

Roma, 12 settembre 2008

Norme specifiche unico agente alla condotta

Indice

- ❑ Introduzione
- ❑ Riferimenti normativi analizzati
- ❑ Tecnologie necessarie per i mezzi di trazione
- ❑ Le norme per il Personale di Bordo
- ❑ Norme particolari per i treni merci

Introduzione

- ❑ L'attivazione del nuovo modulo di condotta AGENTE SOLO è dettagliatamente regolamentato da Disposizioni e Prescrizioni emanate dal Gestore Infrastruttura e recepito da Trenitalia nei Testi e nelle Istruzioni operative per il personale di Condotta e di Bordo;
- ❑ I criteri utilizzati soddisfano pienamente la Direttiva emanata dal Ministro Lunardi in data 09 marzo 2006 di cui al protocollo 13/2006/DIV-5 relativa agli investimenti prioritari sulla sicurezza, all'installazione dei sottosistemi di bordo del materiale rotabile, ai piani di sicurezza, al modulo di condotta ed alle modifiche tecnico – normative atte a favorire il processo di transazione verso le nuove tecnologie.

Riferimenti normativi analizzati

□ Per il Personale di Condotta:

➤ I.P.C.L.

- art. 3 (presenza del personale sui mezzi di trazione e sui treni)
- art 3bis (treni senza agente di accompagnamento (Capotreno))
- Allegato XIVbis (norme particolari dei mezzi di trazione attrezzati con apparecchiatura “vigilante”)
- Allegato XIVter (norme particolari dei mezzi di trazione attrezzati con apparecchiatura “SCMT”)

Riferimenti normativi analizzati

□ Per il Personale di Bordo:

➤ I.S.P.A.T.

- art. 14 (posto del Capo Treno . Compiti inerenti la scorta dei treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta)
- Allegato 4 (norme particolari per treni con mezzi di trazione attrezzati con apparecchiatura per il controllo della marcia dei treni “SCMT”)

Tecnologie necessarie per i mezzi di trazione

I mezzi di trazione devono essere muniti di:

- ❑ Apparecchiatura radio telefonica per il collegamento terra-terra/bordo-bordo; apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il controllo della marcia del treno (SCMT/ETCS) in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee attrezzate con le corrispondenti o compatibili apparecchiature di controllo della marcia del treno (sottosistema di terra)
- ❑ Apparecchiatura radio telefonica per il collegamento terra-terra/bordo-bordo; apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il supporto alla condotta (SSC) in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee attrezzate con le corrispondenti o compatibili apparecchiature di controllo della marcia del treno (sottosistema di terra)

Le norme per il Personale di Bordo

Nei treni con mezzi di trazione adatti, affidato ad un solo agente di condotta su linee tecnologicamente attrezzate (ETCS/SCMT) il Capo treno deve:

- Prendere posto in una delle prime tre vetture di testa in servizio
- Svolgere le incombenze di sua spettanza
- Portarsi prontamente in cabina di guida in caso di arresto del treno per intervento della frenatura d'urgenza non riconducibile ad interventi di viaggiatori sugli appositi dispositivi (freno d'emergenza)

Le norme per il Personale di Bordo

In caso di guasto al sottosistema di bordo, il Capo treno deve:

- ❑ Prendere posto, durante la corsa, in un cabina di guida come secondo agente, qualora il guasto/anormalità abbia determinato anche la perdita della funzione vigilante. Questo provvedimento deve essere attuato anche quando il Capo treno sia unico agente di accompagnamento presente sul treno ed il mezzo di trazione **non sia comunicante** con il resto del convoglio, ma 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) e comunque non oltre il termine corsa del treno
- ❑ Dare avviso ai viaggiatori del fatto che prenda posto in cabina di guida
- ❑ Svolgere le proprie normali mansioni nelle stazioni di origine, di fermata e termine corsa.
- ❑ Può allontanarsi dalla cabina di guida, durante la corsa, con i treni composti da rotabili con **cabina di guida comunicante** con il resto del convoglio, solo per motivi di sicurezza dell'esercizio o di emergenza legati all'assistenza della clientela. In tal caso il guidatore può anche ricorrere all'arresto del treno.

Norme particolari per i treni merci

Prescrizioni emanate da RFI:

- Prescrizione 3227/2006 del 06 dicembre 2006 (Norme e condizioni specifiche per la circolazione dei treni merci con un solo agente alla condotta senza agente di accompagnamento dei treni)
 - definisce le integrazioni ai requisiti tecnici richiesti per il materiale rotabile:
 - i mezzi di trazione devono essere dotati di dispositivi di **immobilizzazione** dei treni
 - i mezzi di trazione circolanti isolati devono essere dotati di **freno di stazionamento** ad accumulo di energia ad inserimento automatico efficiente e **rubinetto di comando** del freno continuo automatico di tipo autoregolatore
 - i treni devono essere **serviti di frenatura** continua su tutto il convoglio, e qualora non sia garantita la presenza di almeno 12 veicoli con freno inserito, devono aver una percentuale di massa frenata minima del 70%.

