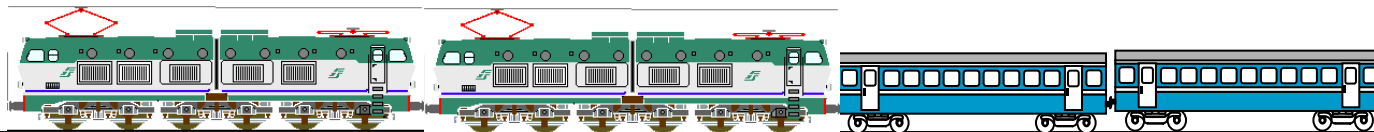


Roma 23 aprile 2008

SOCCORSO AI TRENI FERMI IN LINEA PER GUASTO

Innovazioni regolamentari dal 01/07/2008



Indice

- ❑ Introduzione

- ❑ Modifiche al R.C.T. Art 24

- ❑ Modifiche P.G.O.S Art . 91

- ❑ Modifiche al I.S.P.A.T Art 26 – I.P.C.L Art. 41

Introduzione

- ❑ Le innovazioni tecnologiche avvenute negli ultimi anni hanno portato anche ad una rivisitazione delle norme emanate dal GI.
- ❑ Le slide seguenti riassumono le principali modifiche introdotte con le Disp. 38/2007 – 40/2007 – 49/2007 la cui entrata in vigore è stata posticipata al 01/07/2008
- ❑ Relativamente al SOCCORSO IN LINEA DEI TRENI si è preso in considerazione gli articoli dei regolamenti e delle istruzioni che dettagliano il comportamento dell'equipaggio treno evidenziando le differenze sostanziali contenute nei testi tra le norme in essere e quelle future.
- ❑ In pratica nella parte sinistra di ogni slide è inserito il testo attualmente in vigore, nella parte destra invece si trova sottolineato ed evidenziato in rosso il testo modificato con le nuove disposizioni del GI

Regolamento Circolazione Treni – Art. 24

Treni senza capotreno

15 bis. I mezzi di trazione, dotati di determinate apparecchiature di controllo della marcia del treno (ETCS, SCMT, ecc.), circolanti sulle linee appositamente attrezzate, nonché quelli dotati di dispositivo Vigilante e circolanti su linee individuate dal Gestore Infrastruttura, possono essere affidati ad un solo agente di condotta in possesso della specifica abilitazione. Possono altresì essere affidati ad un solo agente di condotta i mezzi di trazione, non muniti di tali attrezzature, nei casi disciplinati dal Gestore Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Le specifiche norme sono riportate nelle Istruzioni di servizio.

Treni senza capotreno

15 bis. I mezzi di trazione possono essere affidati ad un solo agente di condotta in possesso di specifica abilitazione nei seguenti casi:

- mezzi di trazione dotati di apparecchiature per il controllo della marcia del treno (SCMT, ETCS) in servizio ai treni circolanti sulle linee appositamente attrezzate;
- mezzi di trazione dotati di attrezzature per il supporto alla condotta (SSC) in servizio ai treni e circolanti su linee appositamente attrezzate;
- mezzi di trazione, utilizzati per particolari servizi individuati dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, anche se non dotati delle suddette apparecchiature.

Regolamento Circolazione Treni – Art. 24

Locomotive di riserva

1. In determinati impianti vengono tenute a disposizione una o più locomotive di riserva, da utilizzarsi di norma per il soccorso ai treni. Le sedi di tali locomotive nonché le modalità di richiesta ed impiego sono riportate nell'orario di servizio.
2. La locomotiva di riserva può essere utilizzata in sussidio della locomotiva di un treno viaggiatori, od eccezionalmente di un treno merci importante che non possa mantenere la velocità d'orario. Il capo deposito può anche eccezionalmente impiegare la locomotiva di riserva, dandone avviso al dirigente della stazione sede di riserva, per effettuare un treno straordinario o supplementare.
3. Quando il servizio della riserva non è permanente, la stazione limite della sua zona d'azione è tenuta a comunicare alla stazione sede di riserva l'arrivo dell'ultimo treno protetto dalla riserva stessa.

