



**ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO DEL
SISTEMA DI SUPPORTO ALLA CONDOTTA DEI TRENI
(SSC)**

emanata in via sperimentale con decreto dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie n. 2/2009 e modificata con decreto dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie n. 4/2009

Art. 1

DESCRIZIONE GENERALE

1. Funzionalità del Sistema di Supporto alla Condotta dei treni (SSC)

Il Sistema realizza, un supporto alla condotta del treno effettuando un controllo sul rispetto:

- a) dei segnali fissi luminosi e semaforici di 1^a Cat. e di Avviso;
- b) dei segnali di protezione propria dei P.L. con barriere (art. 53 del R.S.);
- c) degli appositi segnali di protezione dei P.L. senza barriere (art. 53 bis del R.S.)⁽¹⁾;
- d) dei segnali fissi semaforici di 2^a Cat.;
- e) della velocità massima ammessa sugli itinerari (arrivo/partenza/transito) delle località di servizio;
- f) della velocità massima ammessa (30 km/h) sugli itinerari (arrivo/partenza/transito) delle stazioni poste sulle linee a DU sprovviste del segnale di partenza;
- g) della velocità massima ammessa (30 km/h) sugli itinerari (arrivo/partenza/transito) delle stazioni munite di deviatori tallonabili e con ritorno automatico nella posizione iniziale;
- h) della velocità massima ammessa dalla linea rispetto il rango meno restrittivo, ad esclusione del rango P;
- i) della velocità ammessa dai rallentamenti interessanti: la piena linea, i bivi e i binari di corretto tracciato nonché i binari deviati percorribili ad una velocità superiore a 60 km/h dei posti di comunicazioni, delle stazioni e dei posti di movimento;
- j) delle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti;
- k) della velocità massima ammessa dal materiale rotabile.

Nella fase di approccio ad un segnale disposto a via impedita, il controllo è realizzato fino ad un valore costante predefinito denominato velocità di rilascio (30 km/h).

In caso di superamento dei limiti imposti dai vincoli di marcia, aumentati di opportuni margini, il sistema comanda la disinserzione della trazione e la frenatura d'urgenza.

Il sistema SSC è costituito da due sottosistemi denominati:

- Sotto Sistema di Terra (SST)
- Sotto Sistema di Bordo (SSB)

2. Sottosistema di Terra (SST)

2.1 Le principali apparecchiature costituenti il SST sono:

⁽¹⁾ Per i segnali di cui all'art. 53 bis, la protezione consiste nell'imporre una limitazione di velocità a 30 km/h in corrispondenza di un punto ubicato a circa 10 metri dal PL protetto (o dal primo PL protetto) qualora il relativo segnale sia spento.

▪ *Tag:*

Il Tag è un dispositivo elettronico che fornisce informazioni di tipo fisso installato circa 100 m a monte del segnale di avviso (ove richiesto) e trasmette l'informazione funzionalmente legata al successivo segnale.

▪ *Tag configurabile:*

Il Tag configurabile è un dispositivo elettronico che fornisce informazioni di tipo fisso, svolge la funzione di ricalibrazione odometrica lungo linea.

▪ *Punto Informativo:*

Il Punto Informativo (PI) è composto da un Encoder e un Transponder:

- L'encoder è un dispositivo elettronico in sicurezza che permette di inviare le informazioni al transponder. Tali informazioni possono essere rilevabili, in base ai diversi aspetti del segnale, tramite apposite interfacce con la cassetta dello stesso oppure possono essere di tipo predefinito.
- Il transponder permette di trasmettere al treno (SSB) le informazioni fornite o rilevate dagli impianti di terra (SST).

Tali PI sono posati sui segnali fissi, in uscita dalle località di servizio e, all'occorrenza, lungo linea. In determinati casi il PI di un segnale fisso di 1^a Cat. può essere ubicato:

- in precedenza al segnale stesso (es: segnale di partenza comune a più binari). In tale evenienza il PI viene segnalato dalla specifica tabella di "limite fermata SSC" (art. 77 bis del R.S.);
- a valle del segnale stesso (es: segnale di partenza di fascio di binari di particolari impianti). In tale evenienza il PI viene segnalato dallo specifico picchetto di "PI posticipato" (Allegato I punto 15 bis del R.S.).

