

Direzione Tecnica  
*Il Direttore*

**COER**  
**ROMA - NAPOLI**

**DIREZIONE TERRITORIALE**  
**PRODUZIONE**  
**ROMA - NAPOLI**

**DIREZIONE COMMERCIALE**  
**ED ESERCIZIO RETE**  
**SEDE**

**DIREZIONE PRODUZIONE**  
**SEDE**

**TRENTALIA S.p.A.**  
**ROMA**

**p.c. AGENZIA NAZIONALE PER LA**  
**SICUREZZA DELLE FERROVIE**  
Piazza della Stazione n° 45  
50123 **FIRENZE**

Oggetto: Prescrizione di esercizio. Circolazione convogli diagnostici non muniti di apparecchiature ERTMS/ETCS di bordo sulla linea AV/AC Roma - Napoli, attrezzata con ERTMS/ETCS L2.

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;

VISTO il Decreto ANSF n.01/2009, emanato dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, concernente le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria,

VISTA l'autorizzazione dell'ANSF, emanata con nota n° ANSF 06006/09 del 27/10/2009.

si prescrive in via sperimentale quanto segue:

Pagina 1 di 5



Sul tratto di linea AV/AC Roma - Napoli attrezzata con sistema ERTMS/ETCS L2, per la circolazione dei convogli diagnostici non equipaggiati con apparecchiature ERTMS/ETCS di bordo, in attesa del loro attrezzaggio, dovranno essere adottati i provvedimenti tecnico-normativi di seguito specificati:

- la circolazione dei convogli in oggetto sulla linea AV/AC dovrà avvenire in regime di interruzione di binario; l'interruzione sarà delimitata da:
  - senso di circolazione Roma - Napoli: da Roma Prenestina (e) al segnale di protezione di Bivio Casoria (segnale di confine in uscita);
  - senso di circolazione Napoli - Roma: da Bivio Casoria (e) al segnale di protezione Roma Prenestina (segnale di confine in uscita);
- ciascun convoglio dovrà essere scortato da un Agente della manutenzione, in possesso dell'abilitazione Modulo D "Accompagnamento treni della manutenzione", che svolge anche le funzioni di titolare dell'interruzione; tale agente dovrà curare i rapporti con il DCO/AV e con i DCO/DM di Roma Prenestina e Bivio Casoria;
- sui tratti afferenti al tratto interrotto la circolazione dei convogli dovrà avvenire con le norme previste per i treni ordinari;
- il mezzo di trazione dovrà essere di tipo politemensione, in grado di poter circolare con alimentazione a 25 kV c.a.;
- i convogli dovranno essere equipaggiati con le apparecchiature telefoniche previste dalla Disposizione 27/2006 (cab radio oppure in alternativa con idoneo telefono palmare) inserite ed efficienti, in grado di inviare e ricevere la "chiamata d'emergenza";
- durante la marcia dovrà essere prevista l'attivazione di un canale, funzionante su apparecchiature telefoniche distinte da quelle di cui sopra, che trasmetta con continuità (tipo "tono continuo" ovvero "nota faro") un segnale GSM-R tra treno e PC AV che sia interrompibile dal DCO al Posto Centrale AV. Il PdC dovrà interpretare la suddetta interruzione e/o la mancanza di tensione al di fuori dei POC e dei PCF, come ordine di arresto immediato del treno;
- i dispositivi RTB compresi nei tratti interessati devono essere mantenuti attivi. In caso di allarme RTB rilevato al PCS, il DCO AV dovrà intervenire sulla marcia del convoglio e prendere i provvedimenti previsti dalle Norme particolari per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) della linea Roma - Napoli;
- l'Agente di scorta della manutenzione resta incaricato di praticare al PdC, utilizzando il modulo M. 40:
  - d'iniziativa:
    - ❖ le prescrizioni relative alla circolazione sul binario interrotto;
    - ❖ le limitazioni di velocità relative alla circolazione del convoglio.
  - dietro comunicazione del DCO AV:
    - ❖ i PCF eventualmente attivi da rispettare;
    - ❖ l'ordine di ripresa della corsa, qualora sia previsto dal programma di circolazione o in caso di anormalità;
    - ❖ le eventuali ulteriori restrizioni.
  - dietro ordine dei DCO/DM di Roma Prenestina;



