

Divisione Infrastruttura
Direzione Tecnica
Il Responsabile

**DIREZIONE SICUREZZA DI
SISTEMA**
ROMA

**DIVISIONE INFRASTRUTTURA
Personale e Organizzazione**
Roma

**Direzione Tecnica
Certificazione Imprese Ferroviarie**
Firenze

Regolamenti e Standard di Trazione
Firenze

Movimento
Roma

Direzione Movimento
Roma

Direzione Manutenzione
Roma

Sicurezza di Sistema
Roma

Zone Territoriali
Loro sedi

**Direzioni Compartimentali
Movimento**
Loro sedi

**Direzioni Compartimentali
Infrastruttura**
Loro sedi

Oggetto: movimentazione delle macchine delle ditte appaltatrici in regime d'interruzione;
occultamento e scopertura dei segnali di rallentamento attivati per motivi
precauzionali.

Si trasmette la disposizione N° 33 del 22.11.2000 relativa all'oggetto.

Michele Elia


Divisione Infrastruttura

il Direttore

**DISPOSIZIONE DEL DIRETTORE DELLA DIVISIONE INFRASTRUTTURA
DELLE FERROVIE DELLO STATO S.P.A. N° 33**

Visto il D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, recante "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e altri sistemi di trasporto", ed in particolare l'articolo 9 comma primo e secondo che demanda a specifiche norme di fissare le caratteristiche necessarie per l'espletamento delle relative mansioni nonché l'accertamento delle idoneità ed il conseguimento delle abilitazioni professionali a determinate mansioni;

Vista la legge 17 maggio 1985, n. 210, recante "Istituzione dell'Ente Ferrovie dello stato" ed in particolare l'articolo 14 primo comma che ha delegato la disciplina dell'esercizio ferroviario;

Visto il D.L. 11 luglio 1992, n. 333 - convertito in legge 8 agosto 1992, n.359 - recante "Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica";

Visto il D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277, concernente "Regolamento recante norme d'attuazione della direttiva 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";

Visto il D.P.R. 16 marzo 1999, n. 146, concernente "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità dell'infrastruttura e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura";

Vista la legge 26 aprile 1974, n.191 recante "Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato";

Visto il D.P.R. 1 giugno 1979, n° 469, recante "Regolamento di attuazione della legge 26 aprile 1974, n°.191";

Visto il D.M. 26 novembre 1993, n. 225-T del recante l'atto di concessione Ministero dei Trasporti - Ferrovie dello Stato SpA;

Visti i regolamenti emanati ai sensi dell'articolo 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n.753 sopra citato;

Vista "l'Istruzione per la circolazione carrelli" emanata ai sensi dell'articolo 96 del citato D.P.R. 11 Luglio 1980, n.753;

Visto il D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, recante conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della Legge 15 marzo 1997, n.59, così come modificato dal D.Lgs. 20 settembre 1999, n.400;

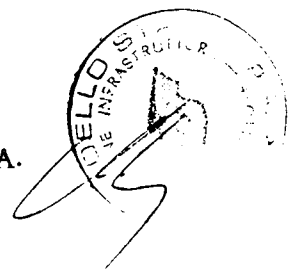
La presente disposizione è composta di n° 5 (cinque) pagine

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Tel FS 23838 - Tel 06 8542111
Fax FS 23843 - Fax 06 44241389

Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Lire 36.595.863.427.000 i.v.
Isr. n. 7847/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01006081000

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI N° 5 (cinque) PAGINE

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.
DIVISIONE INFRASTRUTTURA
Segreteria del Direttore





Visto il Decreto Dirigenziale del 22 maggio 2000, n°.247/VIG3, avente come oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del D.P.R. 8 luglio 1998, n°.277;

Vista la relazione del Responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A. DI./TC./A1007/P/00/000687 in data 03/08/2000 con la quale, ai sensi e per gli effetti di cui all'art.96 del D.P.R.753/1980 e agli artt. 7, quarto comma, e 11 del DPR 146/1999, si propone l'emanazione di una disposizione, in via sperimentale, concernente la "Movimentazione delle macchine delle Ditte Appaltatrici in regime di interruzione: occultamento e scoperta dei segnali di rallentamento attivati per motivi precauzionali".