Il PI del segnale fisso di 2^a Cat. è posato in corrispondenza del punto protetto dal segnale stesso e viene segnalato dallo specifico picchetto di "PI posticipato" (Allegato I punto 15 bis del R.S.).

Per la gestione di specifiche funzioni (es. funzione rallentamenti) il PI può essere composto dagli stessi dispositivi (boe) utilizzati per il SCMT.

2.2 Il SST rende disponibili, sotto forma di informazioni binarie codificate, i dati relativi allo stato degli impianti e delle caratteristiche della linea rispetto ai vincoli di marcia del treno gestiti.

I dati possono essere:

▪ *Variabili.*

Subiscono variazioni in funzione dello stato della circolazione e degli itinerari in atto (di norma i segnali).

▪ *Semifissi.*

Di carattere temporaneo ma che non subiscono variazioni nel periodo di validità (di norma i rallentamenti).

- *Fissi.*

Di carattere permanente quali velocità della linea.

3. Sotto Sistema di Bordo (SSB)

Il SSB effettua un controllo tra la velocità reale e quella massima consentita al treno rispetto ai vari vincoli di marcia del treno gestiti.

Qualora la velocità del treno risulti superiore rispetto a quella imposta dai vincoli di marcia interverrà la frenatura d'urgenza.

Le principali apparecchiature costituenti il SSB sono:

- *Antenna per la ricezione delle informazioni provenienti dal SST del SSC*

È un dispositivo elettronico che capta le informazioni provenienti dai PI (Trasponder), Tag e Tag configurabili.

- *Antenna per la ricezione delle informazioni provenienti dal SST del SCMT*

È un dispositivo elettronico, presente nei sistemi in grado di circolare anche sulle linee SCMT, che capta le informazioni provenienti dai PI (boe).

- *Captatori RSC*

Sono dispositivi elettrici, presenti nei sistemi in grado di circolare anche sulle linee SCMT, che captano le informazioni provenienti dai codici di BAcc ed INFILL; sono posti nel sottocassa del rotabile.

- *Elaboratore di bordo*

Elabora le informazioni provenienti dal SST unitamente a quelle derivanti dal rotabile e dalla operatività del Guidatore sulla interfaccia uomo-macchina.

- *Interfaccia Uomo/Macchina*

Dispositivo atto ad interagire con il Guidatore.

- *Gruppo pneumatico*

Realizza, su comando dell'elaboratore di bordo, lo scarico dell'aria in condotta generale per il comando della frenatura di urgenza.

- *Rotabili attrezzati con SSB "BL1"*

Determinati rotabili sono attrezzati con un particolare sottosistema di bordo denominato SSC "BL1". Con tale SSB i rotabili possono circolare solo sulle linee SSC ove i rallentamenti e le riduzioni di velocità sono gestite tramite i PI del SSC.

Art. 2

MODALITA' DI MARCIA

Le norme ad uso del Personale di Condotta sono contenute in apposita pubblicazione.

Art. 3

ESERCIZIO NORMALE

1. Indicazioni in Orario

Le linee attrezzate con SSC sono indicate nell'Orario di servizio tramite l'apposito segno convenzionale (— · — · — · — · —) riportato sulla fiancata principale, dove devono essere riportati anche gli specifici punti di inizio e termine dei singoli tratti (segnale di protezione, di partenza, ecc.); qualora la linea fosse attrezzata anche con blocco elettrico, il segno convenzionale SSC va riportato alla destra del segno relativo al tipo di blocco.

In corrispondenza della località di servizio dove ha inizio o termine il SSC, deve essere precisato, con nota in calce, l'ente di inizio o termine del SSC stesso (segnale di partenza, di protezione, ecc.).

Su determinati tratti di linea è previsto l'attrezzaggio sia con il sistema SCMT che con SSC, in tal caso sulla fiancata principale sono riportati i segni convenzionali di entrambi i sistemi.

Non sono previsti segnali laterali atti a indicare l'inizio ed il termine dei tratti attrezzati.