- ❖ l'ordine di superamento del segnale di protezione o partenza di quel PdS, se disposto a via impedita.
- dietro ordine del DCO/DM di Bivio Casoria:
  - ❖ l'ordine di superamento del segnale di protezione di quel PdS, se disposto a via impedita.
- i PdS posti all'interno del tratto interrotto, da impegnare a velocità superiore a 60 Km/h, devono essere presenziati ad eccezione di quelli ove tutti i deviatori siano immobilizzati con i dispositivi di cui all'art. 8 ISD;
- i DM che presenziano i PdS, prima di concedere il benestare al DCO AV, dovranno:
  - comandare la formazione dell'itinerario e verificare la disposizione a via libera dei segnali virtuali;
  - confermare e disalimentare con comando singolo i deviatori di percorso/laterali/uscita interessanti l'itinerario;
  - Per ognuno dei deviatori interessati verificare la conferma e disalimentazione in atto.
- I PdS posti all'interno del tratto interrotto, da impegnare a velocità fino a 60 km/h, possono essere gestiti anche in telecomando; in tali PdS, per la formazione di itinerari, il DCO deve:
  - per il corretto tracciato:
    - ❖ istituire in ogni impianto il regime TP/J;
    - ❖ comandare la formazione dell'itinerario e verificare la disposizione a via libera dei segnali virtuali;
    - ❖ accertare l'esistenza di tutte le condizioni di cui al 2° cpv dell'art. 24/1 delle DET ad eccezione dei deviatori dei PdS immobilizzati di cui all'art. 8 ISD.
  - per la deviata:
    - ❖ comandare la formazione dell'itinerario;
    - ❖ attivare il segnale virtuale di avanzamento o di avvio a luce fissa per l'itinerario richiesto;
    - ❖ accertare l'esistenza di tutte le condizioni di cui al 2° cpv dell'art. 24/1 delle DET;
- l'Agente di scorta della manutenzione deve tempestivamente richiedere al DCO AV la conferma dell'interruzione occorrente in base al programma di circolazione del convoglio; sul tratto interrotto non è ammessa la presenza di altri rotabili;
- il DCO AV concederà l'interruzione solo dopo aver:
  - eseguito quanto previsto dalle DET, fatta eccezione per l'impiego dei dispositivi di esclusione del binario;
  - eseguito quanto previsto per i PdS eventualmente gestiti in telecomando;
  - ricevuto il benestare scritto dai DM che presenziano i PdS;
- nella conferma di interruzione dovranno essere specificate:
  - le velocità da non superare per ciascun tratto di linea, in relazione al programma di circolazione previsto ed alle condizioni di presenziamento dei PdS;



