

Direzione Tecnica
Il Direttore

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 01 del 01 MAR. 2010

“Integrazione e modifiche alle norme che regolano lo svolgimento delle manovre”.

**Il Gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**

VISTO il D.Lvo. n. 162 del 10 agosto 2007 recante attuazione delle Direttive 2004/49/CE e 2005/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, all’art. 4 comma 7 e 8 e all’art. 6 comma 2 lettera a);

VISTO il decreto dirigenziale n. 2043 del 10 giugno 2008 che ratifica l’assunzione delle attribuzioni in materia di sicurezza del trasporto ferroviario indicate nel verbale n° 1 del 6 giugno 2008, ai sensi dell’art. 4, comma 8 del D.Lvo 10 agosto 2007 n° 162;

VISTO il decreto del Direttore dell’Agenzia Nazionale per la sicurezza delle Ferrovie n° 1/2009 del 6 aprile 2009, concernente le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria;

VISTA la nota del Direttore dell’Agenzia Nazionale per la sicurezza delle Ferrovie n° 00914/09 del 20/07/2009, concernente l’emanazione e distribuzione delle pubblicazioni inerenti alle norme di esercizio ed emanazione dei provvedimenti dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

emana la seguente

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

Art. 1

(Decreto ANSF n° 02/2010 del 24 febbraio 2010)

Nell’allegato 1 è riportato il decreto ANSF n° 02/2010 del 24 febbraio 2010 emanato dal Direttore dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie concernente “Integrazione e modifica alle norme che regolano lo svolgimento delle manovre”.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI Rete Ferroviaria Italiana 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 D.Lgs. n. 188/2003

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. Euro 32.341.275.131,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 - R.F.A. 758300 - Pagina 1 di 2



La presente disposizione è composta di n° 11 pagine



Esso costituisce parte integrante e costitutiva della presente Disposizione di Esercizio.

Il decreto ANSF 02/2010 del 24 febbraio 2010 è pubblicato in formato pdf a cura della Direzione Tecnica sul sito www.rfi.it. nel "Quadro Normativo".

Le pagine relative alle modifiche dei testi normativi "Prefazione Generale all'Orario di Servizio (PGOS), " Istruzione per il Servizio del Personale di condotta delle locomotive (IPCL)" ed alle "Norme per il servizio dei manovratori (NSM)", apportate con il decreto in allegato saranno distribuite successivamente.

Art. 2
(Avviso)

Le Direzioni Commerciali ed Esercizio Rete (COER) e le Direzioni Territoriali Produzione (DTP) restano incaricate di portare a conoscenza e di dare copia al proprio personale interessato del contenuto del suddetto decreto per quanto di rispettiva competenza.

Art. 3
(Entrata in vigore)

La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore il giorno 01/06/2010 contestualmente all'entrata in vigore del decreto ANSF n° 02/2010 del 24 febbraio 2010 allegato.

Giovanni Costa



DECRETO n. 2/2010

Integrazioni e modifiche alle norme che regolano lo svolgimento delle manovre

IL DIRETTORE DELL' AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

VISTO il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria;

VISTO il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, con particolare riferimento:

- all'articolo 4, commi 7 e 8, che prevede l'assunzione da parte dell' Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (di seguito Agenzia) delle attribuzioni nella materia della sicurezza del trasporto ferroviario già esercitate dal Ministero dei Trasporti e dal gruppo F.S. S.p.A., prevedendo una fase di prima applicazione del medesimo decreto legislativo sulla base di apposite Convenzioni fra Ministero, Agenzia e Gruppo FS,
- all'articolo 6, comma 2, lettera a), che prevede che l' Agenzia definisca il quadro normativo in materia di sicurezza, proponendone il necessario riordino, e che emani le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigili sulla loro applicazione;

VISTO il decreto dirigenziale n. 2043 D.G.4-Div.5 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ha, tra l'altro ratificato il verbale n. 1 del 6 giugno 2008, sottoscritto in attuazione della Convenzione del 21 maggio 2008 stipulata fra Ministero dei Trasporti, Agenzia e Gruppo FS, con il quale sono attribuiti all' Agenzia i seguenti compiti:

- emanazione di Norme e Standard di sicurezza della circolazione ferroviaria,
- omologazione di materiale rotabile o di sue parti, per gli aspetti connessi con la sicurezza della circolazione,
- rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie, ivi comprese le attività relative ai sistemi di gestione di sicurezza,
- attività di ispezione ed audit nonché di monitoraggio;

VISTO il decreto dirigenziale n. 5035 del Direttore della Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ha ratificato il verbale n. 2 del 22 dicembre 2009, sottoscritto in attuazione della Convenzione del 21 maggio 2008 stipulata fra Ministero dei Trasporti, Agenzia e Gruppo, con cui sono state trasferite all' Agenzia le seguenti restanti attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione precedentemente in capo al Gestore:

- autorizzazione per la messa in esercizio dei sottosistemi strutturali di RFI,
- omologazione dei sistemi strutturali di terra utilizzati da RFI e connessi con la sicurezza della circolazione,
- validazione dei sistemi di gestione della sicurezza e dei sistemi di mantenimento delle competenze del Gestore dell' Infrastruttura,
- rilascio, rinnovo, modifica e revoca dell' autorizzazione di sicurezza del Gestore dell' Infrastruttura,
- attività di ispezione e audit nonché di monitoraggio sull' attività del Gestore dell' Infrastruttura;



VISTO il decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009 del Direttore dell'Agenzia concernente le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria;

VISTA la direttiva del Ministro dei trasporti n. DG 4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006;

VISTA la direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Ministeriale prot. 13/2006/DIV-5 del 9 marzo 2006;

VISTE le direttive n. 1/dir/2008 del 30 giugno 2008 e n. 1/dir/2009 del 3 giugno 2009 del Direttore dell'Agenzia;

CONSIDERATO che i sistemi di protezione della marcia dei treni attualmente installati sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale consentono per le manovre il solo controllo del tetto di velocità;

CONSIDERATO che si sono verificati alcuni inconvenienti, anche potenzialmente gravi, nell'effettuazione di movimenti di manovra sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale;

CONSIDERATO necessario emanare nuovi standard riguardanti, in prima battuta, le sole manovre effettuate su binari non indipendenti da quello che il treno deve percorrere, cioè ricadenti nell'eccezione di cui al 2° e 3° capoverso del comma 8 dell'articolo 7 del Regolamento per la circolazione dei treni ("manovre convergenti"), così da mitigare il rischio di movimenti non voluti verso i treni;

CONSIDERATO che le condizioni di sicurezza riguardanti le restanti manovre ricadono comunque nelle responsabilità, anche datoriali, degli operatori ferroviari (gestore dell'infrastruttura o imprese ferroviarie) che le svolgono;

CONSIDERATO necessario ridefinire gli standard nel caso delle manovre senza manovratore per mitigare il rischio di inconvenienti dovuti alla non adeguata conoscenza delle particolarità dell'impianto da parte del macchinista che esegue la manovra;

VISTA la nota ANSF n. 6076/09 del 30/10/2009 con cui è stata inviato agli operatori ferroviari lo schema di decreto O/2009 concernente integrazioni e norme che regolano lo svolgimento delle manovre;

VISTA la nota 207/1ANSF-C/15-b/2 del 09/11/2009 con cui l'impresa ferroviaria Arenaways ha inviato le seguenti osservazioni e proposte allo schema di decreto O/2009 così sintetizzabili:

- nel caso di cui al comma 9 dell'articolo 7 del RCT potrebbe disporsi che nelle località dove la norma viene applicata sistematicamente l'impresa ferroviaria provveda con comunicazione registrata ad informare il DM della disponibilità o meno del dispositivo vigilante e/o della presenza o meno di un secondo agente in cabina di guida; in tal modo il DM potrà applicare le norme previste al citato comma 9 o non autorizzare il movimento di manovra contemporaneamente al movimento del treno;
- nel caso delle manovre spinte che interessano veicoli merci quasi mai è possibile per il manovratore che comanda il movimento in testa alla colonna spinta provvedere con simultaneità all'uso del radiotelefono e della valvola portatile di frenatura, nonché a garantire la propria incolumità da cadute o scivolamenti.