Locomotive di riserva

1. In determinati impianti sono tenute a disposizione una o più locomotive di riserva, nonché altri mezzi (carro gru, carro soccorso, altro) da utilizzare per il soccorso ai treni, secondo quanto stabilito nelle condizioni che regolano l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Le sedi di queste locomotive e mezzi e le norme particolari per il loro impiego sono riportate in orario.

Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati, oltre alle locomotive di riserva, anche altri mezzi di trazione eventualmente disponibili, secondo quanto stabilito dalle condizioni che regolano l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Inoltre, il soccorso ai treni fermi in linea può essere effettuato anche con treni circolanti a seguito, secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

2. Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, il personale di condotta deve darne immediato preavviso verbale al dirigente movimento della stazione ove si è fermato o, se è in linea, verso la quale è diretto, fornendo tutte le informazioni necessarie.

Il dirigente movimento che riceve tale comunicazione deve darne tempestivo avviso verbale al Referente accreditato dell'Unità periferica interessata, il quale attuerà le procedure previste in caso di richiesta di soccorso, eccezion fatta per l'inoltro del soccorso stesso, che, invece, dovrà essere effettuato solo dopo il ricevimento della effettiva richiesta con comunicazione registrata.

Il personale di condotta, che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se le avarie permangono, deve richiedere, con comunicazione registrata, la locomotiva di soccorso entro un periodo di tempo stabilito; in caso contrario, deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso.

3. La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati (1), deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal personale di condotta, previa intese con il capotreno, direttamente al dirigente movimento della stazione ove il treno si è fermato, oppure al dirigente movimento della stazione successiva se il treno è fermo in linea.

Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta, questi per la trasmissione della richiesta di soccorso e delle altre notizie necessarie potrà avvalersi all'occorrenza del capotreno.

(1) Treno (numero) tonn... (massa del treno) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto quando possibile) (oppure: per sviamento, investimento, ecc.) prossimità KM ... (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: nella stazione di.....). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo, quando ne sia il caso: carro attrezzi, carrozze per trasbordo, medici, ecc.)

Regolamento Circolazione Treni – Art. 24

Richiesta di soccorso

4. Quando il treno è fermo in una stazione, il macchinista richiede per iscritto direttamente al dirigente il soccorso di cui abbisogni subito o di cui preveda la necessità in una stazione successiva. Il dirigente può - se lo ritiene conveniente - provvedere alla soppressione del treno, facendone proseguire il materiale con altro treno.

5. Quando un treno fermatosi in linea ha bisogno di una locomotiva di soccorso, la relativa richiesta, completa di tutti i dati (1), deve essere comunicata dal macchinista, per iscritto o con dispaccio e previe intese con il capotreno che, all'occorrenza, deve comunicargli il peso del treno, alla prossima stazione nel modo più sollecito e, se del caso, anche a mezzo della stessa locomotiva del treno, adottando le norme per il dimezzamento.

(1) Treno ... (numero) tonn. ... (peso) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto quando possibile) (oppure: sviamento, investimento, ecc.) prossimità Km (indicare il casello più vicino quando il macchinista non abbia più precisi elementi). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo quando ne sia il caso, carro attrezzi,

6. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio del dirigente della stazione a cui è stata fatta la richiesta.

Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.

7. La stazione che riceve la domanda di soccorso in linea, quando siano efficienti le telecomunicazioni deve informare quella attigua dalla parte del treno da soccorrere, trasmettendole il dispaccio:

FORMULA N. 37- TRENO FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ KM ... - CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (ed occorrendo: CARRO ATTREZZI, LAVORATORI, MEDICI, CARROZZE PER TRASBORDO, ecc.) e prendere con la stazione stessa gli accordi del caso.

4. Il personale di condotta di un treno fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto, che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso. Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta questi per tale incombenza si avvarrà del capotreno.

5. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio del dirigente movimento della stazione a cui è stata fatta la richiesta.

Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.

6. Il dirigente movimento della stazione che riceve la domanda di soccorso deve darne immediato avviso al Referente accreditato dell'Unità periferica competente comunicandogli tutti i dati necessari ed attendere dallo stesso le modalità più idonee per l'effettuazione del soccorso.

La stazione che riceve la domanda di soccorso in linea deve informare quella attigua dalla parte del treno da soccorrere trasmettendole il dispaccio:

FORMULA N. 37 - TRENO ... FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ KM.... - CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (ed occorrendo: CARRO ATTREZZI, CARROZZE PER TRASBORDO, MEDICI, ecc) e prendere con la stazione stessa gli eventuali accordi del caso.

Regolamento Circolazione Treni – Art. 24

Invio del soccorso

8. La stazione che riceve la domanda di soccorso, se non soccorso dispone di idoneo mezzo di trazione, lo richiede a quella che può provvedere più prontamente.

In quanto opportuno, si potrà utilizzare per il soccorso la locomotiva di un altro treno.

9- L'invio del mezzo in linea sul binario occupato deve farsi soltanto d'iniziativa o per autorizzazione della stazione alla quale è stata rivolta la richiesta di soccorso.

Dell'invio del soccorso devono essere avvisati i posti intermedi con le norme previste per i treni straordinari.

10 Sul tratto ingombro il mezzo di soccorso deve essere possibilmente scortato da un dirigente. In caso diverso all'agente di scorta ed al macchinista devono essere impartite per iscritto le necessarie istruzioni.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 5, prima di accostarsi al treno.

Soccorso con treno circolante a seguito

11. Il soccorso ad un treno fermo in linea per guasto al mezzo di trazione, può essere effettuato anche a mezzo di un treno circolante a seguito, secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

7. L'invio del mezzo di soccorso in linea sul binario occupato deve farsi soltanto d'iniziativa o per autorizzazione della stazione alla quale è stata rivolta la richiesta di soccorso.

Dell'invio del soccorso devono essere avvisati i posti intermedi con le norme previste per i treni straordinari.

8. Sul tratto ingombro, al personale di condotta del mezzo di soccorso devono essere impartite per iscritto, dal dirigente movimento della stazione che lo inoltra, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 4, prima di accostarsi al treno.

P.G.O.S – Art. 91

13. Nella marcia con la locomotiva in coda dei treni navetta, i due agenti di condotta devono prendere posto in cabina di guida della carrozza pilota.

In caso di:

a) guasto o indisponibilità del dispositivo antincendio o guasto del dispositivo antislittante della locomotiva;

b) guasto del telecomando;

il secondo agente di condotta, salvo diversa prescrizione stabilita dalle norme particolari del mezzo di trazione, deve prendere posto nella cabina di manovra anteriore secondo il senso di marcia della locomotiva per sorvegliare, a seconda dei casi, il funzionamento dei dispositivi di cui al punto a) o per la regolazione della marcia, nel caso b), come treno navetta non telecomandato.

Nei casi a) e b) il capotreno, od altro agente abilitato ai segnali, deve prendere posto permanentemente nella cabina di guida con l'obbligo dell'osservanza dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio.

13bis. Nella marcia con locomotiva in coda dei treni navetta affidati ad un solo agente addetto alla condotta, questi deve prendere posto nella cabina di guida della carrozza pilota.

In caso di:

a) guasto o indisponibilità del dispositivo antincendio, dovrà essere richiesta la locomotiva di soccorso;

b) guasto del dispositivo antislittante, è ammesso proseguire la marcia fino a termine corsa; in tal caso il guidatore deve contenere gli assorbimenti di corrente entro i valori minimi possibili;

c) guasto del telecomando, dovrà essere richiesta la locomotiva di soccorso, salvo i casi in cui sia possibile passare la locomotiva in testa al treno in stazione o in località di servizio presenziata. Al fine di liberare la linea, dove consentito, si potrà ricorrere anche alla retrocessione del treno nella stazione limitrofa, adottando le norme previste.