- le eventuali ulteriori restrizioni di velocità relative a rallentamenti e/o riduzioni di velocità;
  - le modalità per il ricovero nella stazione dove termina la corsa del convoglio.
- una volta confermata l'interruzione al titolare, il DCO AV trasmetterà con comunicazione registrata, ai DCO/DM di Roma Prenestina o Bivio Casoria il nulla osta per l'ingresso dei convogli in oggetto sul binario interrotto;
- in caso di anomalità sopravvenuta durante la circolazione del convoglio, il DM che presenzia il PdS interessato, dovrà immediatamente avvisare il DCO AV che, a sua volta, dovrà disporre per l'immediato arresto del convoglio con la revoca della "nota faro". Il convoglio dovrà proseguire con le norme comuni fino al superamento del PdS interessato; a tale scopo, l'Agente di scorta dovrà ricevere dal DCO AV le occorrenti istruzioni non superando comunque la velocità di 60 km/h in linea. Il convoglio potrà riprendere la marcia alla velocità massima per il tratto interessato solo dopo ordine scritto del DCO AV;
- il superamento dei segnali di Roma Prenestina e Bivio Casoria dovrà avvenire:
- per l'ingresso sul tratto interrotto, possibilmente con i segnali disposti a via libera;
  - in uscita dal tratto interrotto, tenendo conto dell'aspetto del segnale.
- il PdC dovrà rispettare d'iniziativa tutti i POC; i PCF, salvo diversa prescrizione, dovranno essere considerati tutti alimentati;
- i convogli in oggetto, sul tratto interrotto, non dovranno superare le velocità di:
- 150 km/h da Roma Prenestina a Bivio Casoria per il senso di circolazione Roma - Napoli e da Bivio Casoria a Roma Prenestina per il senso di circolazione Napoli - Roma; tale limitazione di velocità deve essere osservata anche nell'ambito dei PdS presenziati. Per i PdS telecomandati, qualora sia previsto il passaggio sui binari di corretto tracciato senza l'arresto del convoglio, non dovrà essere superata la velocità di 60 km/h dal secondo segnale imperativo di fine sezione precedente a quello imperativo di protezione del PdS interessato fino al primo segnale imperativo di fine sezione incontrato in linea dopo il PdS stesso (nella prescrizione relativa dovranno essere specificati il numero dei segnali interessati e le rispettive progressive chilometriche); nei rimanenti casi devono essere adottate le procedure di cui ai due successivi alinea;
  - eventuali ulteriori restrizioni previste da rallentamenti e/o riduzioni di velocità, relative ad esigenze tecniche della manutenzione;
- qualora il programma di circolazione del convoglio diagnostico preveda l'arresto in un PM con rilevazioni sia su binari di corretto tracciato che non di corretto tracciato, ferma restando la delimitazione dell'interruzione da Roma Prenestina (e) a Bivio Casoria (e):
- non dovrà essere superata la velocità di 60 km/h dal secondo segnale imperativo di fine sezione precedente a quello imperativo di protezione del PdS interessato fino al PdS stesso (nella prescrizione relativa dovranno essere specificati il numero del segnale interessato e la sua progressiva chilometrica);
  - il convoglio dovrà arrestarsi nel PM interessato;



- per la ripresa della corsa da un PdS intermedio, se prevista dal programma di circolazione:
  - occorre il nulla osta da parte del DCO AV; in caso di PdS presenziato, il DCO concederà tale nulla osta solo dopo aver ricevuto dal DM che presenzia il posto il benessere relativo all'itinerario interessato;
  - non dovrà essere superata la velocità 60 km/h dal PdS interessato fino al primo segnale imperativo di fine sezione incontrato in linea.
- qualora il programma di circolazione del convoglio diagnostico preveda il transito in un PdS con impegno delle comunicazioni pari/dispari in posizione rovescia:
  - dovranno essere interrotti entrambi i binari da Roma Prenestina (e) a Bivio Casoria (e);
  - i PdS in cui sono ubicate le comunicazioni pari/dispari interessate dovranno essere presenziati;
  - nell'ambito di tali PdS non dovrà essere superata la velocità di 150 km/h.

Le Direzioni Territoriali Produzione ed i COER restano incaricate di elaborare ed emanare le disposizioni attuative sulla base delle quali dovrà avere luogo la circolazione dei treni in oggetto e di stabilire le stazioni di origine e termine corsa dei convogli sulla linea tradizionale.

Le strutture interessate dovranno garantire che la presente prescrizione sia in possesso del PdC in servizio ai convogli in oggetto.

La presente prescrizione annulla e sostituisce la RFI-DTC/A/0011/P/2005/0001442 del 05/10/2005.

Giovanni Costa