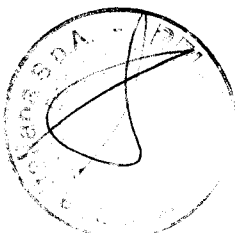
VISTA la nota 4107/arcdoc303 del 27/11/2009 con cui l'impresa ferroviaria SAD ha inviato le seguenti osservazioni e proposte allo schema di decreto O/2009, così sintetizzabili:



- la limitazione delle manovre senza manovratore alla sola situazione d'impianto in cui la manovra stessa è regolata da segnali fissi risulta molto pesante e mette di fatto fuori norma le manovre che avvengono in un numero cospicuo di impianti;
- si dovrebbero consentire le manovre senza manovratore anche quando siano regolate da modalità diverse dai segnali fissi, almeno per quelle totalmente indipendenti da movimenti di treno in atto;
- dalle modifiche proposte non è contemplata una manovra eseguibile dalla cabina posteriore senso marcia che non dipenda dall'impossibilità di utilizzare la cabina di testa, ancorché il tutto sia riferito a manovre non indipendenti da movimenti di treno in atto;
- dalle modifiche proposte non sono contemplate le modalità di protezione delle manovre totalmente indipendenti dai movimenti di treno in atto, come si evince dalla modifica concernente il comma 13 dell'articolo 22 dell'ISM.
- si potrebbero consentire:
 - le manovre con materiale leggero o ordinario reversibile (navetta) con cabina di guida alle due estremità e collegamento fonico fra le stesse, senza cambio banco nei movimenti di regresso, nonché le manovre totalmente indipendenti da movimenti di treno in atto (deroga art. 83/4 PGOS), indipendentemente dalle modalità di regolazione, con condotta dalla coda e presenza di agente abilitato in testa con funzioni di manovratore, con collegamento fonico fra i due e possibilità di frenatura con freno continuo dalla cabina di testa;
 - le vigenti norme relative alle colonne spinte per movimenti totalmente indipendenti da movimenti di treno in atto, introducendo anche le modalità della frenatura continua da bordo diverse dalla valvola portatile di frenatura (rubinetto freno);
 - in ogni situazione, l'opzione di utilizzo, in alternativa ai segnali a mano, degli ordini verbali in collegamento fonico (con nota faro con ripetizione continua dell'ultimo ordine), in relazione alla maggiore efficacia e affidabilità della modalità scelta nelle specifiche situazioni ambientali.

VISTA la nota 208/S.G./Or.S.A. del 30/11/2009 con cui l'organizzazione sindacale ORSA ha inviato le seguenti osservazioni e proposte allo schema di decreto O/2009, così sintetizzabili:

- anche se la limitazione tecnica dell'attuale apparecchiatura SCMT non permette la definitiva soluzione del problema del controllo della marcia dei treni in manovra, l'utilizzo del Vigilante (VACMA) non è condivisibile sia perché non ha nessuna correlazione con gli istradamenti né con l'aspetto dei segnali ad essi relativi, sia perché non costituisce elemento di mitigazione ma di incremento del rischio come stabilito dall'ampia e univoca bibliografia nazionale e internazionale;
- potrebbe essere previsto un terzo aspetto dei segnali bassi, di avviso di via impedita (due luci diagonali), così da aumentare l'attenzione e preparare l'agente di condotta in anticipo rispetto al successivo segnale;
- il movimento di manovra che utilizza binari non indipendenti da quelli di circolazione di altri treni o manovre dovrebbe avvenire su un itinerario predisposto in tutta la sua completezza fino al punto prestabilito, evitando così la fermata al segnale basso posto a protezione del binario non indipendente;
- l'utilizzo delle apparecchiature di comunicazione dovrebbe essere obbligatorio: le caratteristiche tecniche di tali sistemi dovrebbero essere del tipo