13. Nella marcia con la locomotiva in coda dei treni navetta, il personale di condotta deve prendere posto nella cabina di guida della carrozza pilota. In tal caso qualora si verifichi anche una sola delle seguenti anomalie:

a) guasto del telecomando;

b) guasto/indisponibilità del dispositivo antincendio e/o guasto del dispositivo antislittante della locomotiva;

per il proseguimento in servizio dovrà essere garantita la presenza, sulla locomotiva telecomandata, di un agente, in possesso del requisito di conoscenza del mezzo di trazione, che prenda posto sul mezzo stesso, nella cabina di guida anteriore nel senso di marcia per regolare la marcia, come treno navetta non telecomandato, nel caso a) e/o per sorvegliare il funzionamento del dispositivo antincendio/antislittante nel caso b). Qualora non fosse possibile reperire il predetto agente oppure passare la locomotiva in testa, dovrà essere richiesta la locomotiva di soccorso.

Al solo fine di evitare il soccorso in linea, dove consentito, si potrà ricorrere anche alla retrocessione del treno nella stazione limitrofa, adottando le norme previste.

Nel caso di guasto del solo dispositivo antislittante della locomotiva telecomandata, è possibile, qualora non sia reperibile l'agente di cui sopra, mantenere la locomotiva in telecomando limitando gli assorbimenti di corrente ai minime valori possibili.

13bis. soppresso

I.S.P.A.T - Art 26 – I.P.C.L – Art 41

Fermate anormali in linea – Soccorso ai treni

Generalità

1. Nei casi previsti dai Regolamenti o dalle Istruzioni di servizio, il capotreno e l'agente incaricato della sorveglianza della coda, dovranno provvedere, con le modalità stabilite dai Regolamenti stessi, alla protezione del treno fermatosi in linea. Pertanto, in tali casi, il capotreno ordinerà all'agente predetto di recarsi a proteggere la coda.

L'agente incaricato della sorveglianza della coda anche se non riceverà l'ordine di cui sopra deve chiedere istruzioni al capotreno circa la necessità o meno di proteggere un treno.

Quando il capotreno sia l'unico agente di scorta al treno, o comunque non possa avvalersi dell'opera di altri agenti, dovrà provvedere personalmente per la protezione del treno.

In tutti i casi di fermata di un treno servito da freno continuo su di un tratto di linea con pendenza superiore al 10% il personale di condotta deve accordarsi col capotreno per assicurarne l'immobilità come prescritto dalle norme di frenatura riportate nella Prefazione generale all'orario di servizio.

Se la fermata è anormale, il capotreno dovrà interessarsi per accertarne la causa.

2. Quando un treno si ferma in linea, il personale di accompagnamento non deve, di regola, permettere ai viaggiatori di scendere dalle carrozze, né di aprire le porte.

Quando fosse necessario, per non far causare inconvenienti, devono essere fatti transitare con precauzione i treni che stessero per passare sul binario attiguo a quello in cui si trova il treno fermo e dal quale fossero discesi i viaggiatori.

Fermate anormali in linea – Soccorso ai treni

Generalità

1. Nei casi previsti dai Regolamenti o dalle Istruzioni di servizio, il capotreno e l'agente incaricato della sorveglianza della coda, dovranno provvedere, con le modalità stabilite dai Regolamenti stessi, alla protezione del treno fermatosi in linea. Pertanto, in tali casi, il capotreno ordinerà all'agente predetto di recarsi a proteggere la coda.

L'agente incaricato della sorveglianza della coda anche se non riceverà l'ordine di cui sopra deve chiedere istruzioni al capotreno circa la necessità o meno di proteggere un treno.

Quando il capotreno sia l'unico agente di scorta al treno, o comunque non possa avvalersi dell'opera di altri agenti, dovrà provvedere personalmente per la protezione del treno.

Nei casi di fermata di un treno servito da frenatura continua o parzialmente continua su tratti di linea con pendenza superiore al 10% e mancando la possibilità di proseguire, il macchinista, avvalendosi del personale di accompagnamento dei treni eventualmente presente, dovrà assicurare l'immobilità del treno come prescritto nell'art. 78 della PGOS.

