

Direzione Tecnica

*il Direttore*

Direzioni Compartimentali  
Movimento

TORINO  
MILANO  
BOLOGNA  
ROMA  
NAPOLI

Direzioni Compartimentali  
Infrastruttura

TORINO  
MILANO  
BOLOGNA  
ROMA  
NAPOLI

Direzione Movimento

SEDE

Direzione Manutenzione

SEDE

Trenitalia SpA

SEDE

p.c. Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle  
Ferrovie  
Via Alamanni, 4  
50123 Firenze

**Oggetto:** Prescrizione. Soccorso ai treni viaggiatori con altri treni viaggiatori sulle linee AC/AV con ERMTS/ETCS L 2 nonché sui tratti di linee tradizionali afferenti.

*Allegati: 1*

VISTO il Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;

VISTO il Decreto Dirigenziale n. 2043 del 10 giugno 2008, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ratifica il verbale n. 1 del 10 giugno 2008 redatto ai sensi dell'art. 1 della Convenzione del 21 maggio 2008 stipulata tra Ministero dei Trasporti, Agenzia e Gruppo FS;

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato  
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.  
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e D.Lgs. n. 188/2003

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. Euro 32.835.073.349,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01565570581 e P. Iva 01008681000 - R.E.A. 758300



VISTA la nota ANSF 01069/08 del 22/09/2008 dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;

ad integrazione e modifica dell'art. 24 del Regolamento per la Circolazione dei Treni (RCT) e corrispondente art. 41 dell'Istruzione per il servizio di Condotta delle Locomotive (IPCL) si prescrive quanto segue.

1. I treni viaggiatori fermi sulle linee di cui all'oggetto, possono essere soccorsi utilizzando i treni viaggiatori circolanti a seguito oppure altri treni idonei ad effettuare il soccorso lato testa treno, nel rispetto di quanto di seguito riportato:
  - 1.1. tale modalità di soccorso può essere adottata a condizione che:
    - le apparecchiature del blocco, radio o elettrico, devono essere efficienti,
    - la condotta del freno continuo deve estendersi su tutto il convoglio composto dai due treni uniti (nel seguito indicato come convoglio),
    - i limiti imposti dalle norme tecniche di esercizio riportate nella PGOS, salvo eventualmente quelli riguardanti la massima lunghezza del convoglio, devono essere rispettati,
    - la pendenza della linea, nel tratto interessato alle operazioni di aggancio, non deve essere superiore al 15‰;
  - 1.2. al treno soccorritore deve essere prescritta la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nel percorrere la sezione di blocco occupata dal treno da soccorrere e di arrestarsi al segnale di arresto prima di accostarsi a tale ultimo treno;
  - 1.3. una volta eseguite le operazioni di aggancio dei due treni, il convoglio deve essere sottoposto alla prova del freno del tipo previsto dalla normativa vigente;
  - 1.4. il tratto di linea che deve essere percorso dal convoglio deve essere stabilito di volta in volta dalle Direzioni Compartimentali e dalle Imprese Ferroviarie (IF) interessate, al fine di garantire la regolarità della circolazione e l'incolumità dei viaggiatori rispetto ai marciapiedi esistenti nelle località di servizio;
  - 1.5. per il proseguimento del convoglio fino alla successiva stazione o posto di servizio abilitata:
    - al treno soccorritore e a quello soccorso deve essere comunicata la località di servizio fino alla quale devono viaggiare uniti,
    - la funzione di capotreno del convoglio deve essere svolta da uno solo dei due capotreno presenti, che deve prendere posto nella parte di testa del convoglio e al quale, dopo aver ricevuto il pronti dell'altro capotreno che presenzia la parte di convoglio ubicato in coda, spetterà anche di dare al personale di condotta (PdC) il pronti per la partenza sui tratti di linea AV/AC con ERMTS/ETCS L 2 oppure l'ordine di partenza sui tratti di linea tradizionale,
    - la marcia del convoglio dovrà avvenire nel rispetto delle limitazioni e prescrizioni relative entrambi i treni; riguardo alla percentuale di massa frenata, è ammesso adottare in alternativa la più bassa fra quelle assegnate ai due treni considerati singolarmente;



