

Direzione Tecnica
Il Direttore

DISPOSIZIONE N° 19 del 26 APR 2007

**“Modifiche all’Allegato 4 dell’Istruzione per il Servizio del Personale di
Accompagnamento dei Treni”**

Il Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

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”;

VISTA la legge 17 maggio 1985 n. 210, recante “Istituzione dell’Ente Ferrovie dello Stato”;

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 l’art. 131 della legge 23 dicembre 2000 n. 388, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato (legge finanziaria 2001)”;

VISTO il Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante “Attuazione delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE, e 2001/14/CE in materia ferroviaria”;

VISTO il Decreto del Ministro dei Trasporti n. 138-T del 31 ottobre 2000, concernente il rilascio alle “Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni” della concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;

VISTO il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie ed avente come oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario;

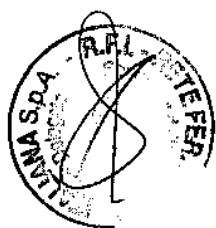
VISTI i regolamenti emanati ai sensi dell’art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sopra citato;

Pagina 1 di 4

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società 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. 188/2003
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 32.853.697.107,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300

La presente disposizione è composta di n° 4 pagine

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE





VISTO il combinato disposto degli articoli da 96-99 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e artt. 4 secondo comma, 10, secondo e terzo comma, 11 quarto comma e 36, primo comma, del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che demandano al Gestore dell'Infrastruttura di emanare, anche alla luce delle norme e degli standard emanati nella competenza ministeriale, disposizioni e prescrizioni per lo svolgimento dell'esercizio ferroviario in condizioni di sicurezza;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 424/AD del 7 maggio 2001 dell'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A. che attribuisce al responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la Comunicazione Organizzativa n° 1/AD del 16 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 212/AD del 6 settembre 2006 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana che conferma al Responsabile della Direzione Tecnica di Rete Ferroviaria Italiana il compito di emanare disposizioni - istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

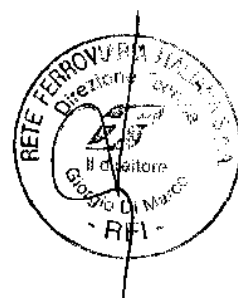
VISTA la relazione dei Responsabili delle competenti Strutture Organizzative Centrali di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., prot. RFI/DTC./ N.S.C. n° 000055bis del 24/04/2007 con cui si propone l'emanazione di una disposizione concernente modifiche "all'Allegato 4 dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei treni.

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare la predetta disposizione;

DELIBERA

Art. 1

All'allegato 4 della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni sono apportate le seguenti modifiche:





- il comma 5 è così sostituito:

5. Perdita delle informazioni interessanti l'aspetto dei segnali fissi (intervento frenatura d'urgenza)

A seguito della perdita di un PI (punto informativo) di segnale di 1ª categoria (visualizzazione sull'interfaccia uomo/macchina del codice "37" o dell'icona di "Train Trip") o di due PI informativi consecutivi (visualizzazione sull'interfaccia uomo/macchina del codice "39"), il sistema SCMT comanda la frenatura del treno fino all'arresto, salvo il caso in cui, sulle linee in BAcc, sia presente un codice a bordo uguale o superiore a 270.

L'anormalità viene visualizzata a treno fermo con specifico messaggio al guidatore.

Il guidatore, nel caso di arresto in corrispondenza del segnale di protezione o di partenza oppure sull'itinerario di arrivo e di partenza di una stazione, deve segnalare, con comunicazione registrata, l'anormalità al DM (della stazione stessa oppure nel caso di arresto in linea o ai segnale di PBI/PBA al DM della successiva stazione) o al DCO sulle linee in telecomando. A richiesta del DM/DCO, nel caso di arresto ad un segnale fisso, il guidatore deve precisare se il segnale è a via libera o via impedita.

Per la ripresa della corsa, nel caso di visualizzazione dell'interfaccia uomo/macchina del codice "37", "39" o dell'icona di "Train Trip", il DM o DCO, deve autorizzare il proseguimento del treno con apposita prescrizione.

- il comma 6 è così sostituito:

6. Rotabili affidati ad un agente di condotta - Guasto al sottosistema di bordo (SSB)

Con i treni serviti da rotabile munito di cabina di guida (mezzo di trazione, carrozza pilota o rimorchio) attrezzato con SCMT devono essere rispettate dal guidatore anche le norme particolari riportate nell'Istruzione del Personale Condotta Locomotive. Resta inteso che il guidatore deve comunque regolare la corsa del treno nel pieno rispetto della normativa vigente (indicazioni del segnalamento, norme tecniche di circolazione del materiale rotabile, orario di servizio, prescrizioni, ecc.) come nel caso di rotabile non attrezzato.

Nei casi in cui il treno sia servito da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta tale agente deve inoltre comunicare all'agente di accompagnamento dei treni (capotreno):

- che il treno è servito da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta (all'inizio del servizio);
- l'eventuale necessità (es: guasti/anormalità al SSB che determinano la perdita della protezione SCMT) della sua presenza, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente.





L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) in servizio ai treni serviti da rotabile munito di SCMT può normalmente svolgere le incombenze di sua spettanza su tutto il convoglio anche se il rotabile stesso è affidato ad un agente di condotta. In quest'ultima evenienza tale agente deve comunque portarsi con sollecitudine in cabina di guida in presenza di arresto del treno per intervento della frenatura d'urgenza non riconducibile ad interventi dei viaggiatori sugli appositi dispositivi (freno di emergenza, ecc.) per gli eventuali interventi del caso (immobilizzazione del treno, arresto dei motori termici, ecc.).

In presenza di guasti/anormalità al SSB che determinano la perdita della protezione SCMT (funzione SCMT non attiva) il capotreno, qualora il treno sia servito da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta, deve prendere posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente, qualora il guasto/anormalità abbia determinato anche la perdita della funzione vigilante.

Tale provvedimento potrà essere applicato anche nel caso in cui il capotreno sia unico agente di accompagnamento presente sul treno ed il rotabile munito di SCMT non sia comunicante con il resto del convoglio; in tal caso il provvedimento dovrà essere limitato al raggiungimento della località di servizio ove sia possibile la sostituzione del rotabile guasto (o reperito altro agente almeno abilitato ai segnali che prenda posto in cabina di guida come secondo agente) e comunque non oltre il termine corsa del treno; di ciò il capotreno dovrà dare avviso ai viaggiatori.

Quando il capotreno prende posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente deve assolvere alle funzioni proprie del suo profilo nelle stazioni di origine, di fermata e termine di corsa. Durante la corsa, con i treni composti da rotabili con cabina di guida comunicante con il resto del convoglio, il predetto agente può allontanarsi dalla cabina di guida solo per motivi di sicurezza dell'esercizio o di emergenza legati all'assistenza alla clientela (malore di un viaggiatore, ecc.), in tal caso l'agente di condotta può anche ricorrere all'arresto del treno.

- il comma 7 è soppresso

Art. 2

(entrata in vigore)

La presente Disposizione entra in vigore alle ore 00.01 del 10 giugno 2007.

Giorgio Di Marco