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare la predetta normativa:

DELIBERA

Art. 1 In via sperimentale, in deroga a quanto previsto dal comma 1 dell'articolo 3 ICC (Istruzione per la circolazione dei carrelli), le macchine delle ditte appaltatrici, circolanti in linea in regime di interruzione, possono non essere scortate da agente FS in possesso di apposita abilitazione, quando ricorrono le condizioni stabilite dall'allegato alla presente deliberazione "Movimentazione delle macchine delle ditte appaltatrici in regime di interruzione: occultamento e scoperta dei segnali di rallentamento attivati per motivi precauzionali".

Art. 2 La presente disposizione entra in vigore il 1 Gennaio 2001.

22 NOV. 2000

Maurizio Moratti



Allegato alla Disposizione n° 3.3 del 22 NOV. 2000

A) Movimentazione delle macchine delle ditte appaltatrici in regime di interruzione.

Nelle procedure organizzative relative alla movimentazione delle macchine sui binari interrotti sono individuate tre fasi:

Fase 1. Circolazione delle macchine dalle stazioni di ricovero al Cantiere di lavoro;

Fase 2. Operatività delle macchine nel Cantiere di lavoro;

Fase 3. Circolazione delle macchine dal Cantiere di lavoro alle stazioni di ricovero.

Per **Circolazione** delle macchine si definisce il trasferimento delle stesse dalla stazione di ricovero al Cantiere di lavoro e viceversa (Fase 1 e Fase 3).

Le macchine, per i movimenti di Circolazione dalle stazioni di ricovero al Cantiere di lavoro e viceversa, dovranno osservare le norme previste per i treni ML.

Le macchine dovranno essere congiunte e, se possibile, con la condotta del freno continuo estesa a tutto il convoglio.

Nel caso in cui quest'ultima condizione non sia realizzabile devono essere adottate le norme previste per la frenatura parzialmente continua o a mano.

Il convoglio dovrà essere scortato da due agenti FS, di cui uno in testa ed uno in coda, dotati di apparecchiatura per comunicare con tutte le macchine costituenti il convoglio.

La condotta del convoglio è affidata al guidatore e all'agente di scorta del carrello di testa. Nel caso di attivazione della frenatura a mano o parzialmente continua la funzione di frenatore deve essere svolta dall'agente incaricato della condotta che presenza le altre macchine.

La scorta delle macchine e dei convogli con le caratteristiche di treni materiali devono essere affidati al personale FS in possesso della relativa abilitazione; alla prova freno dovrà provvedere lo stesso personale FS di scorta opportunamente abilitato.

L'agente di scorta della macchina di testa deve stabilire e far rispettare, per ciascun tratto di linea, la velocità massima ammessa dalle caratteristiche del convoglio (tipo di freno e percentuale di peso frenato - caratteristiche dei rotabili).

A tale scopo, il suddetto agente, ordinerà ai conducenti non di testa di essere attivi con la trazione, solo quando necessario, e in caso di attivazione della frenatura a mano farà ordinare a mezzo delle previste segnalazioni acustiche la chiusura e l'apertura dei freni a mano stessi.

I convogli così composti, sul tratto di invio/ricovero, dovranno circolare sempre con marcia a vista nel rispetto dei limiti esistenti.

La fase 1 si concluderà una volta raggiunto il Cantiere di lavoro ed esposti i segnali di arresto e posti, ove necessari, i dispositivi per la messa a terra della linea di contatto.

Tali dispositivi potranno essere apposti anche dal personale FS di scorta purché abilitato.

Per la Fase 3, all'approssimarsi del termine dell'interruzione, il Capo Cantiere della Ditta appaltatrice dovrà far radunare e congiungere le macchine nei punti precedentemente stabiliti con gli Agenti FS di scorta; questi ultimi provvederanno a scortare i convogli nelle stazioni di ricovero dopo aver rimosso i segnali di arresto ed eventuali dispositivi di messa a terra precedentemente posti.

