMT (Allegato XIV ter IPCL punto 15).


Le specifiche procedure operative sulle apparecchiature di bordo, in applicazione della presente prescrizione sono riportate nella manualistica di bordo.

Il presente provvedimento riveste carattere prescrittivo ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 4, 10, 11 e 36 del decreto Legislativo 8 luglio 2003 numero 188.

Il presente provvedimento annulla e sostituisce la Prescrizione: "Norme particolari integrative per l'impiego del SSB ETCS/SCMT Alstom ed Ansaldo, con particolare riferimento alle operazioni di inserzione, introduzioni dati e transizioni in ingresso ed in uscita dalle linee AC/AV" protocollo RFI-DTC-DNS\A0011\P\2006\0000025 del 25.10.2006 e la prescrizione: "Norme particolari inerenti l'esercizio sulle linee AC/AV e

Linea Tradizionale relative ai rotabili ETR 500 PLT ord. 96 attrezzati con SSB-ETCS/SCMT Alstom” prot. RFI-DTC\A0011\P\2007\0000368 del 22/02/2007.

Si invitano le strutture in indirizzo ad informare il personale dipendente interessato e confermare il ricevimento della presente.

  
Giorgio Di MARCO

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"  
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)