- "comunicazione aperta" e registrata; inoltre tutti i locomotori e tutti i mezzi utilizzati per eseguire le manovre dovrebbero essere dotati di telefoni/radio su postazioni fisse con viva-voce funzionante e attivo;
- per i grandi impianti e per le stazioni con grossi parchi, alla sezione 3.2 del fascicolo linea dovrebbe essere inserita una carta planimetrica di facile consultazione che evidenzia i punti significativi della località al fine di rendere facilmente il percorso che il macchinista dovrà eseguire in manovra.
 - la modifica proposta di cui all'articolo 7, comma 1, del RCT renderebbe indefiniti gli spostamenti del treno, esclusi la corsa in arrivo e partenza, che per qualsiasi motivo si dovessero effettuare nell'ambito della località di servizio;
 - la modifica proposta di cui all'articolo 7, comma 11, del RCT dovrebbe essere integrata da un punto dedicato ai sistemi di comunicazione (radio viva voce, registrata) e alle loro caratteristiche (apparecchi fissi sui mezzi di trazione). Tale punto dovrebbe definire attribuzioni e responsabilità del personale interessato;
 - la modifica proposta di cui all'articolo 7, comma 11bis, del RCT non contempla, al quarto alinea, il riferimento alle NEAT parte II, sezione III e, al quinto alinea, il riferimento alle NEAT parte II, sezione I, rendendo in tal modo possibile l'utilizzo di qualsiasi apparecchiatura anche se scarsamente efficace;
 - la regolazione della velocità della manovra in funzione della presenza di persone nei pressi dell'istradamento non mitiga il rischio e attribuisce pesanti responsabilità al personale che effettua la manovra;
 - la modifica proposta di cui all'articolo 7, comma 11quies, del RCT, prevedendo la dizione "da un manovratore", esprime una quantificazione non accettabile poiché la presenza di un solo manovratore potrebbe risultare insufficiente per la lunghezza della colonna in movimento, la visibilità e le condizioni atmosferiche;
 - le manovre a spinta dovrebbero prevedersi solo in particolari ambiti non interferenti binari o itinerari di circolazione.

VISTA la nota TRNIT.CORP.16/12/2009.0042928 del 16/12/2009 con cui l'impresa ferroviaria Trenitalia ha inviato le seguenti osservazioni e proposte allo schema di decreto O/2009, così sintetizzabili:

- le norme di dettaglio sull'esecuzione delle manovre dovrebbero essere inserite nelle specifiche Istruzioni ad uso del personale operativo e non nel Regolamento per la Circolazione dei Treni; inoltre un riordino della materia dovrebbe prevedere l'allocatione delle norme riguardanti lo svolgimento delle manovre, attualmente presenti nella Prefazione Generale all'Orario di Servizio, nell'Istruzione per il servizio dei manovratori e nell'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, unitamente alle altre già presenti;
- la parola "interamente", riportata nella definizione proposta di manovra, esclude la possibilità di considerare come manovra il movimento di un mezzo di trazione, con o senza veicoli, al di fuori della località di servizio, fatto salvo il caso dell'art. 7/10 Regolamento per la circolazione di treni, determinando in tal modo che qualsiasi ogni movimento interessante la linea non possa avvenire che in regime di interruzione della linea stessa;
- nel contesto del Regolamento per la circolazione di treni sarebbe sufficiente la semplice elencazione delle funzioni di manovra, rimandando la definizione dei ruoli e responsabilità alle specifiche Istruzioni;
- si dovrebbe mantenere l'attuale formulazione del testo del comma 1 dell'articolo 2 dell'Istruzione per il servizio dei manovratori (e corrispondente dell'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive);