2. Segni grafici relativi al SSC

I segni grafici impiegati nella compilazione dei piani schematici, relativamente alla rappresentazione dei PI e delle indicazioni previste sono quelli riportati nella Istruzione per il Servizio Deviatori (ISD).

3. Notifica delle prescrizioni ai treni

Ai treni attrezzati con SSC dovranno essere notificate le prescrizioni nel rispetto delle norme vigenti.

4. Rallentamenti

a) Gestione dei rallentamenti

La gestione è prevista per i rallentamenti che, tramite apposite configurazioni dei PI, vengono comunicati al sistema di bordo. Sono gestite le seguenti tipologie:

- con fermata (con o senza pilotaggio);
- fissi;
- spostabili.



La gestione dei rallentamenti è normalmente realizzata:

- in linea;
- nelle stazioni, nei bivi, nei posti di comunicazione e nei posti di movimento limitatamente agli itinerari di corretto tracciato; se i rallentamenti interessano itinerari deviati sono gestiti secondo i criteri di cui al successivo punto b) o punto c).

La gestione dei rallentamenti sulle linee attrezzate con SSC può essere realizzata tramite l'inserimento dei dati su PI del SSC oppure tramite la posa di PI composti da boe del SCMT.

- Nel caso di inserimento dei dati sui PI del SSC devono essere adottate le procedure previste dalla "Istruzione per la gestione dei rallentamenti con SSC ad uso del personale della manutenzione".
- Nel caso di utilizzo dei PI con boe SCMT devono essere adottate le procedure previste dalla "Istruzione per la gestione dei rallentamenti con il SCMT ad uso del personale della manutenzione".

L'impiego di PI composti da boe del SCMT è ammesso solo sulle linee ove non è stata autorizzata la circolabilità dei rotabili attrezzati con SSB di tipologia "BL1":

b) Rallentamenti interessanti gli itinerari deviati di un bivio

I rallentamenti che interessano gli itinerari deviati di un bivio devono essere gestiti come di seguito specificato:

- per i rallentamenti a velocità maggiore o uguale a 30 km/h mediante l'estrazione, se necessario, di apposite chiavi di rallentamento che, intervenendo sull'aspetto del segnalamento, impongono una riduzione di velocità a 30 km/h; qualora tali chiavi non fossero presenti o non fossero utilizzabili la stessa protezione dovrà essere realizzata con l'utilizzo dei PI;
- per i rallentamenti a velocità inferiore a 30 km/h mediante l'utilizzo dei PI e, se necessario, anche con l'estrazione delle apposite chiavi di rallentamento.

c) Rallentamenti interessanti gli itinerari deviati delle stazioni, dei posti di comunicazione e dei posti di movimento

I rallentamenti interessanti gli itinerari deviati delle stazioni, dei posti di comunicazione e dei posti di movimento devono essere gestiti come di seguito specificato:

- se l'itinerario deviato è percorribile a velocità pari a 100 km/h, mediante l'estrazione delle apposite chiavi di rallentamento che, intervenendo sull'aspetto del segnalamento, impongono una riduzione di velocità a 60 km/h; qualora tali chiavi non fossero presenti o non fossero utilizzabili la stessa protezione dovrà essere realizzata con l'utilizzo dei PI;
- se l'itinerario deviato è percorribile a velocità pari a 30 oppure a 60 km/h, ai fini della gestione SSC, non deve essere adottato alcun provvedimento impiantistico;



- per i rallentamenti a velocità inferiore a 30 km/h il movimento dei treni avverrà con i segnali disposti a via impedita.

d) *Rallentamenti contigui o ravvicinati*

I rallentamenti contigui o ravvicinati sono gestiti dal Sistema solo quando vengono utilizzati PI SCMT composti da boe. Qualora si presenti la necessità di gestire tali tipologie di rallentamenti con i PI del SSC dovrà essere attivato un unico rallentamento che copre per estensione (somma delle estensioni) e velocità (minima tra quelle dei due rallentamenti) i rallentamenti contigui o ravvicinati.

e) *Rallentamenti spostabili*

I rallentamenti spostabili sono gestiti con le modalità previste al precedente punto a).

f) *Rallentamenti limitati a determinati periodi della giornata*

I rallentamenti validi solo per determinati periodi della giornata sono gestiti con le modalità previste al precedente punto a).

