

Programmi:

- retrofit EVIG su flotta ETR
- installazione SSC su flotta Diesel

24 aprile 2008

# ESCLUDIBILITA' VIGILANTE (EVIG) SU MATERIALE ETR

---

**Situazione al 24.04.2008**

**ETR500/96 (30 TRENI)**

- 5 treni già equipaggiati con relé escluditore**
- 2 treni già equipaggiati in configurazione 4.7.9 (dotata di EVIG)**
- 23 treni sono ancora da equipaggiare con EVIG mediante retrofit con versione 4.7.9 secondo la seguente cadenza:**
  - ✓ **7 treni da retrofittare presso OGR Vicenza entro settembre 2008 (\*)**
  - ✓ **16 treni da retrofittare presso Milano Fiorenza entro settembre 2008 (\*\*)**

**ETR 500/02 (30 TRENI) tutti equipaggiati con EVIG**

**ETR 485 (15 TRENI)**

- 10 treni equipaggiati con relé escluditore**
- 2 treni equipaggiato in configurazione 4.7.9 (dotata di EVIG)**
- 3 treni non soggetti alla problematica poiché dotati di sola RS**

*(\*) Da programmare secondo il rolling previsto per ciclica*

*(\*\*) a partire dal 15 maggio 2008 da programmare a cura DPNI mediante soste specifiche di circa 2-3 gg/treno*

# SITUAZIONE E CRITICITA' SSC (TI ed RFI)

- ❑ La direttiva ministeriale del 19 marzo 2008 impone il completamento degli attrezzaggi per il **30 giugno 2009**
- ❑ Il parco rotabili diesel da attrezzare ammonta a circa **1.114 mezzi** (dato dinamico causa dismissioni) così ripartito:

AIn668	AIn663	Pilota TD	D343	D443	D345 - DPR	D345 - Cargo	D445	D445N	D145	D146
DPR	DPR	DPR	CG	CG	DPR	CG	PAX	DPR	CG	CG
565	119	74	1	30	24	103	26	112	35	25

- ❑ Gli impianti di manutenzione interessati dai cantieri di attrezzaggio saranno circa **44 in tutto il territorio nazionale**
- ❑ La pianificazione delle installazioni SSC potrà avvenire solo a seguito della emanazione dei necessari **nulla osta alla messa in esercizio da parte di RFI** ed alla conseguente stipula dei contratti di fornitura e installazione
- ❑ La programmazione deve essere compatibilizzata con le esigenze di mantenimento del servizio commerciale rispetto alla indisponibilità conseguente agli attrezzaggi in quanto il rispetto della direttiva ministeriale, ipotizzando l'avvio degli attrezzaggi al 1 luglio 2008, imporrebbe di per se un ritmo pari a

**CIRCA 92 ROTABILI/MESE**

Roma, 28 aprile 2008

# **Cadenzamento atti/incontri Trenitalia – Coordinamento Tecnico delle Regioni**



# Cadenzamento atti/incontri con Comitato Tecnico Interregionale

D.M. 388/2003

Emanazione Linee guida Trenitalia	21-06-2004
Documento preliminare di linea guida del coordinamento	10-01- 2005
<ul style="list-style-type: none"><li>• analisi contenuti documento preliminare (bozza)</li><li>• richiesta aggiuntiva doc. su circolazione</li></ul>	14-11-2006 (Incontro a Milano)
<ul style="list-style-type: none"><li>• valutazione interpretazione lavoratore isolato</li><li>• analisi procedure emergenza di RFI e protocolli 118</li></ul>	15-12-2006 (Incontro a Milano)

# Cadenzamento atti/incontri con Comitato Tecnico Interregionale

D.M. 388/2003

Valutazione formazione del personale, collegamento telefonico ed utilizzo pacchetto medicazione	29 - 01- 2007 (Incontro a Milano)
C.T. R. richiede statistiche intervento 118 per 2005-2006, stato copertura telefonia mobile e programma di formazione del personale	31-01-2007
Trenitalia invia dati richiesti	26-02-2007
C.T.R. richiede specifici dettagli sulla formazione e stato funzionamento linee telefoniche fisse	03-05-2007
Trenitalia invia programma di formazione e dati fonte RFI sulla telefonia	24-05-2007