Se la fermata è anormale, il capotreno dovrà interessarsi per accertarne la causa.

2. Quando un treno si ferma in linea, il personale di accompagnamento non deve, di regola, permettere ai viaggiatori di scendere dalle carrozze, né di aprire le porte.

Quando fosse necessario, per non far causare inconvenienti, devono essere fatti transitare con precauzione i treni che stessero per passare sul binario attiguo a quello in cui si trova il treno fermo e dal quale fossero discesi i viaggiatori.

I.S.P.A.T - Art 26 – I.P.C.L.- Art 41

Locomotiva di soccorso

3. Quando un treno fermatosi in linea ha bisogno di una locomotiva di soccorso, la relativa richiesta, completa di tutti i dati (1) , deve essere comunicata dal personale di condotta, per iscritto o con dispaccio e previe intese con il capotreno che all'occorrenza deve comunicargli la massa del treno, alla prossima stazione nel modo più sollecito e, se del caso, anche a mezzo della stessa locomotiva del treno, adottando le norme per il dimezzamento.

Sulle linee telecomandate, la richiesta deve essere inoltrata al posto centrale di telecomando.

Nei treni con un solo agente di condotta e privi di telefono terra-treno, detto agente potrà avvalersi del capotreno per la trasmissione della suddetta richiesta e delle altre notizie necessarie.

Il personale di condotta deve provvedere per l'esposizione in punto opportuno di un segnale d'arresto, che servirà d'orientamento per la locomotiva di soccorso. Nei treni con un solo agente di condotta tale incombenza spetta al capotreno.

4. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessare il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio del dirigente della stazione alla quale è stata fatta la richiesta.

Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1.200 metri.

5. Sul tratto ingombro la locomotiva di soccorso deve essere possibilmente scortata da un dirigente. In caso diverso, all'agente di scorta e al personale di condotta devono essere impartite per iscritto le necessarie istruzioni.

Locomotiva di soccorso

3. Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di soccorso, il personale di condotta deve darne immediato avviso verbale al dirigente movimento della stazione ove si è fermato o, se in linea, verso la quale è diretto, fornendo tutte le informazioni necessarie.

Sulle linee esercitate in telecomando il preavviso verbale deve essere fatto al DCO.

Il DM o il DCO che riceve tale comunicazione deve darne tempestivo avviso verbale al Referente accreditato dell'unità periferica interessata.

Il personale di condotta che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se le avarie permangono, deve richiedere, con comunicazione registrata, la locomotiva di soccorso entro un periodo di tempo stabilito; in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso.

La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati (1), deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal personale di condotta, previe intese con il capotreno, direttamente al dirigente movimento della stazione ove il treno si è fermato, oppure al dirigente movimento della stazione successiva se il treno è fermo in linea.

Sulle linee esercitate in telecomando la richiesta deve essere fatta al DCO.

Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta, questi per la trasmissione della richiesta di soccorso e delle altre notizie necessarie, potrà avvalersi, all'occorrenza, del capotreno.

Il personale di condotta di un treno, fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere per l'esposizione in punto opportuno

I.S.P.A.T - Art 26 – I.P.C.L. – Art 41

nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 3 del presente articolo, prima di accostarsi al treno.

(1) “Treno..... (numero) t (massa) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto se possibile) (oppure: sviamento, investimento, ecc.) prossimità Km..... (indicare il casello più vicino quando il personale di condotta non abbia più precisi elementi). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo quando ne sia il caso) e carro attrezzi, lavoratori, carrozze per trasbordo, medici, ecc.”.

di un segnale d'arresto che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso. Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta, questi, per tale incombenza si avvarrà del capotreno.

4. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessare il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico ordine del DM o del DCO a cui è stata fatta la richiesta.

In linea in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1.200 metri.

5. Il DM della stazione che inoltra il mezzo di soccorso sul tratto ingombro deve impartire al personale di condotta, per iscritto, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 3 del presente articolo, prima di accostarsi al treno.