5. Procedure per l'istituzione e la cessazione dei rallentamenti

a) *Rallentamento attivato con i moduli L. 65 e M. 50*

I rallentamenti attivati con i moduli L. 65 e M. 50 devono essere gestiti dal SSC. I rallentamenti devono essere segnalati con i segnali previsti dal RS; contestualmente alla segnalazione, devono essere aggiunti i dati di rallentamento sui PI opportunamente individuati per PI SSC o posati per PI SCMT. Per l'istituzione dei rallentamenti devono essere osservate le norme di seguito riportate:

- Il Capo Reparto Infrastrutture deve inviare tempestivamente all'Agente dei Lavori, incaricato della configurazione del rallentamento, il modulo L. 65 che, oltre alle indicazioni normalmente previste, dovrà riportare le progressive esatte relative all'inizio e al termine del rallentamento.
- L'agente incaricato dei Lavori deve provvedere alla individuazione dei PI idonei e alla predisposizione dei dati del rallentamento, secondo i criteri stabiliti:
 - nella "Istruzione per la gestione dei rallentamenti con SSC ad uso del personale della manutenzione" e inviare successivamente al Capo Reparto Infrastrutture la prevista documentazione firmata contenente: Piano/i Schematico/i di PdS tipologico per SSC, Profilo estrazione chiavi con indicazione delle chiavi estratte, Rapporto dei dati inseriti nei PI del rallentamento, elenco dei PI interessati alla gestione, Rapporto di verifica della corretta configurazione di ogni PI inerente la verifica della corretta configurazione dei rallentamenti

- oppure secondo i criteri stabiliti nella "Istruzione per la gestione dei rallentamenti con SCMT ad uso del personale della manutenzione" e deve inoltre inviare al Capo Reparto Infrastrutture la prevista documentazione firmata contenente: Piano Schematico di PdS tipologico per SCMT, Profilo estrazione chiavi con indicazione delle chiavi estratte, Rapporto di stampa del telegramma di ogni boa dei PI, Rapporto di verifica della corretta configurazione di ogni boa dei PI inerente la verifica della corretta configurazione dei rallentamenti;
- Il Capo Reparto Infrastrutture deve verificare e confermare all'Agente incaricato dei Lavori le operazioni effettuate dallo stesso, controfirmando la documentazione da questi inviategli.
- L'agente incaricato dei Lavori deve successivamente confermare al Capo Reparto Infrastrutture, mediante l'apposito modulo (Allegato 1), che a partire dall'ora e dal giorno previsto il rallentamento dovrà considerarsi notificato al Sistema. Tale conferma deve essere data quanto prima possibile in modo da consentire al Capo Reparto Infrastrutture l'inoltro del modulo L. 65 al Capo Reparto Territoriale Movimento;
- Il Capo Reparto Territoriale Movimento deve compilare nei modi d'uso il modulo M. 50 che invierà poi seguendo la procedura prevista alle località interessate.
- Per la cessazione, il Capo Reparto Infrastrutture deve richiedere all'Agente dei Lavori incaricato, inviando l'apposito modulo L. 65a, la rimozione dei segnali previsti dal RS e, contestualmente, la rimozione dei dati del rallentamento dai PI utilizzati e ricevere la conferma scritta. Tale conferma deve essere data quanto prima possibile in modo da consentire al Capo Reparto Infrastrutture l'inoltro del modulo L65a al Capo Reparto Territoriale Movimento.

L'inserimento e la rimozione dei dati di rallentamento dai PI SSC o la posa e la rimozione dei PI SCMT utilizzati per la gestione deve avvenire in intervalli liberi da treni o in regime di interruzione per necessità tecniche.

b) *Rallentamento non attivato con i moduli L. 65 e M. 50*

Nel caso occorra attivare d'urgenza un rallentamento, si deve provvedere, nel tempo strettamente necessario, a segnalare il rallentamento sul terreno con i segnali previsti dal RS. Contestualmente o nel più breve tempo possibile devono essere anche inseriti i dati del rallentamento sui PI opportunamente individuati. L'agente dei Lavori che attivi un rallentamento non programmato (improvviso), oltre a fornire al DM (o DCO) tutte le occorrenti notizie relative al rallentamento stesso, deve anche precisare se esso è gestito o meno dal SSC.