Le procedure previste dalle fasi 1 e 3 sono attivabili solo se esistono le condizioni tecniche che consentono ai carrelli di viaggiare congiuntamente nel rispetto delle norme previste per i treni materiali.

Nel caso in cui i mezzi sono uniti tra loro con asta rigida si dovrà, in ogni caso, osservare la velocità di 30 Km/h.

Per **Operatività** si definisce l'attività delle macchine all'interno del Cantiere di lavoro (Fase 2) e comprende, oltre alle funzioni strettamente legate all'esecuzione dei lavori, anche i movimenti tra i vari punti del Cantiere.

In questa fase tutte le movimentazioni delle macchine sono vincolate all'organizzazione del lavoro stesso e coordinate dall'Appaltatore che agisce con sua organizzazione nell'ambito della propria sfera di autonomia.

La zona individuata come Cantiere di lavoro dovrà essere definita inequivocabilmente; in particolare, nei casi dei cantieri mobili, devono essere precisati gli enti e/o i punti caratteristici che delimitano giornalmente il Cantiere.

Di tale indicazione si dovrà tener conto nella predisposizione della modulistica per le comunicazioni inerenti alle interruzioni del binario da parte del Responsabile FS dell'organizzazione della protezione al Capo Cantiere della Ditta appaltatrice.

Nelle condizioni di **Operatività** (Fase 2), una volta scomposti i convogli secondo la sequenza dello specifico Cantiere, il controllo delle macchine rispetto all'ingombro della sagoma del binario attiguo deve rientrare nell'organizzazione della protezione Cantiere come previsto dalla IPC.

I due agenti FS di scorta opereranno sulle macchine in testa e in coda che lo delimitano allo scopo di far rispettare il limite della zona di operatività e di assolvere agli ulteriori compiti assegnati.

Ogni macchina, che nell'ambito del Cantiere di lavoro possa andare ad impegnare dei P.L. non interrotti alla circolazione stradale e non presenziati, deve essere scortata da apposito agente FS.

Le rimanenti macchine non sono soggette a scorta nell'ambito del Cantiere di lavoro e operano sotto l'esclusiva responsabilità della Ditta appaltatrice e del conducente del singolo mezzo.

La responsabilità del personale FS di scorta e del personale delle singole macchine è quella definita dalla Normativa vigente.

La Ditta appaltatrice dovrà fornire preventivamente alle FS, oltre ai nominativi del personale responsabile delle macchine, la certificazione attestante l'assegnazione



della macchina ad uno o più dipendenti e la dichiarazione d'idoneità del suddetto personale che svolge l'attività di condotta della specifica macchina da almeno un anno e dovrà essere professionalizzato sulle norme da osservare nell'uso della frenatura continua, parzialmente continua ed a mano.

Il personale incaricato della condotta delle macchine dovrà conoscere le caratteristiche del tratto di linea dove opera il Cantiere di lavoro (pendenza, grado di frenatura, ecc,).

Tale personale, incaricato della condotta delle macchine non soggette alla scorta del personale FS, dovrà essere in possesso dell'abilitazione alle mansioni esecutive connesse con la protezione cantieri.

Nei piani di sicurezza dovranno essere contenuti i dati essenziali sulle caratteristiche del tratto di linea sul quale i cantieri operano, quali: grado di frenatura, grado di prestazione, pendenze, presenza di P.L., ecc. e con le conseguenti misure di sicurezza che dovranno essere portate a conoscenza del personale coinvolto.

È comunque vietato che macchine non scortate operino al di fuori della tratta assegnata prevista dal programma.

B) Occultamento e scoperta dei segnali di rallentamento attivati per motivi precauzionali

Le operazioni di occultamento e scoperta dei segnali dei rallentamenti attivati per motivi precauzionali sul binario attiguo a quello di lavoro possono essere affidate - con ordine scritto del Responsabile FS all'organizzazione della protezione - al personale delle ditte appaltatrici, purché in possesso dell'abilitazione alle mansioni esecutive della protezione cantieri.

Tale ordine dovrà contenere dettagliate istruzioni scritte (ubicazione dei segnali, ora di attivazione e criteri da adottare) al personale delle ditte di cui sopra.