# Cadenzamento atti/incontri con Comitato Tecnico Interregionale

D.M. 388/2003

C.T.R. risponde formalizzando in almeno 4 ore la durata del corso di formazione.	06-09-2007
Trenitalia conferma la durata minima di formazione suggerita da C.T.R.	01-10-2007
C.T.R. evidenzia che l'applicazione del 388/2003 in ambito Ferroviario sarà oggetto di posizione concordata tra ministeri di salute, lavoro e trasporti.	04-02-2008
Trenitalia avvisa C.T.R dell'inizio dei corsi di formazione come da programma presentato.	21-02-2008



Direzione Tecnica  
il Direttore

**Ferrovie dello Stato**  
**24/05/2007**  
**RFI-DTC\**  
**A0010\PI\2007\0001333**

**MINISTERO DEI TRASPORTI**  
**Dipartimento per i trasporti terrestri**  
**Direzione Generale del Trasporto Ferroviario**  
Via Caracci, 36 00157 Roma

**IMPRESE FERROVIARIE** Loro sedi  
(secondo indirizzo)

**ISPETTORATO LOGISTICO DELL'ESERCITO**  
**Rep. Coordinamento e Supporti Generali**  
**Off. Movimenti e Trasporti**  
V.le Castro Pretorio, 123 00185 Roma

**RETE FERROVIARIA ITALIANA** Roma  
Sig. Amministratore Delegato

**RETE FERROVIARIA ITALIANA** Loro sedi  
(secondo indirizzo)

**Oggetto: Prescrizione. Avviso circolazione treni merci con un solo agente addetto alla condotta e senza agente di accompagnamento dei treni.**

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.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato  
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.  
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs. n. 188/2005

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Capitale Sociale: Euro 42.623.697.107,00  
Iscritta al Registro delle imprese di Roma  
Cod. Fisc. 01585570581 - P. Iva 01908081000 - R.E.A. 758300



In conformità a quanto sopra, ad integrazione del punto 2.3 della Prescrizione RFI-DTC\A0010\P\2006\0003227 del 06/12/2006 concernente "Norme e condizioni specifiche per la circolazione dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta senza agente di accompagnamento dei treni" si prescrive quanto di seguito specificato.

La circolazione dei treni merci con un solo agente di condotta e senza agente di accompagnamento dei treni deve essere notificata, con comunicazione registrata, da ciascun Referente accreditato dell'Impresa Ferroviaria territorialmente competente al corrispondente Referente accreditato del Gestore Infrastruttura con i dati previsti nel punto 2.3 della suindicata Prescrizione, utilizzando la seguente formula: "Treno ..... del ..... con locomotiva ..... (*gruppo e serie*) e con un agente di condotta da ..... a ....."

Ciascun Referente accreditato del Gestore Infrastruttura interessato dal percorso del treno, deve avvisare, con comunicazione registrata, i DC/DCO e, sulle linee esercitate a Dirigenza Locale senza il DC, il DM della stazione di origine.

Ciascun DC deve trasmettere, con comunicazione registrata, l'annuncio a tutte le stazioni del percorso rientranti nella sua giurisdizione.


Sulle linee esercitate a Dirigenza Locale senza il DC, spetta al DM della stazione di origine del treno diramare per iscritto il predetto annuncio alle stazioni del percorso, con le stesse modalità di trasmissione previste dall'art. 11 RCT per i treni straordinari ad orario prestabilito.

Il DM della stazione di origine, prima di disporre per la partenza del treno deve verificare la congruenza tra i dati contenuti nella comunicazione registrata ricevuta dal DC o dal Referente accreditato del Gestore Infrastruttura e quelli contenuti nella comunicazione della composizione del treno ricevuta dall'agente addetto alla formazione dei treni dell'Impresa Ferroviaria. In caso di mancanza di una delle due comunicazioni o di discordanza fra le stesse, deve avvisare l'agente o gli agenti responsabili dell'informazione mancante o errata ed attendere da loro la relativa notifica o rettifica della comunicazione.



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





quanto concerne i compiti del Ministero dei trasporti che quelli del gestore dell'infrastruttura R.F.I. S.p.A.”.

In conformità a quanto sopra, si specifica quanto segue.

A parziale modifica di quanto disposto nel punto 2.4 della Prescrizione RFI-DTC\A0010\P\2006\0003227 del 06/12/2006, avente come oggetto “Norme e condizioni specifiche per la circolazione dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta senza agente di accompagnamento dei treni”, si prescrive che l'agente di condotta della locomotiva di testa, qualora la locomotiva sia attrezzata con terminale GSM-R di tipo veicolare (Cab radio), associ il telefono GSM-R di tipo palmare al numero funzionale identificativo del secondo agente di condotta anziché del personale di accompagnamento.