Per i tratti di linea attrezzati sia con SCMT che con SSC (doppio attrezzaggio), l'agente dei lavori deve precisare se il rallentamento è gestito o meno da entrambi i sistemi.



Non appena possibile, per la gestione dei rallentamenti devono essere adottate le procedure di cui al precedente punto a).

c) *Notifica delle prescrizioni per rallentamenti attivati o meno con i moduli L. 65 e M. 50*

Per la notifica delle prescrizioni relative ai rallentamenti valgono le norme comuni, tenendo presente che nel caso di rallentamento non gestito da SSC e/o non segnalato sul terreno, le prescrizioni devono essere notificate ai treni direttamente nella località limitrofa abilitata (o PdS limitrofo su linee esercitate con CTC). Nel caso che la località limitrofa sia un posto satellite la prescrizione può essere praticata nella stazione che telecomanda il posto satellite.

Per i tratti di linea attrezzati sia con SCMT che con SSC (doppio attrezzaggio), i criteri di cui sopra valgono anche per il caso in cui il rallentamento non sia gestito da entrambi i sistemi.

6. Riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti e non comprese in orario.

a) *Criteri per la gestione delle riduzioni di velocità*

Le riduzioni di velocità sono gestite con la programmazione dei PI di linea posti all'inizio e al termine della zona soggetta a riduzione e in uscita da ogni PdS intermedio interessato alla riduzione stessa; pertanto, la zona soggetta a riduzione si estende sempre dall'uscita della località di servizio a monte fino all'uscita della località a valle.

Quando la riduzione di velocità venga richiesta da un agente diverso da quello dei Lavori, il DM/DCO dovrà avvisare per iscritto il personale interessato all'inserimento dei dati nei PI secondo i criteri stabiliti in sede locale.

L'agente dei Lavori che istituisce la riduzione di velocità deve sempre specificare se la riduzione è gestita o meno dal SSC.

L'inserimento dei dati nei PI utilizzati per la gestione delle riduzioni di velocità, riguardante sia la attivazione che la cessazione, deve avvenire in intervalli liberi da treni o in regime di interruzione per necessità tecniche.

b) *Notifica delle prescrizioni relative alle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti e alla marcia a vista sui PL*

Per la notifica delle prescrizioni relative alle riduzioni di velocità valgono le norme comuni, tenendo presente che le prescrizioni relative a riduzioni di velocità non gestite dal Sistema SSC devono essere notificate ai treni direttamente nella località limitrofa abilitata (o PdS limitrofo su linee esercitate con CTC).

Per i tratti di linea attrezzati sia con SCMT che con SSC (doppio attrezzaggio), l'agente dei lavori deve precisare se la riduzione di velocità è gestita o meno da entrambi i sistemi.

Nel caso che la località di servizio limitrofa sia un posto satellite le suddette prescrizioni possono essere praticate nella stazione che telecomanda il posto satellite.

Le prescrizioni di marcia a vista sui passaggi a livello devono essere notificate ai treni direttamente nella località limitrofa abilitata (o PdS limitrofo su linee esercitate con CTC).

Art. 4

ANORMALITA'

Nel caso di anomalità devono essere adottate le procedure di seguito specificate.

1. Comunicazione da parte del Guidatore dell'informazione di anomalità

A seguito della perdita di un PI di segnale di 1^a o 2^a categoria oppure di un segnale di protezione propria PL (visualizzazione sulla interfaccia uomo/macchina della dizione "Perdita PI SSC" o dell'icona di TRAIN TRIP) il sistema SSC comanda la frenatura del treno fino all'arresto.

L'anormalità viene visualizzata a treno fermo con specifico messaggio e/o icona al Guidatore.