- 1.6. qualora il convoglio debba proseguire oltre la prima stazione o posto di servizio abilitata, devono applicarsi le norme per la fusione dei treni;
  - 1.7. se opportuno, in alternativa a quanto previsto dal precedente punto 1.5, la fusione dei due treni potrà essere effettuata dal punto in cui è avvenuto l'aggancio,
  - 1.8. in ogni caso per la marcia dei due treni uniti il PdC deve:
    - mantenere disinserito il SSB (ETCS/SCMT) del treno ubicato in coda,
    - superare con tutto il convoglio i punti di variazione di velocità in aumento indipendentemente dalle eventuali indicazioni di velocità ricevute a bordo, qualora non abbia potuto inserire nel SSB la lunghezza reale dei due treni uniti,
    - inserire nel SSB il valori di percentuale di massa frenata ridotto del 20%, nel caso il soccorso avvenga con treno soccorritore agganciato in coda;
  - 1.9. salvo limitazioni più restrittive imposte dalle Disposizioni di esercizio emanate dalle IF, nel soccorrere un treno viaggiatori fermo in linea con un altro treno non devono comunque essere superati i seguenti limiti di velocità:
    - a) *treno soccorritore agganciato in coda:*
      - 100 Km/h, quando dalla cabina di guida del rotabile di testa sia possibile l'uso del rubinetto di comando del freno e del sistema di protezione (ETCS/SCMT/SSC) e sia inoltre possibile la comunicazione fra il personale di condotta dei due treni uniti;
      - 50 Km/h, quando dalla cabina di guida del rotabile di testa sia possibile l'uso normale del rubinetto di comando del freno ma non sia possibile attivare il sistema di protezione (ETCS/SCMT/) ovvero non sia possibile la comunicazione fra il personale di condotta dei due treni uniti;
      - 25 Km/h, quando dalla cabina di guida del rotabile di testa non sia comunque possibile l'uso del rubinetto di comando del freno.
    - b) *treno soccorritore agganciato in testa:*
      - 150 km/h.
2. Per il soccorso dei treni viaggiatori fermi sulle linee di cui all'oggetto, possono essere utilizzati anche automotori o locomotive di manovra condotti da personale in possesso della abilitazione alla condotta (patente) richiesta per il percorso da effettuare ai fini del soccorso. Qualora il soccorso interessi tratti di linea AC/AV attrezzati con ETCS L 2, l'agente di condotta deve possedere anche la specifica abilitazione per il soccorso su tali linee oppure, in caso contrario, essere accompagnato da altro agente in possesso di tale abilitazione.
- In assenza di sistemi di protezione a bordo del mezzo utilizzato per il soccorso:
- l'agente di condotta deve essere affiancato da altro agente almeno in grado di arrestare ed immobilizzare il convoglio in caso di malore del macchinista,
  - deve essere preventivamente accertata la libertà dell'intero tratto di invio;
- Al mezzo di soccorso deve essere comunque prescritta la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nel percorrere la sezione di blocco occupata dal treno da soccorrere e di arrestarsi al segnale di arresto prima di accostarsi al treno stesso.
- Il PdC del treno soccorso, durante la corsa di ricovero, deve, se possibile, prendere posto a bordo del mezzo soccorritore.



3. Sia nel caso di cui al punto 1. che nel caso di cui al punto 2., le prescrizioni relative alle operazioni di soccorso devono essere notificate con le seguenti modalità:
  - sulla linea AV/AC con ERTMS/ETCS L2, utilizzando le apposite formule riportate nell'allegato 1 alla presente prescrizione con comunicazioni registrate, adottando se del caso le procedure previste dalla prescrizione n° 2141 del 30/12/2005 (Notifica prescrizioni con comunicazioni verbali registrate sulle linee AC/AV attrezzate con ERTMS/ETCS L2). La richiesta di soccorso deve essere fatta per iscritto o con dispaccio;
  - sulle linee tradizionali secondo le norme in vigore.
4. In tutti i casi di soccorso in cui, le operazioni per l'aggancio dei materiali, la prova freno o qualsiasi altra esigenza, richiedono l'impegno dell'interbinario da parte del personale dei treni (es. PdC, capotreno), il personale stesso deve comunicare tale esigenza all'agente che regola la circolazione (DCO/DC/DM); quest'ultimo deve provvedere alla sospensione della circolazione sui binari attigui e notificare tale condizione al personale interessato. In ogni caso, durante le operazioni di aggancio, la velocità dei treni sui binari attigui deve essere limitata a 150 km/h.
5. Le competenti Direzioni Compartimentali Movimento e le IF devono emanare le necessarie procedure di dettaglio. Le IF devono altresì emanare le specifiche procedure di dettaglio per le operazioni di accoppiamento e disaccoppiamento dei materiali. Nelle Disposizioni di esercizio delle IF devono anche essere riportate l'ammissibilità tecnica (es: limiti di accoppiabilità, ecc) e le eventuali restrizioni (es: pendenza massima del tratto di linea, prestazione, velocità massima, utilizzo dei pantografi, ecc), necessarie per l'applicazione in sicurezza delle procedure di soccorso, in relazione al tipo di materiale rotabile interessato.