- riguardo alle modifiche all'articolo 7, comma 11bis, del RCT, si reputa più opportuno definire le diverse modalità in relazione a ciascuno dei meglio definiti termini delle funzioni riportati nel nuovo comma 11 (autorizzare, comandare, eseguire), in luogo del termine "regolazione" che appare generico e non trova esplicita definizione;
- riguardo alle modifiche all'articolo 7, comma 11ter, del RCT, gli ultimi due alinea sono così generici da coinvolgere quale corresponsabile il personale addetto alle manovre in qualsiasi inconveniente; tali disposizioni, qualora mantenute, potrebbero essere inserite più propriamente nelle istruzioni specifiche;
- riguardo alle modifiche all'articolo 7, comma 11quater, del RCT, si ritiene che la presenza del dispositivo Vigilante, intervenendo solo in caso di malore del guidatore, non costituisce una protezione totale del movimento di manovra da interferenze coi movimenti di treni, in quanto non dà assicurazione che essa si fermi prima dell'interferenza;
- riguardo alle modifiche all'articolo 7, comma 11sexties, del RCT, si ritiene più opportuno, sia a fronte delle evidenti difficoltà organizzative legate alla predisposizione e gestione dei turni di servizio che in considerazione dell'estensione rispettivamente su più tratte o senza limitazioni delle Patenti E ed F del personale di condotta e dell'abilitazione al Modulo D del personale di accompagnamento, inserire le particolarità degli impianti nella sezione 3.2 del fascicolo linea.

VISTE le osservazioni allo schema di decreto O/2009 pervenute da RFI con la nota RFI-DTC/A0011/P/2010/0000494 del 27/01/2010, così sintetizzabili:

- le funzioni di "dirigenza" e di "sorveglianza" dovrebbero essere concepite come funzioni distinte, secondo le definizioni attualmente previste dall'art. 2/1 dell'Istruzione per il servizio dei manovratori;
- la regolazione della velocità in funzione della presenza di persone nei pressi dell'istradamento coinvolgerebbe la responsabilità del guidatore in caso di inconvenienti;
- la proposta dell'impiego del dispositivo Vigilante, vista la tipologia del servizio, non si ritiene completamente efficace ai fini del conseguimento di un maggior livello di sicurezza;
- appare di notevole appesantimento organizzativo, e conseguentemente di difficoltosa applicazione, la condizione che richiede la conoscenza delle norme contenute nel Registro delle Disposizioni di Servizio M47 da parte degli agenti di condotta nelle manovre senza manovratore. Al riguardo sembra sufficiente inserire come condizione quella riguardante la conoscenza delle norme per l'esecuzione delle manovre nell'impianto.

RITENUTO necessario chiarire che le "manovre che si svolgono in tutto o in parte su binari non indipendenti da movimenti di treni in atto" sono quelle riferite alle eccezioni di cui al secondo e terzo capoverso del comma 8 dell'articolo 7 del Regolamento per la circolazione dei treni e non quelle di cui al comma 9 del medesimo articolo;

RITENUTO che la corretta interpretazione della normativa vigente rende impossibile effettuare una manovra senza manovratore comandata da segnali a mano, in quanto l'agente che sta effettuando le segnalazioni a mano (peraltro secondo le norme di cui all'articolo 60 del Regolamento sui segnali) sta anche indubbiamente svolgendo la funzione di comando della manovra stessa;



RIBADITO che l'utilizzo di dispositivi "vigilante" non conformi alle disposizioni delle autorità competenti in materia di sicurezza e salute del lavoro debba avvenire nel rispetto di quanto disciplinato dalle direttive ministeriali in materia;

RITENUTO che il combinato disposto costituito dalla nuova versione del comma 13 dell'articolo 21 dell'Istruzione per il servizio dei manovratori e dal vigente comma 25 dell'articolo 22 della stessa Istruzione includano i casi disciplinati dalla Prefazione Generale all'Orario di Servizio all'articolo 91, comma 22 e all'articolo 83, comma 4, per quanto riguarda le manovre;

RITENUTO necessario riformulare la definizione di manovra spinta, per precisare che l'elemento caratterizzante non è la posizione del mezzo di trazione, bensì la posizione della cabina di guida da cui si esegue;

VISTA la relazione tecnica del Responsabile del settore Norme e Standard di Circolazione dell'Agenzia;

emana il seguente

Decreto n. 2/2010

Integrazioni e modifiche alle norme che regolano lo svolgimento delle manovre

Articolo 1

Modifiche alle Istruzioni per il Servizio dei Manovratori

All'articolo 18 è apportata la seguente modifica:

- il comma 2 è così sostituito:

2. Le manovre possono essere effettuate senza la presenza dell'agente che svolge la funzione di comando della manovra (manovratore) solo quando siano rispettate tutte le seguenti condizioni:

- siano regolate dai segnali fissi;
- siano eseguite dalla cabina di guida anteriore della colonna, nel senso del movimento da eseguire;
- l'agente di condotta abbia esatta conoscenza della località di servizio e delle sue particolarità connesse al servizio di manovra.