Il Guidatore nel caso di arresto del treno in corrispondenza del segnale di protezione o di partenza oppure sull'itinerario di arrivo o di partenza di una località di servizio deve, con ordine scritto oppure con comunicazione verbale registrata ⁽²⁾, segnalare sulle linee a DL l'anormalità al DM/AG della località stessa e, nel caso specifico di arresto in linea oppure al segnale di PBI/PBA o di protezione propria PL, al DM della successiva località, con la formula:

Formula: *"SSC rilevato guasto con visualizzazione delle dizioni o dell'icona di TRAIN TRIP con arresto del treno al segnale di protezione/partenza di**oppure** con arresto del treno sull'itinerario di(arrivo/partenza) di.....**oppure** con arresto del treno al segnale di PBI/PBA n°.....tra e **oppure** con arresto del treno al segnale di protezione propria PL, km ... **oppure** con arresto del treno tra il km ed il km (cippi chilometrici limitrofi) tra e ..."*;

Sulle linee in telecomando tali segnalazioni devono essere fatte al DCO interessato.

Nel caso di arresto ad un segnale fisso, a richiesta del DM/DCO, il Guidatore deve precisare se il segnale è a via libera o a via impedita.

In tutti i predetti casi, il DM/DCO/AG deve, per quanto nelle sue possibilità, accertare che l'anormalità non sia dipesa da un indebito superamento di un segnale a via impedita.

Per la ripresa della corsa deve essere osservato quanto di seguito indicato.

2. Modalità per la ripresa della corsa

⁽²⁾ Solo sulle linee dove sono ammesse tali comunicazioni verbali registrate.



2.1 Arresto del treno in precedenza ad un segnale fisso di Protezione o Partenza di una Località di Servizio, di un PBI/PBA, di Protezione propria PL

Nel caso di ricevimento del dispaccio di cui al punto 1, il DM/DCO/AG deve autorizzare, con ordine scritto oppure con comunicazione verbale registrata ⁽²⁾ il Guidatore a riprendere la corsa con la seguente formula: *“Rispettate l’indicazione del segnale”*.

Nel caso che il segnale, di protezione, partenza, di PBI, di PBA, sia disposto a via impedita con eventuale lettera luminosa spenta, per il superamento debbono essere adottate le norme in vigore.

Nel caso in cui il segnale fisso di protezione propria PL di cui all’articolo 53.1 del RS sia disposto a via impedita e nel caso in cui il segnale fisso di protezione propria di PL di cui all’articolo 53bis del RS sia anormalmente spento:

- per i PL di cui all’articolo 53.1.a del RS il DM/DCO deve prescrivere l’ordine di superamento del segnale e di marcia a vista in corrispondenza del o dei PL protetti dal segnale,
- per i PL di cui agli articoli 53.1.b e 53 bis del RS il Guidatore, dopo aver comunicato l’anormalità al DM/DCO, deve riprendere la corsa di propria iniziativa ed effettuare la marcia a vista specifica in corrispondenza del o dei PL protetti dal segnale.

2.2. Arresto del treno nell’ambito della località di servizio (itinerario di arrivo o di partenza)

Nel caso di ricevimento del dispaccio di cui al punto 1, il DM/DCO/AG dovrà adottare le norme in vigore.

Nel caso particolare in cui il treno sia fermo oltre il segnale di partenza, o partenza esterno nel caso di segnalamento plurimo, devono essere adottate le norme previste nel caso di improvvisa chiusura del segnale di partenza.

2.3. Arresto del treno in linea non in precedenza ad un segnale fisso

Nel caso di ricevimento del dispaccio di cui al punto 1 il DM/DCO deve:

- Linee con BA
 - autorizzare per iscritto il Guidatore a riprendere la corsa con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al successivo segnale fisso dal quale dovrà prendere norma;
 - praticare al Guidatore le altre eventuali occorrenti prescrizioni (marcia a vista ai PL, fermata in corrispondenza di deviatoi in linea, ecc.).
- Linee con B.ca e BEM
 - autorizzare per iscritto il Guidatore a riprendere la corsa fino al successivo segnale fisso dal quale dovrà prendere norma, previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo posto di



- servizio, richiedendo il giunto dell'ultimo treno che è circolato nella tratta;
- praticare al Guidatore le altre eventuali occorrenti prescrizioni (marcia a vista ai PL, fermata in corrispondenza di deviatori in linea, ecc.).