Resta inteso che, in tale caso, la conferma verbale ad inizio servizio al DM/DCO di giurisdizione dell'avvenuta associazione di entrambe le apparecchiature, deve avvenire tramite chiamata con il terminale GSM-R di tipo veicolare (Cab radio).

Inoltre, relativamente ai treni ad agente solo con locomotive dotate, in via transitoria, di telefoni GSM-R di tipo palmare collegato ad antenna esterna (Car Kit), si prescrive che il palmare sia costantemente posto sulla relativa base durante tutta l'effettuazione del servizio, ad eccezione dei casi in cui sia richiesto al personale di condotta l'allontanamento temporaneo dalla cabina di guida.

Relativamente ai suddetti casi di allontanamento temporaneo dalla cabina di guida o dal mezzo di trazione (punto 2.8. della Prescrizione RFI-DTC\A0010\P\2006\0003227 del 06/12/2006) si fa presente che, coerentemente agli obblighi dettati dal punto 2.6 della stessa Prescrizione, il personale di condotta dovrà dare avviso al DM della località di servizio verso la quale il treno è diretto o al DCO di giurisdizione di tale allontanamento specificando, nei treni attrezzati con Cab radio, che l'allontanamento avverrà con il telefono GSM-R di tipo palmare associato al numero funzionale identificativo del secondo agente di condotta.

Il presente provvedimento viene emanato ai sensi e per gli effetti di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 e dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 così come modificato dal suddetto decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.



Michele Mario Elia

Ferrovie dello Stato  
06/12/2006

RFI-DTC\  
A0010\PI\2006\0003227

Direzione Tecnica  
Il Direttore

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

00157 Roma

**IMPRESE FERROVIARIE**  
(secondo indirizzo)

Loro Sedi

**ISPETTORATO LOGISTICO DELL'ESERCITO**  
Rep. Coordinamento e Supporti Generali  
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. Norme e condizioni specifiche per la circolazione dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta senza agente di accompagnamento dei treni.

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 della stessa Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del Gestore dell'Infrastruttura in materia.

Con prescrizione RFI-DTC\A0011\P\2006\0000949 del 03/04/2006 il Gestore Infrastruttura ha richiamato le Imprese Ferroviarie all'adozione delle misure tecnico-organizzative di competenza, necessarie per poter utilizzare il modulo di condotta ad "agente solo".

A tal fine e nel fornire indicazioni a supporto delle iniziative da intraprendersi da parte delle Imprese Ferroviarie, il Gestore Infrastruttura si rendeva disponibile ad una collaborazione che



agevolasse le Imprese stesse nell'adozione di misure e modelli organizzativi tesi a valorizzare la collaborazione e le sinergie di sistema.

A fronte di ciò e del manifestato interesse delle Imprese Ferroviarie ad usufruire di tale collaborazione, si è aperto, con il benestare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un tavolo tecnico congiunto le cui risultanze sono state riportate in apposito documento condiviso da tutte le Imprese Ferroviarie presenti al tavolo.

La presente prescrizione, pertanto, nell'assumere le risultanze del suddetto tavolo tecnico, recepisce le ulteriori procedure e gli ulteriori standard - con riferimento all'art. 3 bis I.P.C.L. ed al punto 21 dell'allegato XIV ter I.P.C.L. - che le stesse Imprese Ferroviarie e Rete Ferroviaria Italiana devono adottare per la circolazione, sulle linee dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta in cabina di guida e per i quali non è prevista la presenza di agente in possesso dell'abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno).

Contestualmente e sempre in applicazione delle risultanze del tavolo tecnico, vengono recepiti e ridefiniti come a seguito illustrati, i provvedimenti da adottare nel caso in cui venga a mancare la vigilanza dell'agente di condotta in servizio al treno. Quest'ultima circostanza rientra nella definizione di "anormalità rilevante", così come stabilita nella disposizione n° 18 del 26/07/2001 del Gestore Infrastruttura e relativa Comunicazione Operativa n° 64/RFI del 26/07/2001.

In coerenza con le risultanze del tavolo tecnico vengono altresì previste integrazioni e modifiche alle disposizioni del Gestore Infrastruttura.