6. Il soccorso ad un treno fermatosi in linea può essere effettuato con un treno circolante a seguito, secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

(1) “Treno..... (numero) t (massa) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto se possibile) (oppure: sviamento, investimento, ecc.) prossimità Km..... (indicare il casello più vicino quando il personale di condotta non abbia più precisi elementi). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo quando ne sia il caso) e carro attrezzi, lavoratori, carrozze per trasbordo, medici, ecc.”.

Programmi:

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

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">• analisi contenuti documento preliminare (bozza)• richiesta aggiuntiva doc. su circolazione	14-11-2006 (Incontro a Milano)
<ul style="list-style-type: none">• valutazione interpretazione lavoratore isolato• analisi procedure emergenza di RFI e protocolli 118	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

Ferrovie dello Stato
UA 17/3/2008
RFI-DTC\A0011\P\2008\0001188

Direzione Tecnica
Ufficio

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

00157 Roma

IMPRESE FERROVIARIE
(secondo indirizzo)

Loro Sedi

COMANDO LOGISTICO DELL'ESERCITO
s.m. Uff. Movimenti e Trasporti
V.le Castro Pretorio, 123

00185 Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Sig. Amministratore Delegato

Scdc

RETE FERROVIARIA ITALIANA
(secondo indirizzo)

Loro Sedi

OGGETTO: Prescrizione. Modifiche ed integrazioni alla 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"

Gli artt. 25 e 27, commi 3 del D.L.vo del 10 agosto 2007 n. 162 dispongono che "in attesa del riordino del quadro normativo nazionale di cui all'articolo 6, comma 2, lettera a), l'attribuzione di funzioni e compiti in materia di sicurezza a soggetti diversi dall'Agenzia, prevista in particolare dal decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 nonché dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, nonché da qualsiasi altra norma legislativa e regolamentare anche di carattere tecnico, resta efficace nei limiti della compatibilità con il recepimento della direttiva 2004/49/CE operato dal presente decreto" e "al fine di garantire la continuità del presidio della sicurezza ferroviaria e nello svolgimento dei compiti in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, nelle more dell'assunzione da parte dell'Agenzia delle competenze in materia di sicurezza di cui al presente decreto, come disciplinata dall'art. 4 resta fermo il vigente quadro normativo in materia, sia per

AGENZIA ITALIANA FERROVIE

Ministero dei Trasporti
Via Caracciolo, 23 - 00144 Roma
Tel. 06/49991 - Fax 06/49992

Sezione Tecnica Direzione Generale del Trasporto Ferroviario
Via Caracciolo, 23 - 00144 Roma
Tel. 06/49991 - Fax 06/49992

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
Sig. Amministratore Delegato Roma

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. I.S. 01008081000 - 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:
- a. 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;
 - b. obblighi di cui all'art. 22 comma 8 dell'I.E.F.C.A. relativi ai casi di avaria ai tubi flessibili;
 - c. 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.);
 - d. 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.

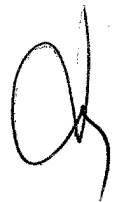
- 2.7. L'agente di condotta, durante le soste prolungate, dovrà sempre (indipendentemente dalla pendenza dei binari) assicurare l'immobilità del treno con le modalità di cui all'art. 21 comma 9 dell'I.E.F.C.A..
- 2.8. Qualora, per eventuali emergenze o per assolvere obblighi di servizio, sia necessario 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:
- 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;
 - inserire il freno diretto (ove esiste);
 - azionare/inserire il freno di stazionamento;
 - mantenere i pantografi in presa e, per le locomotive diesel, i motori accesi;
 - assicurarsi del regolare funzionamento degli organi di produzione dell'aria compressa;
 - porre le manovre di comando del moto in posizione neutra ed il meccanismo d'inversione del moto al centro;
 - dare avviso verbale al DM del posto di servizio verso il quale il treno è diretto o al DCO ed al proprio Referente Accreditato;
 - 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