



Rete Ferroviaria Italiana

03/04/2008

RFI-DTC\

A0011\PI\2008\0000949



Direzione Tecnica  
il Direttore

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

**Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici**

**Direzione Generale del Trasporto Ferroviario**

Via Caracci, 36  
00157 Roma

**IMPRESE FERROVIARIE**

Loro Sedi

(Vedi elenco annesso)

**ISPETTORATO LOGISTICO DELL'ESERCITO**

**Rep. Coordinamento e Supporti Generali**

**Uff. Movimenti e Trasporti**

V.le Castro Pretorio, 123  
00185 Roma

**RETE FERROVIARIA ITALIANA**

**Amministratore Delegato**

Roma

**RETE FERROVIARIA ITALIANA**

(Vedi elenco annesso)

Loro Sedi

**Oggetto:** Prescrizione. Provvedimenti tecnico-organizzativi di cui all'art. 3bis dell'IPCL e al punto 21 dell'allegato XIVter IPCL.

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.– Osservanza delle disposizioni e prescrizioni del Gestore dell'Infrastruttura in materia.

La Disposizione n° 35/02 disciplina per tutti i treni “la presenza del personale sui mezzi di trazione” e prevede un agente, in cabina di guida, addetto alla condotta nei casi in cui la linea ed i relativi mezzi di trazione siano dotati di apparecchiatura che attui il controllo della marcia del treno (ETCS, SCMT, ecc.) e sia possibile il collegamento terra-treno con apparecchiatura radiotelefonica GSM-R.

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. 188/2003

Sede Sociale - Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Capitale Sociale - Euro 26.866.132.112,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300



Tale modello di condotta è ribadito nella lettera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Prot. 512/VIG3 del 07/08/2003), che per comodità si allega.

La presente prescrizione fornisce indicazioni in merito alle misure tecnico-organizzative minime, di cui all'art. 3 bis IPCL ed al punto 21 dell'allegato XIVter IPCL, che devono essere adottate dalle I.F. in relazione alla circolazione dei treni merci con un agente addetto alla condotta, nelle condizioni di cui alla suddetta disposizione 35/02, e per i quali non è prevista la presenza del capotreno o di altro agente in cabina nelle circostanze in cui venga a mancare la vigilanza dell'agente di condotta in servizio al treno. Tenendo presente che l'impresa ferroviaria, in qualità di datore di lavoro, è responsabile del soccorso dell'agente di condotta ed in qualità di esercente di trasporto ferroviario autorizzato è responsabile, per la propria parte di competenza, della sicurezza dell'esercizio ferroviario, si forniscono le seguenti indicazioni.

Quanto sopra si rende opportuno in quanto al momento il gestore dell'infrastruttura non ha ricevuto comunicazione da parte delle imprese ferroviarie delle misure organizzative di cui trattasi.

#### Requisiti Tecnici

1. i mezzi di trazione devono essere dotati di freno di stazionamento a molla e di staffe per l'immobilizzazione dei treni in linea (Allegato VII della PGOS);
2. la percentuale di massa frenata prevista nel convoglio deve essere almeno del 70%, con treno servito da freno continuo automatico con condotta generale estesa su tutto il treno;
3. la composizione minima del convoglio deve essere di 12 veicoli.

#### Misure organizzative

1. Le Imprese Ferroviarie devono notificare preventivamente (ad ogni cambio orario o all'atto della richiesta della traccia se questa avviene in corso d'orario) con il Gestore Infrastruttura i treni merci affidati ad un solo agente di condotta;
2. L' Impresa Ferroviaria è tenuta ad individuare, adottare e comunicare preventivamente al Gestore Infrastruttura il modello organizzativo più idoneo che le consenta di raggiungere il treno nei tempi di efficacia del freno continuo ed a metterlo in sicurezza, tenendo conto di tutte le componenti che incidono sul tempo di efficacia del freno continuo (manutenzione dei rotabili, composizione del treno, pendenza della linea, ecc.), di tutte quelle che incidono sull'accessibilità al treno (doppio o semplice binario, tipologia dei punti di accesso alla linea stessa, ecc.) e della tipologia di trasporto.

Per quanto concerne le competenze ferroviarie richieste al personale che interverrà per il soccorso, si precisa che le stesse, in ragione delle attività che tale personale è chiamato a svolgere e consistenti nell'assicurare lo stazionamento del convoglio, rientrano tra quelle previste nell'abilitazione Mod. A di cui alla Disposizione n° 17/2006.

L' Impresa Ferroviaria, in ragione delle specifiche circostanze degli eventi che si andranno a fronteggiare, dovrà comunque attivare tutte le richieste di intervento da parte delle autorità ed organismi istituzionalmente preposti a far fronte alle emergenze del caso (Polizia, Vigili del Fuoco, ...), nonché il soccorso sanitario al proprio personale.