Nel caso particolare in cui tra i cippi chilometrici comunicati dal guidatore sia ubicato un segnale di PBI/PBA/Protezione Propria PL e non sia possibile accertare se il convoglio l'abbia superato o meno, il DM/DCO deve autorizzare per iscritto il Guidatore a proseguire con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h ed eventualmente anche con marcia a vista specifica su eventuali PL incontrati, fino al secondo cippo chilometrico comunicato, dove riceverà ulteriore prescrizione per il proseguimento, oppure fino al primo segnale fisso da cui prenderà norma, se incontrato prima del secondo cippo. In tal caso dovranno essere praticate al treno le ulteriori prescrizioni rispetto ad enti di linea protetti (es. PL, caduta massi, deviatori).

3. Avviso dell'anormalità

Il DM/DCO che riceve dal guidatore l'avviso dell'anormalità di cui ai precedenti punti deve avvisare immediatamente l'Agente della Manutenzione (AM) secondo le modalità stabilite in sede locale.

Nel caso che l'avviso venga ricevuto da un AG, tale agente deve avvisare il DM della stazione di riferimento designata che resta incaricato di avvisare l'AM.

Le anormalità al sistema SSC devono essere annotate sul modulo M 125a.

Art. 5

Il sistema SSC deve essere escluso:

- nei casi previsti dall'art. 25 ISD (o dalle Istruzioni per l'esercizio degli apparati centrali – Libro I – Sezione 2^a);
- nel caso di istituzione del blocco telefonico sulle linee con BAcf quando nella tratta esistono posti intermedi di PBA.

Art. 6

LAVORI DI MANUTENZIONE/RIPARAZIONE

I lavori di manutenzione e di riparazione alle apparecchiature del SSC e/o a enti che hanno influenza su questo devono essere eseguiti osservando le norme previste dalla Istruzione per il servizio dei deviatori e, per il personale della manutenzione, dalle Istruzioni per l'esercizio degli Apparati Centrali – Libro I - sezione 2^a.

Art. 7

ALLEGATO 1

Modulo rallentamenti SSC

Rete Ferroviaria Italiana
Direzione Compartimentale Infrastruttura di
Unità Territoriale di
Reparto Lavori
Tronco Lavori

MOD. RL/SSC

Si conferma che il rallentamento tra il km e il km della linea tratta/stazione.....
interessante il binario con inizio alle ore del giorno di cui all'allegato
Mod. L65 n° del è da considerarsi notificato al SSC.

A questo scopo saranno:

1. Individuati/posati i seguenti Punti Informativi SSC/SCMT¹.

Linea.....

Numero PI ²	Tipologia ³	Progressiva ⁴

2. Estratte le seguenti chiavi di riduzione di velocità

Posto di servizio.....

Tipologia ⁵	Denominazione chiave ⁶

..... li

L'Agente dei Lavori

Il Capo Reparto

- 1 Depennare ciò che è non utilizzato
- 2 Inserire i valori riportati sull'ente PI del Piano Schematico per SSC oppure i valori sulle targhette identificative dei PI ad esclusione di 1/2 e 2/2 per PI SCMT;
- 3 Inserire i valori riportati sull'ente PI del Piano Schematico per SSC oppure PI in asse al segnale di avviso, PI isolato, .. per PI SCMT
- 4 Inserire i valori riportati sull'ente PI del Piano Schematico per SSC
- 5 R30 o R60
- 6 Ch1,, Chn



Art. 8

Norme integrative per le linee a Dirigente Unico

Nelle stazioni sprovviste del segnale di partenza il Personale di Condotta deve sempre percorrere l'itinerario di arrivo, di partenza o di transito non superando la velocità di 30 km/h.

Per la ripresa della corsa in caso di anomalità al Sistema i rapporti con il DU/DM devono essere tenuti sempre dal Capotreno. Il Personale di Condotta 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 di improvvisa chiusura del segnale.

Nel caso 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.