

Direzione Tecnica
Il Direttore

Ferrovie dello Stato
29/03/2007
RFI-DTC\
A0011\PI2007\0000678

MINISTERO DEI TRASPORTI Dipartimento per i trasporti terrestri Direzione Generale del Trasporto Ferroviario Via Caraci, 36	00157 <u>Roma</u>
IMPRESE FERROVIARIE (secondo indirizzo)	<u>Loro Sedi</u>
ISPETTORATO LOGISTICO DELL'ESERCITO Rep. Coordinamento e Supporti Generali Off. Movimenti e Trasporti V.le Castro Pretorio, 123	00185 <u>Roma</u>
RETE FERROVIARIA ITALIANA Sig. Amministratore Delegato	<u>Sede</u>
RETE FERROVIARIA ITALIANA (secondo indirizzo)	<u>Loro Sedi</u>

Oggetto: Prescrizione. "Impiego ALn668/ALn663 dotate di SSB/SSC interfacciato con il dispositivo di comando frenatura (piastra pneumatica) del Vigilante, funzionante anche con il dispositivo Vigilante escluso e, in tal caso, senza la funzionalità di controllo convoglio fermo"

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 conformità a quanto sopra si prescrive quanto di seguito riportato.

In attesa delle modifiche ai testi regolamentari, per l'utilizzo dei rotabili di cui all'oggetto l'Allegato XIV quinquies dell'IPCL è così integrato e/o modificato:

- "Generalità/Prestazioni" [punto 1 all. XIV quinquies] – Determinati rotabili permettono l'esclusione indipendente di SSC e del dispositivo Vigilante.
- "Dispositivo Interfaccia Uomo-Macchina (cruscotto)" [punto 2.2.1 all. XIV quinquies] – Su determinati rotabili il cruscotto (vedi fig. 1) prevede:
 - o un pulsante CSR di colore giallo, per il riconoscimento dell'aspetto restrittivo dei segnali;

- un pulsante, luminoso, SSC di colore blu per ottenere l'esclusione/reinclusione della funzione SSC
- un pulsante RF di colore bianco, per segnalare l'attivazione della frenatura di emergenza e per il riarmo della stessa e per la prova di efficienza del dispositivo di frenatura;
- un commutatore a due posizioni "MAN/SR – TRENO" e due led (bianco e rosso), per attivare la modalità operativa manovra (led rosso acceso lampeggiante) o la funzione supero rosso (led rosso acceso fisso) oppure la modalità operativa treno (led bianco acceso fisso). L'accensione del led bianco o rosso segnala la corretta inserzione/attivazione del SSB mentre ne segnala il guasto il loro spegnimento durante il servizio;
- un led di colore bianco "GUASTO A TERRA", che si accende a luce lampeggiante in caso di guasto a terra oppure a luce fissa in caso di esclusione della funzione SSC per guasto a terra
- un avvisatore acustico integrato nel cruscotto



Figura 1 - Esempio di cruscotto di tipo orizzontale

- “Inserzione/Attivazione del SSB – Controlli ad inizio servizio” [punto 3.1 all. XIV quinquies] – Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) il SSB si inserisce anche in caso di “Commutatore di Esclusione Vigilante” (CEV) in posizione di escluso ruotando il rubinetto del dispositivo di frenatura (ubicato sulla piastra pneumatica del dispositivo Vigilante) nella posizione “inserito”. Con la rotazione del rubinetto in posizione “inserito” viene attivato l'autotest delle apparecchiature. Al termine dell'autotest con esito positivo e con l'abilitazione del banco di guida si ha l'attivazione delle antenne di captazione SSC e l'accensione del led bianco o rosso (la mancata accensione del led, con o meno associato l'intervento della frenatura di emergenza, indica che l'apparecchiatura non è efficiente). Dopo l'inserzione dell'apparecchiatura deve essere, in ogni caso, controllata l'efficienza del dispositivo di comando della frenatura verificando la scarica della condotta generale attraverso l'azionamento del pulsante RF. Sui rotabili in composizione attivi e non presenziati il commutatore CESC dovrà essere mantenuto in posizione “inserito” e il rubinetto del dispositivo di frenatura in posizione “disinserito”.
- “Disattivazione/Disinserzione del SSB (termine servizio)” [punto 3.2 all. XIV quinquies] – Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) in caso di “Commutatore di Esclusione Vigilante” (CEV) in posizione di escluso la disinserzione del SSB avviene automaticamente alla disabilitazione del banco di guida e portando il rubinetto del dispositivo di frenatura (ubicata sulla piastra pneumatica del dispositivo Vigilante) in posizione “disinserito”.
- “Esclusione/Isolamento SSB” [punto 4 all. XIV quinquies] – Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) l'isolamento del SSB si ottiene portando il commutatore CESC in posizione “escluso”. Su tali rotabili l'azionamento del commutatore CESC

impone anche la disinserzione del dispositivo di frenatura (ISOLAMENTO) qualora l'apparecchiatura Vigilante sia esclusa. Qualora il CESC venga trovato in posizione "escluso" e l'anormalità non sia registrata sui libri di bordo, lo stesso deve essere commutato nella posizione "inserito" per verificare la corretta inserzione dell'apparecchiatura.