Tale soluzione organizzativa -una volta approvata dal Gestore dell'Infrastruttura- diventa vincolo normativo per l'Impresa Ferroviaria secondo quanto previsto dal terzo capoverso, del comma 1 dell'art. 3-bis sopra citato;



3. l'impresa ferroviaria dovrà comunicare al Gestore dell'Infrastruttura un referente Accreditato responsabile per l'attivazione del piano operativo di soccorso;
4. qualora sia richiesto l'allontanamento temporaneo dalla cabina di guida (art. 20/3 IPCL), il Personale di Macchina, prima di allontanarsi, deve immobilizzare il treno, come previsto dalla vigente normativa, darne avviso al DM/DCO quando la necessità di allontanamento avvenga d'iniziativa, avvisare anche il proprio referente accreditato dell'Impresa Ferroviaria se ciò avviene per ragioni connesse al materiale rotabile e munirsi di telefono cellulare per essere reperibile.
5. fermo restando che il DM/DCO rileva i ritardi dei treni, comunque l'agente di condotta comunica al DM/DCO ogni ritardo o incremento di ritardo; in caso di arresto del treno che si protrae oltre i 10 minuti con impossibilità di comunicazione con il personale di macchina, il DM/DCO interessato avviserà tempestivamente il referente Accreditato dell'Impresa che attiverà il piano operativo di soccorso emergenza per il raggiungimento e la messa in sicurezza del treno interessato nonché il soccorso dell'agente.

Il Gestore Infrastruttura su richiesta dell'Impresa Ferroviaria, qualora la stessa non sia in grado di assumere le misure organizzative di cui sopra, potrà predisporre, previa verifica della disponibilità delle risorse, modelli organizzativi territoriali ed attiverà piani operativi di soccorso finalizzati alle operazioni di messa in sicurezza del treno nei tempi di efficacia del freno continuo. Tali eventuali attività del Gestore Infrastruttura dovranno essere oggetto di apposite convenzioni con l'Impresa richiedente, nell'ambito delle quali saranno, tra l'altro, regolate le rispettive responsabilità e quantificati i relativi corrispettivi.

Michele Elia

ANSF n.1 / dir / 2012



*Ministero  
della Infrastruttura e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI TERRESTRI  
E PER I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI  
DIREZIONE GENERALE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Roma, 07.08.2003

All'ing. Michele Elia  
Direttore della Direzione Tecnica  
di RFI

Piazza della Croce Rossa 1  
ROMA

PROT.: 512/VIG3

Oggetto: Chiarimenti disposizione n. 35 del 22.11.2002.

Si fa riferimento alle due note di pari oggetto di codesta Direzione Tecnica rispettivamente n. A0011\PI\2003\0001146 del 22.07.2003 e n. A0011\PI\2003\0001173 del 29.07.2003.

Con la prima delle due note codesta Direzione Tecnica, nel rispondere ad un quesito posto dall'organizzazione sindacale SMA, ha precisato che le norme in questione "consentono, esclusivamente e nel periodo transitorio, alla IF di continuare ad effettuare i servizi, già previsti antecedentemente alla emanazione della Disposizione in oggetto, fino al predetto completo attrezzaggio tecnologico".

Con la seconda, ha invece precisato che: la dizione "di continuare ad effettuare i servizi, già previsti antecedentemente alla emanazione della Disposizione in oggetto," deve intendersi riferita alla tipologia dei servizi (treni di mezzi leggeri e treni navetta intercomunicanti effettuati con locomotiva E464) e non al numero dei servizi per i quali si intenda adottare il modello di condotta ad agente unico di cui all'appendice uno della citata Delibera.

La disposizione in questione disciplina la "Presenza del personale sui mezzi di trazione e sui treni - Incombenze del personale dei treni serviti da mezzi di trazione attrezzati con il dispositivo di controllo della presenza e della vigilanza dell'agente addetto alla condotta (Vigilante)."

Tale disposizione prevede, all'Art. 2, che i mezzi di trazione circolanti sui binari della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale devono essere affidati a personale in possesso di specifica abilitazione rispettando i seguenti criteri:

- Due agenti addetti alla condotta [macchinisti], di cui uno con funzioni di primo agente e l'altro di secondo agente.
- Un agente addetto alla condotta nei seguenti casi:

- a) mezzi di trazione dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il controllo della

marcia del treno ( ETCS, SCMT, ecc.) circolanti sulle linee attrezzate con i corrispondenti o compatibili sottosistemi di terra.

- b) mezzi di trazione in servizio ai treni composti di mezzi leggeri con tutti gli elementi intercomunicanti e con freno continuo funzionante su tutto il convoglio e treni navetta in telecomando effettuati da locomotiva con cabina di guida intercomunicante con il comparto viaggiatori, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno / bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura che attua almeno la funzione di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta (Vigilante) con azione sul freno continuo, circolanti su determinate linee, non attrezzate con i sistemi di cui alla precedente lettera a), individuate dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Tali linee sono riportate nell'Orario di Servizio.
- c) Particolari servizi (omissis)

Per i due casi di cui alle due lettere a) e b) , salvo quanto previsto al successivo articolo 3bis comma 1, deve essere presente sul treno almeno un agente in possesso dell'abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno) .

