



Direzione Tecnica
il Direttore

MINISTERO DEI TRASPORTI
Dipartimento per i trasporti terrestri
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario
Via Caracci, 36

00157 Roma

IMPRESE FERROVIARIE
(secondo indirizzo)

Loro Sedi

COMANDO LOGISTICO DELL'ESERCITO
S. M. Uff. Movimenti e Trasporti
V.le Castro Pretorio, 123

00185 Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Sig. Amministratore Delegato

Sede

RETE FERROVIARIA ITALIANA
(secondo indirizzo)

Loro Sedi

Oggetto: Prescrizione - Attivazione SSC sulle linee Barletta – Spinazzola, S. Nicola di Melfi – Gioia del Colle della DCM di Bari e Sulmona – Carpinone della DCM di Ancona, esercitate a Dirigenza Unica.

L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie 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 materia.

In conformità a quanto sopra, si prescrive che il Sistema di Supporto alla Condotta dei treni (SSC) venga attivato sulle linee Barletta – Spinazzola della DCM di Bari e Sulmona – Carpinone della DCM di Ancona, esercitate a Dirigenza Unica, previa adozione della medesime norme previste dalle Disposizioni n° 09, 10 e 11 tutte del 03 febbraio 2006, con le seguenti integrazioni:

- la funzione SSC viene realizzata anche attraverso il controllo dei seguenti vincoli di condotta:
 - riconoscimento dei segnali di attenzione (art. 28 comma 1 *a*) e *b*) RS) ubicati in precedenza dei segnali di protezione di 2ª categoria e di protezione delle stazioni munite di deviatori tallonabili e con ritorno automatico nella posizione iniziale;
 - riconoscimento del segnale di protezione propria di PL senza barriere (art. 53 bis RS) spento.



- nelle stazioni munite di segnali di protezione di 2^a categoria deve essere sempre previsto il segnale di attenzione (Art. 28/1 lettera a) RS) in precedenza a tali segnali. Inoltre, il PI ubicato in corrispondenza del punto protetto ubicato a valle del segnale di protezione di 2^a categoria, deve essere segnalato sul terreno con uno specifico “Picchetto a sezione circolare con testa a semisfera dipinto in colore arancione, bianco e nero, ad alto potere rifrangente”. Tale picchetto, negli impianti munite di tale tipo di segnalamento, impone al PdC l’obbligo di effettuare l’operazione di “Supero Rosso” nel caso di proseguimento del treno con segnale disposto a via impedita;
- nelle stazioni munite di segnali di protezione di 2^a categoria il PdC deve sempre percorrere l’itinerario di arrivo/partenza/transito non superando la velocità di 30 km/h;
- per la ripresa della corsa del treno in caso di anomalità al Sistema, i rapporti con il DU/DM devono essere tenuti sempre dal capotreno. Il PdC deve segnalare le eventuali anomalità al capotreno;
- 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 d'improvvisa chiusura del segnale;
- nel caso di perdita delle informazioni di un PI di segnale di attenzione (Art. 28/1 lettere a) e b) RS), il PdC deve mettersi in condizioni di rispettare il successivo segnale di protezione considerandolo a via impedita;
- nel caso di perdita delle informazioni di un PI di segnale di protezione propria PL con barriere (art. 53/1 a) RS) devono essere rispettate le procedure previste per il superamento del medesimo segnale disposto a via impedita;
- nel caso di perdita delle informazioni di un PI di segnale di protezione propria PL con o senza barriere (art. 53/1 b) e art. 53 bis RS), il PdC deve riprendere la corsa d'iniziativa effettuando in ogni caso la marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dal segnale e non ancora impegnati;
- nel caso particolare 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.

La presente Prescrizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 05 dicembre 2007 e deve essere applicata anche per la linea S. Nicola di Melfi – Gioia del Colle; dalla stessa ora e data è pertanto abrogata la prescrizione RFI-DTC/A0011/P/ 2007/0002788 del 19/09/2007.

Giorgio Di Marco