Giovanni Costa

# FORMULARIO SOCCORSO AI TRENI

Ora di Preavviso .....

Ora di Comunicazione .....

## PdC:

DCO/AV linea Bologna – Milano, Treno ..... tonn. ....fermo per .....

.....al  
 Segnale Imperativo di protezione/partenza <sup>(1)</sup> interno/esterno <sup>(1)</sup> di..... <sup>(2)</sup>

Segnale Imperativo di Fine Sezione n° ..... <sup>(2)</sup> Segnale di Confine Km ..... <sup>(2)</sup>

binario di sinistra/destra (1) Km ..... <sup>(2)</sup> su itinerario di arrivo/partenza/sul binario di sinistra/destra <sup>(1)</sup>

occorre soccorso locomotiva. PdC ..... n° M40a ..... DCO ..... n°.....

DCO/AV linea Bologna – Milano treno ..... ricoverato al segnale imperativo di protezione/partenza <sup>(1)</sup>  
 di ..... <sup>(2),(4)</sup>

DCO/AV linea Bologna – Milano ultimate operazioni di aggancio lato interbinario, nulla osta normale  
 circolazione treni sul binario attiguo.

## DCO/AV <sup>(5)</sup>

**1** PdC treno ..... soccorso proveniente da ..... effettuato con .....

**2** “PdC treno ..... Soccorrete treno ..... Fermo in prossimità km ..... formando con lo  
 stesso un unico convoglio. Avanzate dal segnale imperativo di fine sezione ..... con marcia a  
 vista non superando la velocità di 30 km/h nell’avvicinarvi al punto di ingombro e fermate al  
 segnale di orientamento posto a protezione del treno fermo”

**3** “PdC treno ..... Soccorrete treno ..... Fermo in binario .....di ..... formando  
 con lo stesso un unico convoglio. Avanzate dal segnale imperativo di protezione/partenze <sup>(1)</sup> con  
 marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nell’avvicinarvi al punto di ingombro e fermate  
 al segnale di orientamento posto a protezione del treno fermo.”

**4** PdC treno ..... autorizzo esecuzione operazioni di aggancio lato interbinario per  
 accoppiamento treno ..... e treno.....

**5** PdC treno ..... Autorizzo movimento di manovra da ..... A  
 .....

**6** “PdC treno ..... autorizzo movimento di manovra da ..... binario di  
 ..... a piena linea lato ..... sul binario dei pari/dispari attestando  
 vostro treno oltre segnale imperativo di protezione

**7** Proseguire fino al successivo segnale fisso con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h.

**8** Proseguire fino al successivo segnale fisso non superando la velocità di 60 Km/h.

## Note

- (1) Cancellare quanto non occorrente
- (2) Completare, a seconda dei casi, con la denominazione del PdS, il numero del segnale imperativo di fine sezione, la progressiva chilometrica del segnale di confine, la progressiva chilometrica del punto dove il treno si è arrestato, il numero del deviatoio
- (3) Riportare il numero che individua la procedura da applicare
- (4) Da partecipare dal PdC al DCO/AV a seguito di ricovero dopo ultimazione delle manovre”
- (5) Il DCO/AV ed il PdC si trasmetteranno le comunicazioni necessarie, una per volta, secondo le necessità utilizzando lo stesso foglio