Con l'Art. 7 viene istituita l'Appendice N°1 all'Istruzione per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL).

Tale appendice disciplina " *Norme specifiche per l'affidamento ad un agente di condotta dei mezzi di trazione sprovvisti di apparecchiatura vigilante oppure attrezzati con detta apparecchiatura ma circolanti su linee diverse da quelle individuate dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.*" E vale in attesa del completo attrezzaggio tecnologico delle linee e dei mezzi di trazione.

Da quanto sopra, si deduce pertanto che :

1. *Sulle linee della rete dove e quando verrà installato il sistema SCMT ( 10.500 km) i treni pesanti e leggeri attrezzati con apparecchiatura di bordo SCMT funzionante potranno essere condotti da un solo agente (agente solo).*
2. *Sulle stesse linee i treni pesanti e leggeri non attrezzati dell'apparecchiatura di bordo SCMT, o se questa non è funzionante, dovranno essere equipaggiati con un modulo di condotta formato da due macchinisti.*
3. *Sulle stesse linee, in attesa dell'attrezzaggio tecnologico, è consentito l'affidamento dei soli treni leggeri (che rispondano a particolari requisiti) ad un solo macchinista, ma in questo caso il capotreno deve svolgere le funzioni di secondo agente (treno ad Agente Unico) con vincoli diversi a seconda che il treno sia provvisto di apparecchiatura vigilante o meno.*

Dalle due sopraccitate note si evince che in tempi relativamente brevi sulle linee della rete nazionale potrebbero aumentare notevolmente ed in modo repentino le percentuali di treni leggeri condotti ad agente unico.

Ferme restando le condizioni di sicurezza che tale modulo assicura, se correttamente adottato, si deve evidenziare che, in particolare per le circostanze che riguardano la sicurezza andrebbero comunque evitate variazioni brusche di comportamento ferma restando, si ripete, la bontà della norma che sorregge o impone particolari variazioni negli assetti organizzativi.

La situazione consolidata ad oggi, corrispondente ad un impiego del modulo di condotta ad Agente Unico in determinate percentuali rispetto al numero dei servizi complessivi, rappresenta una situazione già sperimentata e giudicata ammissibile in termini di sicurezza.

Una sua modifica in tempi relativamente brevi richiederebbe invece una valutazione degli effetti che tale modifica stessa potrebbe produrre sulla sicurezza globale, in particolare se dovesse interessare tratte della rete principale ( 10.500 km ).

Pertanto si ritiene che, ai fini della sicurezza, l'incremento dell'utilizzo del modulo ad Agente Unico debba avvenire, partendo dagli attuali valori di utilizzo e fino al massimo numero possibile (in relazione ai vincoli imposti dalle disposizioni vigenti), con gradualità, verificando che il trend sia quello corretto per garantire, pur in presenza di nuovi assetti organizzativi, il massimo della sicurezza nella circolazione ferroviaria

Si evidenzia in particolare la necessità che, sulle tratte della rete principale (10.500 km) non ancora servite da apparati di sicurezza (SCMT), il modulo di condotta possa essere ad Agente Unico solo se il secondo agente (capotreno abilitato) è vincolato al suo posto in cabina di guida durante la marcia del treno e non può allontanarsi per svolgere i compiti commerciali (Art. 3/I IPCL). Questi potranno invece essere svolti a treno fermo, prima della partenza dello stesso o durante le fermate.

Questo orientamento consente di non modificare, in generale, i tempi in cui il macchinista possa trovarsi "solo" in cabina di guida. Infatti, in questo modo l'obbligo della presenza in cabina del secondo agente-capotreno viene equiparato all'obbligo di presenza in cabina del secondo agente-macchinista.

Solo quando le linee sulle quali è prevista l'adozione del sistema SCMT saranno completamente attrezzate ed i rotabili saranno equipaggiati con le corrispondenti apparecchiature, potrà essere consentito l'impiego del modulo di condotta ad Agente Solo senza limitazioni quantitative nel numero dei servizi.

Per quanto riguarda la restante parte della rete ( 5.500 km ) per la quale è certamente più compatibile l'adozione del modulo di condotta ad Agente Unico, si ritiene che codesta RFI debba valutare l'andamento del trend di incremento dei servizi svolti ad Agente Unico in relazione a specifiche caratteristiche funzionali dei servizi ed in particolare all'adozione del dispositivo vigilante, pur in attesa del completamento dell'installazione delle ulteriori apparecchiature di sicurezza in fase di sperimentazione.

*Celli*

ILDIRETTORE GENERALE  
Ing. Enzo Celli

*Enzo Celli*