All'articolo 20 è apportata la seguente modifica:

- il testo del quinto alinea del comma 1 è così sostituito:

con comunicazioni dirette a mezzo di altro sistema di comunicazione (citofono di bordo, telefono cellulare), in modo che sia rilevabile con continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto.

All'articolo 21 è apportata la seguente modifica:

- dopo il comma 12 è aggiunto il seguente comma 13:

13. Nel caso delle manovre ricadenti nelle eccezioni di cui al secondo e terzo capoverso del precedente comma 8, la cabina di guida deve essere dotata di dispositivo vigilante attivo ed efficiente e in alternativa, deve prevedersi la presenza,



nella stessa cabina di guida, di altro agente in grado di arrestare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta.

Tale obbligo non sussiste nel caso di manovre spinte effettuate, ai sensi del comma 13, lettera a) dell'articolo 22, con il manovratore posto a bordo alla testa della colonna spinta.

All'articolo 22 è apportata la seguente modifica:

- il testo del primo capoverso del comma 13 è così sostituito:

13. Quando la cabina di guida da cui viene eseguita la manovra non si trova in testa alla colonna nel senso del movimento, un manovratore deve, tranne nei casi di cui al successivo capoverso, accompagnarla a terra, mantenendosi in posizione tale da poter sorvegliare l'istadamento da percorrere nonché da poter effettuare al guidatore le segnalazioni necessarie.

- il testo della lettera a) del comma 13 è così sostituito:

Quando la colonna sia munita da freno continuo automatico attivo (art. 27/2) e questo possa essere comandato direttamente dal manovratore in testa mediante la valvola portatile di frenatura oppure quando sia possibile azionare la frenatura di emergenza tramite il rubinetto di comando della frenatura di emergenza (o altro dispositivo di comando della frenatura continua automatica) presente in cabina di guida. In questo caso:

- il manovratore deve conoscere le operazioni da eseguire per azionare la frenatura dalla cabina;
- l'agente di condotta e il manovratore devono rimanere in contatto continuo con comunicazioni dirette a mezzo citofono di bordo o telefono cellulare, in modo che sia rilevabile con continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto e il movimento possa essere arrestato qualora si interrompa la comunicazione.

All'articolo 23 è apportata la seguente modifica:

- il primo capoverso del comma 3 è così sostituito:

3. Le manovre a spinta non ricadenti nelle eccezioni di cui al secondo e terzo capoverso del comma 8 dell'articolo 21, sono ammesse negli scali merci, sui binari di deposito dei veicoli, sui binari secondari di stazione e, solo per la composizione dei treni in partenza e la scomposizione dei treni in arrivo, anche sui binari di circolazione.

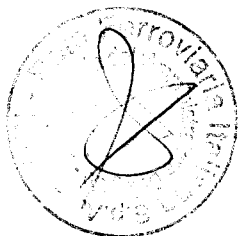
Articolo 2

Modifiche all'Istruzione per il Servizio del Personale di condotta delle locomotive

All'articolo 7 sono apportate le seguenti modifiche:

- dopo il comma 10 è aggiunto il seguente comma 10bis:

10bis. Nel caso delle manovre ricadenti nelle eccezioni di cui al secondo e terzo capoverso del precedente comma 7, la cabina di guida deve essere dotata di dispositivo vigilante attivo ed efficiente o, in alternativa, deve prevedersi la presenza, nella stessa cabina di guida, di altro agente in grado di arrestare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta.



Tale obbligo non sussiste nel caso di manovre spinte effettuate, ai sensi del successivo comma 28, lettera a), con il manovratore posto a bordo alla testa della colonna spinta.