## **1. Integrazioni ai requisiti tecnici richiesti per il materiale rotabile**

- 1.1. I mezzi di trazione devono essere dotati di dispositivi per l'immobilizzazione dei treni (Allegato VII della P.G.O.S.).
- 1.2. I mezzi di trazione circolanti isolati o da considerarsi tali devono essere dotati di freno di stazionamento ad accumulo di energia ad inserimento automatico efficiente e rubinetto di comando del freno continuo automatico di tipo autoregolatore.
- 1.3. I treni devono essere serviti da frenatura continua su tutto il convoglio e, qualora non sia garantita la presenza di almeno 12 veicoli con freno inserito (o comunque di almeno 12 distributori inseriti), devono avere una percentuale di massa frenata minima del 70%.

## **2. Provvedimenti normativi**

- 2.1. La circolazione è vietata sulle linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, ivi comprese le linee a dirigenza unica.
- 2.2. Le Imprese Ferroviarie devono dotare i mezzi di trazione in servizio ai treni affidati ad un solo agente di condotta di apposite schede che disciplinino le operazioni per l'immobilizzazione ed il condizionamento del convoglio.



- 2.3. Le Imprese Ferroviarie, all'atto della notifica della composizione, devono comunicare al DM della stazione di origine o al DCO di giurisdizione se il treno è affidato ad un solo agente di condotta fornendo, oltre al tipo di locomotiva di testa, anche il numero di serie della stessa ed il tratto di linea interessato da tale tipologia di servizio. Ai fini della suddetta comunicazione l'eventuale variazione del modulo di condotta e/o del numero di serie della locomotiva dovranno essere considerate come variazioni della composizione.
- 2.4. L'agente di condotta della locomotiva di testa, qualora la locomotiva sia attrezzata con terminale GSM-R di tipo veicolare (Cab radio), deve, come previsto dalla normativa vigente, associare tale terminale al numero funzionale identificativo del Personale di Condotta e, ad integrazione delle norme di esercizio per il collegamento via radio terra-treno, associare un telefono GSM-R di tipo palmare al numero funzionale identificativo del Personale di Accompagnamento.
- In tutti i casi, ad inizio servizio e comunque prima della partenza, è tenuto a confermare verbalmente al DM della stazione di origine o al DCO di giurisdizione l'avvenuta associazione dell'apparecchiatura/e per il collegamento via radio terra - treno. Tale conferma verbale dovrà avvenire tramite chiamata al DM/DCO con il dispositivo associato al numero funzionale identificativo del Personale di Condotta.
- 2.5. L'agente di condotta deve provvedere personalmente a tutti gli obblighi derivanti dal servizio di condotta, nonché a quelli attribuiti al capotreno e devoluti al personale di condotta (art. 3 bis dell'I.P.C.L.), ad eccezione dei seguenti:
- obblighi di cui all'art. 78 comma 7 della P.G.O.S., all'art. 22 comma 5 dell'I.E.F.C.A. e all'art. 40 comma 12 dell'I.P.C.L. relativi ai casi di dimezzamento o spezzamento fatto salvo l'obbligo di immobilizzazione;
  - obblighi di cui all'art. 22 comma 8 dell'I.E.F.C.A. relativi ai casi di avaria ai tubi flessibili;
  - effettuazione di manovre per scarto e stazionamento dei veicoli in avaria nelle località ove non sia in servizio personale addetto alla manovra (art. 7 comma 35 dell'I.P.C.L.);
  - obblighi di cui all'art. 22 comma 16 dell'I.E.F.C.A. relativi ai casi di ripetizione della prova del freno di tipo A a seguito di rilevata insufficienza dell'azione frenante.
- Nel caso di cui ai punti a, b, c, d, l'agente di condotta deve avvisare il proprio Referente Accreditato ed il DM/DCO di quanto riscontrato per concordare le opportune azioni da intraprendere.
- Nei casi di cui ai punti a, b, c si dovrà ricorrere alla richiesta di soccorso che, a seconda delle esigenze, può essere soddisfatta anche con l'invio di altro agente in possesso dell'abilitazione alla condotta oppure all'accompagnamento treni.
- Nel caso di cui al punto d, l'agente di condotta riprenderà la corsa solo quando l'efficacia del freno sia comunque tale da consentirlo, limitando adeguatamente la velocità e fino al raggiungimento di opportuna località di servizio dove effettuare al prova del freno di tipo A.
- 2.6. Ad integrazione dell'art. 40 comma 3 dell'I.P.C.L., l'agente di condotta deve inoltrare tempestivamente gli avvisi previsti (lenta corsa, arresto del treno, ecc.) al DM della località

di servizio verso la quale il treno è diretto o al DCO di giurisdizione, utilizzando il collegamento radio terra-treno, fermi restando gli obblighi del DM/DC/DCO relativamente ai ritardi ed alle anomalie nella corsa dei treni.

