

RETE FERROVIARIA ITALIANA SpA

Piazza della Croce Rossa,

00161 Roma

IMPRESE FERROVIARIE

(elenco allegato)

Loro Sedi

ISPETTORATO LOGISTICO

DELL'ESERCITO

Rep. Coordinamento e Supporti
Generali

Uff. Movimenti e Trasporti

Viale del Castro pretorio, 123

00185 Roma

Oggetto: movimenti di regresso in manovra dei convogli dotati di cabina di guida alle due estremità, senza l'abilitazione del banco di guida alla testa del convoglio durante il movimento di regresso e senza manovratore.

A seguito di specifica richiesta di un'Impresa ferroviaria a questa Agenzia in merito a quanto in oggetto e tenuto conto di analoghe richieste precedentemente formulate alla Direzione Tecnica di RFI, si fa presente quanto segue.

A norma dell'articolo 5, comma 4 e dell'articolo 8, commi 1, 3 e 4, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incombe sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, che:

- devono:
 - mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando reciprocamente;
 - applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali;
 - istituire i Sistemi di Gestione della Sicurezza,
- sono preposti alla emissione di prescrizioni e, se del caso, di disposizioni di esercizio necessarie in applicazione delle norme e degli standard di sicurezza emanati dall'Agenzia;
- possono inoltre proporre all'Agenzia, motivandole, modifiche al quadro normativo nazionale di sicurezza.

Ciò premesso, fermo restando che i movimenti di manovra devono essere normalmente eseguiti abilitando il banco di manovra della cabina anteriore rispetto al senso di marcia, relativamente all'oggetto, i Gestori infrastruttura e le imprese ferroviarie, ove appropriato cooperando, possono, a seguito di idonea valutazione secondo processi organicamente inseriti nei loro Sistemi di Gestione della Sicurezza,

emanare specifiche procedure che dovranno comunque rispettare i seguenti criteri:

- 1) il freno continuo deve agire su tutto il convoglio;
- 2) i movimenti non devono impegnare tratti di piena linea;
- 3) i movimenti non devono avvenire sui binari che possono essere attraversati da viaggiatori e in condizioni di scarsa visibilità;

- 4) i movimenti devono avvenire su binari indipendenti da quelli interessati a movimenti di altre manovre o treni;
- 5) un agente abilitato ai segnali (es. agente di condotta o capotreno) deve prender permanentemente posto nella cabina di guida che costituisce la testa del convoglio, per comandare la manovra, sorvegliare l'istadamento, rispettare i segnali e all'occorrenza arrestare il convoglio,
- 6) sia possibile azionare la frenatura di emergenza o altro dispositivo di comando della frenatura in cabina di guida; in tal caso l'agente che comanda la manovra deve essere portato a conoscenza delle operazioni da eseguire per azionare la frenatura dalla cabina di guida, a cura dell'agente di condotta;
- 7) prima di iniziare il movimento di regresso, deve essere stabilito il collegamento fonico tra l'agente di condotta e l'agente che comanda la manovra a mezzo di citofono o telefono cellulare;
- 8) Il collegamento fonico deve essere mantenuto attivo durante tutto il movimento di regresso, ripetendo con continuità l'ultimo ordine impartito (indietro, rallenta, ferma) e venga comandato l'arresto del movimento qualora si verifichi l'interruzione della comunicazione.

Le specifiche prescrizioni e disposizioni di esercizio emanate, in virtù di quanto sopra, da ciascun Gestore e ciascuna Impresa ferroviaria devono essere comunicate a questa Agenzia. Le necessarie modifiche ai testi regolamentari dovranno essere preventivamente proposte a questa Agenzia.

Entro il 1/3/2009 dovranno essere comunicati a questa Agenzia tutti i casi in cui vengono eseguiti i movimenti in oggetto, ed entro il 30/6/2009 tutti i movimenti in oggetto dovranno essere effettuati nel rispetto di quanto sopra.

IL DIRETTORE
(dott. ing. Alberto Chiovelli)