- il testo del primo capoverso del comma 16 è così sostituito:

I movimenti di manovra possono essere regolati:

- con i segnali bassi (art. 52 RS);
- con i segnali alti di manovra (art. 52bis RS);
- con i segnali a mano (art. 60 RS);
- con comunicazione dirette a mazzo di radiotelefoni, aventi le caratteristiche di cui all' Allegato XVI punto 1 della presente Istruzione;
- con comunicazioni dirette a mezzo di altro sistema di comunicazione (citofono di bordo, telefono cellulare) in modo che sia rilevabile con continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto;
- con accordi verbali;
- sulle selle di lancio, nel tunnel di lavaggio e nelle invasature delle navi traghetto, mediante segnali specifici (Allegato 1 /RS, punti 1 e 3).

- il testo del primo capoverso del comma 28 è così sostituito:

28. Quando la cabina di guida da cui viene eseguita la manovra non si trova in testa alla colonna nel senso del movimento, un manovratore deve, tranne nei casi di cui al successivo capoverso, accompagnarla a terra, mantenendosi in posizione tale da poter sorvegliare l'istradamento da percorrere nonché da poter effettuare al guidatore le segnalazioni necessarie.

- il testo della lettera a) del comma 28 è così sostituito:

Quando la colonna sia munita da freno continuo automatico attivo e questo possa essere comandato direttamente dal manovratore in testa mediante la valvola portatile di frenatura oppure quando sia possibile azionare la frenatura di emergenza tramite il rubinetto di comando della frenatura di emergenza (o altro dispositivo di comando della frenatura continua automatica) presente in cabina di guida. In questo caso:

- il manovratore deve conoscere le operazioni da eseguire per azionare la frenatura dalla cabina;
- l'agente di condotta e il manovratore devono rimanere in contatto continuo con comunicazioni dirette a mezzo citofono di bordo o telefono cellulare, in modo che sia rilevabile con continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto e il movimento possa essere arrestato qualora si interrompa la comunicazione.

- il testo del comma 29 è così sostituito:

Le manovre possono essere effettuate senza la presenza dell'agente che svolge la funzione di comando della manovra (manovratore) solo quando siano rispettate tutte le seguenti condizioni:

- siano regolate dai segnali fissi;
- siano eseguite dalla cabina di guida anteriore della colonna, nel senso del movimento da eseguire;
- l'agente di condotta abbia esatta conoscenza della località di servizio e delle sue particolarità connesse al servizio di manovra.

All'articolo 11 è apportata la seguente modifica:

- il primo capoverso del comma 2 è così sostituito:



3. Le manovre a spinta non ricadenti nelle eccezioni di cui al secondo e terzo capoverso dell'articolo 7, comma 7, sono ammesse negli scali merci, sui binari di deposito dei veicoli, sui binari secondari di stazione e, solo per la composizione dei treni in partenza e la scomposizione dei treni in arrivo, anche sui binari di circolazione.

Articolo 3 **Modifiche alla Prefazione Generale all'Orario di Servizio**

All'articolo 83 è apportata la seguente modifica:

- Il testo del comma 4 dell'articolo 83 è così modificato:

Durante la corsa dei treni i mezzi leggeri devono essere guidati dal banco di manovra della cabina anteriore rispetto al senso di marcia, salvo i casi di guasto previsti all'articolo 65.

All'articolo 91 è apportata la seguente modifica:

- Il testo del comma 22 è soppresso.

Articolo 4 **Incombenze a carico del Gestore dell'Infrastruttura e delle Imprese Ferroviarie**

Il Gestore dell'Infrastruttura e le imprese ferroviarie devono garantire e mantenere, nell'ambito del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza, l'acquisizione, da parte degli agenti di condotta che debbano svolgere le manovre senza manovratore, delle conoscenze di cui ai precedenti articoli 1 e 2.

Articolo 5 **Pubblicazione ed entrata in vigore**

Il presente decreto è pubblicato sul sito internet dell'Agenzia (www.ansf.it) ed entra in vigore il 01/06/2010.

Firenze, 24 febbraio 2010

(ing. Alberto Chiovelli)