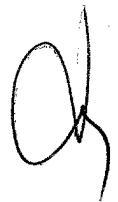
- 2.7. L'agente di condotta, durante le soste prolungate, dovrà sempre (indipendentemente dalla pendenza dei binari) assicurare l'immobilità del treno con le modalità di cui all'art. 21 comma 9 dell'I.E.F.C.A..
- 2.8. Qualora, per eventuali emergenze o per assolvere obblighi di servizio, sia necessario l'allontanamento temporaneo dalla cabina di guida o dal mezzo di trazione, l'agente di condotta, prima di allontanarsi per operare in prossimità del mezzo di trazione, deve ottemperare agli obblighi imposti dall'art. 20 comma 3 dell'I.P.C.L., eseguendo le operazioni previste integrate e modificate come di seguito specificato:
- a. immobilizzare il treno mediante l'azionamento del freno continuo automatico tramite il rubinetto di comando, realizzando una depressione in condotta generale di 1,5 bar (art. 21 comma 9 dell'I.E.F.C.A.); il manipolatore dei rubinetti di tipo "posizionale" dovrà essere mantenuto nella posizione di frenatura graduale a fondo;
  - b. inserire il freno diretto (ove esiste);
  - c. azionare/inserire il freno di stazionamento;
  - d. mantenere i pantografi in presa e, per le locomotive diesel, i motori accesi;
  - e. assicurarsi del regolare funzionamento degli organi di produzione dell'aria compressa;
  - f. porre le manovelle di comando del moto in posizione neutra ed il meccanismo d'inversione del moto al centro;
  - g. dare avviso verbale al DM del posto di servizio verso il quale il treno è diretto o al DCO ed al proprio Referente Accreditato;
  - h. munirsi del telefono cellulare attivo e associato (come da punto 2.4 tale telefono cellulare, qualora la locomotiva sia attrezzata con Cab radio, risulterà associato al numero funzionale del Personale di Accompagnamento).

L'allontanamento dal mezzo di trazione dovrà in ogni evenienza essere ridotto al tempo strettamente necessario al superamento delle esigenze contingenti.

Qualora l'esigenza di allontanamento si manifesti in una località di servizio o le incombenze da svolgere non consentano di rimanere in prossimità del mezzo di trazione, il treno dovrà in ogni caso essere posto nelle condizioni di stazionamento richieste dalla normativa comune.

### **3. Provvedimenti normativi ed organizzativi nel caso in cui venga a mancare la vigilanza del Personale di Condotta.**

- 3.1. In caso in cui il DM o il DCO rilevi, tramite le indicazioni riportate nel Posto di Servizio o nel Posto Centrale, una lenta corsa od un presumibile arresto del treno che abbia determinato un ritardo o incremento di ritardo superiore a 10 minuti in assenza di comunicazioni con l'agente di condotta di cui al precedente punto 2.6, o in caso di segnalazione automatica di mancato riarmo freno comandata dal sistema tecnologico di



bordo (quando attiva), il DM/DC/DCO dovrà attivarsi tempestivamente per mettersi in contatto con l'agente di condotta per assumere informazioni.

Qualora la comunicazione non sia possibile o l'agente di condotta non sia in grado di intervenire operativamente, il DM/DC/DCO attiverà le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del convoglio e per il soccorso dell'agente.

- 3.2. Le procedure di cui al precedente punto 3.1 saranno attivate e svolte adottando le modalità operative di cui alla disposizione n° 18 del 26/07/2001 del Gestore Infrastruttura e relativa Comunicazione Operativa n° 64/RFI del 26/07/2001.

In accordo con tali modalità operative il DM/DC/DCO informerà tempestivamente il Dirigente Centrale Coordinatore Movimento (DCCM), il quale assumerà il ruolo di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse per attivare l'intervento del soccorso sanitario, raggiungere il treno fermo e garantirne l'immobilità.