- "Attivazione automatica funzione SSC" [aggiungere dopo punto 4 all. XIV quinquies] - Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) l'attivazione automatica della funzione SSC viene segnalata al PdC dall'accensione del pulsante SSC a luce blu che si verifica impegnando il PI posto in corrispondenza del segnale fisso coincidente con quello di inizio tratta attrezzata oppure con quello incontrato per primo dopo una reinserzione del SSB all'interno di una tratta attrezzata.
- "Disattivazione automatica funzione SSC" [aggiungere dopo punto 4 all. XIV quinquies] - Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) la disattivazione automatica della funzione SSC viene segnalata al PdC dallo spegnimento della luce blu del pulsante SSC che si verifica impegnando il PI posto in corrispondenza del segnale fisso coincidente con il termine della tratta attrezzata..
- "Esclusione funzione SSC" [aggiungere dopo punto 4 all. XIV quinquies] – Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) l'esclusione della funzione SSC in caso di guasto a terra avviene manualmente premendo a treno fermo il pulsante "SSC" acceso a luce blu (o spento in caso di funzione SSC non ancora attiva) fino all'attivazione a luce fissa della gemma GUASTO a TERRA. Il pulsante "SSC", al rilascio, deve spegnersi se acceso.
- "Reinclusione funzione SSC" [aggiungere dopo punto 4 all. XIV quinquies] – Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) la reinclusione della funzione SSC a seguito di precedente esclusione per guasto a terra avviene manualmente premendo, a treno fermo o a treno in movimento, il pulsante "SSC" fino allo spegnimento della gemma GUASTO A TERRA. Al rilascio del pulsante "SSC" l'apparecchiatura rimane disposta al ricevimento delle informazioni della SST ai fini dell'attivazione automatica della funzione SSC.
- "Presenza in consegna del rotabile (inizio servizio)" [punto 9 all. XIV quinquies] – Alla presa in consegna di determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) il PdC deve verificare il regolare funzionamento del SSB (punto 3 - all. XIV quinquies). Qualora all'atto dell'inserzione del SSB l'autotest dia esito negativo (comando della frenatura di emergenza non riarmabile e/o spegnimento del led associato al commutatore "Man/SR – Treno") oppure dia esito negativo la prova di efficienza del dispositivo di comando della frenatura, dovrà essere provveduto all'isolamento del SSB (punto 4 - all. XIV quinquies). In tal caso il rotabile dovrà essere considerato sprovvisto di SSB SSC.
- "Riconoscimento delle segnalazioni restrittive mostrate dai segnali fissi luminosi e di protezione propria dei PL con barriere" [punto 10.2 all. XIV quinquies] - Il PdC deve riconoscere le segnalazioni di "avviso di via impedita", "avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta", "avviso anticipato di via impedita" e "avviso di via libera a velocità ridotta (30, 60 o 100 km/h)", mostrate dai segnali fissi luminosi di Avviso e di Prima Categoria Accoppiati, Semplici e Multipli (art. 40 del RS) e della segnalazione di "avviso di via impedita" mostrata dai segnali di Protezione Propria dei PL con barriere (art. 53 del RS) con le modalità previste al punto 1. Il suddetto riconoscimento deve essere eseguito anche nel caso in cui il pulsante SSC, se presente, non sia ancora acceso.
- "Esclusione/Isolamento del SSB per guasti alle apparecchiature del SST" [punto 11.3 all. XIV quinquies] – Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC

sul cruscotto) in caso di prescrizione di esclusione SSC per guasto alle apparecchiature del SST deve rispettarsi quanto di seguito indicato:

- Formula “Escludete SSC in corrispondenza segnale di (partenza/protezione di o di PBI N°..... tra e)”. In tal caso il PdC deve arrestare il treno in precedenza al segnale interessato, escludere la funzione SSC (vedi punto “Esclusione funzione SSC”) e reincluderla (vedi punto “Reinclusione funzione SSC”) appena superato il predetto segnale senza necessità di arrestare nuovamente il treno
- Formula: “Escludete SSC da..... (località di servizio) a.....(località di servizio)”. In tal caso il PdC deve arrestare il treno prima del segnale di partenza della località di servizio che delimita l’inizio del tratto di linea interessato alla esclusione, escludere la funzione SSC (vedi punto “Esclusione funzione SSC”) e reincluderla (vedi punto “Reinclusione funzione SSC”) appena superato il segnale di protezione della località di servizio che delimita il termine del tratto interessato alla predetta esclusione senza necessità di arrestare nuovamente il treno
- “Guasti alle apparecchiature del SST” [punto 11.5 all. XIV quinquies] – Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) i guasti alle apparecchiature del SST sono segnalati dal lampeggiamento della segnalazione luminosa GUASTO A TERRA di colore bianco.
- “Perdita delle informazioni senza comando della frenatura di emergenza” [punto 11.5.1 all. XIV quinquies] – Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) in caso di mancata o incompleta trasmissione a bordo delle informazioni non interessanti l’aspetto dei segnali fissi il SSB attiva la segnalazione luminosa GUASTO A TERRA di colore bianco lampeggiante per un tempo di 10 secondi.
- “Perdita di PI con comando della frenatura di emergenza” [punto 11.5.2 all. XIV quinquies] – Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) in caso di mancata o incompleta trasmissione a bordo delle informazioni che interessano l’aspetto dei segnali fissi il SSB comanda la frenatura di emergenza riarmabile a treno fermo con associata l’attivazione della gemma GUASTO A TERRA di colore bianco lampeggiante. La segnalazione luminosa si disattiva appena viene eseguito il riarmo della frenatura.
- “Esclusione del dispositivo Vigilante” [punto 11.6 all. XIV quinquies] -. Su determinati rotabili (riconoscibili dalla presenza del pulsante di esclusione funzione SSC sul cruscotto) l’esclusione del dispositivo Vigilante si ottiene portando il commutatore CEV in posizione “escluso” (tale azione non determina la contestuale esclusione del SSB SSC). L’azionamento del commutatore CEV impone anche la disinserzione del dispositivo di frenatura (ISOLAMENTO) qualora il SSB SSC sia escluso.
- “Rotabili affidati ad un agente di condotta” [punto 12 all. XIV quinquies] – Non applicabile in questa fase.
- “Attrezzaggio dei mezzi di trazione con il SSC” [punto 13 all. XIV quinquies] – Sul libro di bordo dei rotabili attrezzati con SSB SSC, dotati di cruscotto con pulsante per l’esclusione della funzione SSC e con l’inserimento di SSC indipendente dal dispositivo Vigilante deve essere annotato che lo stesso è “attrezzato con SSC indipendente dal dispositivo Vigilante e con cruscotto dotato di pulsante per esclusione funzione SSC”.

Il PdC deve anche essere istruito sull’utilizzo dei dispositivi di esclusione indipendenti del dispositivo Vigilante e/o SSC e sull’impiego del cruscotto dotato di pulsante di esclusione SSC.

L'impiego in esercizio dei rotabili modificati per realizzare l'indipendenza di SSC dal dispositivo Vigilante e dotati di cruscotto con pulsante per l'esclusione della funzione SSC sarà disciplinato da apposita comunicazione a cura della Direzione Tecnica.

I rotabili oggetto della presente prescrizione dovranno avere il commutatore CESC piombato in posizione di apparecchiatura "inserita".

Per l'impiego in esercizio dei rotabili oggetto della presente deve essere mantenuto il modulo di condotta previsto per i rotabili sprovvisti di SSB SSC (prescrizione di RFI-DTC\A0011\P\2006\0000636 del 03/03/2006).

Per l'impiego del dispositivo Vigilante restano valide le norme in vigore sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Le automotrici ALn668 e ALn663 dotate di SSB SSC in caso di multipla trazione potranno circolare solo se telecomandate; in caso di guasto al telecomando con necessità di presenziare il rotabile in composizione si dovrà provvedere all'isolamento del SSB SSC (punto 4 - all. XIV quinquies)

Ai fini dell'impiego in esercizio dei rotabili oggetto la presente prescrizione annulla e sostituisce la prescrizione n. 2283 del 13/09/2006 la quale rimane valida per l'impiego in esercizio dei rotabili ancora non modificati per realizzare l'indipendenza di SSC dal dispositivo Vigilante e dotati di cruscotto sprovvisto di pulsante per l'esclusione della funzione SSC.

Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.


Giorgio Di Marco