In particolare il DCCM provvederà ad avvisare il Referente Accreditato dell'Impresa Ferroviaria interessata ed il Coordinatore Esercizio Infrastruttura (CEI), i quali a loro volta si attiveranno per gli aspetti di competenza, supportando operativamente il DCCM.

Il CEI, in relazione alla specificità della circostanza, attiverà l'intervento del personale reperibile dell'infrastruttura per fornire il necessario supporto al soccorso sanitario e, se del caso, coadiuvare nelle operazioni di immobilizzazione del treno.

- 3.3. Al fine di accelerare lo svolgimento delle operazioni il DCCM può in taluni casi delegare alcune delle proprie funzioni al DM/DC/DCO.
- 3.4. Il Referente Accreditato dell'Impresa Ferroviaria interessata è il referente per l'impresa stessa in caso di attivazione delle procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno. In particolare, all'occorrenza, fornirà le necessarie istruzioni per la messa in sicurezza e le informazioni richieste per il soccorso sanitario.

- 3.5. Per il raggiungimento e la messa in sicurezza del treno si deve prioritariamente valutare la possibilità di utilizzo di un mezzo di ricognizione ferroviario (art. 23 comma 21 del R.C.T. e art. 40 comma 18 dell'I.P.C.L.) prescrivendo allo stesso l'arresto in prossimità della testa del treno fermo non segnalato dall'esposizione del segnale di orientamento di cui all'art. 41 comma 6 dell'I.P.C.L.; al personale del mezzo di ricognizione dovrà anche essere prescritto l'ordine di provvedere all'immobilizzazione.

Qualora la ricognizione avvenga con i mezzi d'opera, non circolanti come treno, e con personale della manutenzione infrastruttura, il DM/DCO dovrà fornire le necessarie istruzioni per raggiungere il convoglio fermo in linea e per provvedere all'immobilizzazione dello stesso, anche sulla base delle informazioni fornite dal Referente Accreditato dell'Impresa Ferroviaria.

Il mezzo di ricognizione potrà anche essere il primo treno utile sul binario attiguo.

Qualora la ricognizione debba essere effettuata sul binario occupato dal treno da immobilizzare (linee a semplice binario, linee a doppio binario con binari non sulla stessa sede), la stessa può essere effettuata solo se non vi sono, nel tratto di linea e nel verso di marcia interessato dalla ricognizione (tratto compreso tra i due posti di servizio ove il treno è fermo), pendenze in salita maggiori del 10 %.



Il personale che interviene per l'immobilizzazione del treno utilizzerà, se necessario, le apposite schede di cui al punto 2.1, presenti nel mezzo di trazione del convoglio da immobilizzare.

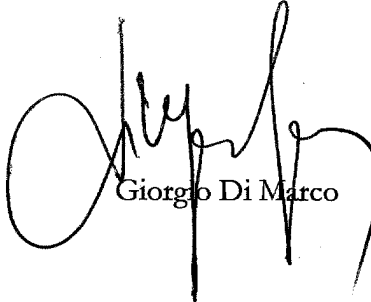
- 3.6. Il personale che provvederà all'immobilizzazione del treno dovrà dare conferma verbale dell'avvenuta immobilizzazione al Referente Accreditato dell'Impresa Ferroviaria che a sua volta avviserà il DCCM.
- 3.7. Ai provvedimenti organizzativi di cui sopra viene fatto riferimento nelle procedure per il soccorso ai treni fermi in linea per anomalie di RFI e nei Manuali operativi per la gestione delle anomalie rilevanti e degli incidenti di esercizio emessi dalle singole Direzioni Compartimentali Movimento.

Le Imprese Ferroviarie che svolgono servizi di trasporto di merci con un solo agente addetto alla condotta senza agente di accompagnamento dei treni devono adottare opportuni provvedimenti affinché tutto il personale interessato sia reso edotto sui contenuti della presente prescrizione, nonché delle eventuali norme di dettaglio emanate dalle stesse IF in adempimento degli obblighi di cui alla presente prescrizione.

Le stesse Imprese, fino a nuovo avviso e almeno 45 giorni prima dell'attivazione del servizio, dovranno comunicare al Gestore Infrastruttura le linee e i mezzi di trazione che saranno interessati dal servizio.

La presente prescrizione, emessa ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4 - 10 - 11 - 36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, sostituisce la prescrizione RFI-DTC\A0011\P\2006\0000949 del 03/04/2006.

Si invitano le strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente, restituendo l'allegato modello prestampato.

  
Giorgio Di Marco