Norme particolari per i treni merci

➤ definisce i provvedimenti normativi:

- **vietata circolazione** sulle linee a semplice binario in cui il personale interviene nel controllo degli incroci, ivi comprese le linee a dirigenza unica
- i mezzi di trazione devono essere muniti di **apposite schede** che disciplinano le operazioni per l'immobilizzazione ed il condizionamento del convoglio
- le IF devono comunicare al DM della stazione di origine od al DCO se il treno è affidato ad un solo agente di condotta fornendo oltre al tipo della locomotiva di testa, anche il **numero di serie della stessa** ed il tratto di linea interessato; l'eventuale variazione di questi dati saranno considerati come variazioni alla composizione
- l'agente di condotta della loc. di testa, se attrezzata con GSM-R veicolare (Cab Radio) deve associare il terminale al numero funzionale identificativo del Personale di Condotta e, ad integrazione delle norme di esercizio per il collegamento via radio-terra-treno, **associare un telefono GSM-R di tipo palmare** al numero funzionale identificativo del Personale di Accompagnamento
- ad inizio servizio e comunque prima della partenza il guidatore deve **confermare verbalmente al DM o DCO** l'avvenuta associazione delle apparecchiature per il collegamento via radio-terra-treno attraverso chiamata con il dispositivo associato al numero funzionale identificativo del Personale di Condotta

Norme particolari per i treni merci

- il guidatore deve **provvedere** personalmente a tutti gli obblighi derivanti dal servizio di condotta, nonché a **quelli attribuiti al capotreno** e devoluti al PDM eccetto in caso di dimezzamento o spezzamento (fatto salvo l'immobilizzazione), avaria ai tubi flessibili , esecuzione di manovre ed i casi di ripetizione della prova freno tipo A a seguito di insufficiente frenatura
- il guidatore deve inoltrare tempestivamente gli avvisi previsti (**lenta corsa, arresto del treno**) al DM della località verso cui è diretto o DCO
- Il guidatore durante le soste prolungate deve **assicurare l'immobilità** del treno come previsto dalla IEFCA
- Per emergenze o per assolvere obblighi di servizio, il guidatore, se necessario, può **allontanarsi dalla cabina di guida** o del mezzo di trazione, per il tempo strettamente necessario, secondo le norme previste, integrate dalle seguenti:
 - Immobilizzare il treno mediante l'azione del freno continuo
 - inserire il freno diretto
 - inserire il freno di stazionamento
 - mantenere i pantografi in presa e per i diesel mantenere i motori accesi
 - ecc.
 - dare avviso al DM / DCO ed al proprio Referente Accreditato
 - munirsi del telefono cellulare attivo ed associato

Norme particolari per i treni merci

- definisce i provvedimenti organizzativi nel caso venga a mancare la vigilanza del Personale di Condotta:
 - in caso di lenta corsa o presumibile arresto del treno che abbia determinato **un ritardo od incremento di ritardo superiore ai 10 minuti** in assenza di comunicazioni con il guidatore, o in caso di segnalazione automatica di mancato riarmo del freno comandata dal sistema tecnologico di bordo (quando attiva) il DM/DC/DCO dovrà attivarsi tempestivamente per mettersi in contatto con l'agente di condotta per assumere informazioni; se tale comunicazione non sia possibile o il guidatore non sia in grado di intervenire il DM/DC/DCO attiva le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del convoglio e per il soccorso dell'agente (DISP. 18/2001 RFI e CO 64/RFI del 26/07/2001
 - per il raggiungimento e la messa in sicurezza del treno si deve prioritariamente valutare la possibilità di utilizzo **di un mezzo di ricognizione ferroviario**, prescrivendo allo stesso l'arresto in prossimità della testa del treno fermo non segnalato dall'esposizione del segnale di orientamento; il personale del mezzo di ricognizione dovrà provvedere all'immobilizzazione del treno fermo (se effettuata sullo stesso binario la pendenza non deve essere superiore al 10 per mille)
 - **Il mezzo di ricognizione può essere anche il primo treno utile sul binario attiguo**

Norme particolari per i treni merci

Prescrizioni emanate da RFI:

- Prescrizione 1333/2007 del 26 luglio 2007 (avviso di circolazione treni merci con un solo agente addetto alla condotta e senza agente di accompagnamento dei treni)
 - definisce le modalità di comunicazione che il Referente Accreditato dell'Impresa Ferroviaria deve seguire per comunicare con il corrispondente Referente Accreditato del Gestore Infrastruttura i dati previsti in caso di circolazione di un treno merci con un solo agente di condotta senza agente di accompagnamento dei treni

Roma, 12 Settembre 2008

**Nuove disposizioni emesse nel 2007
dal GI in vigore dal 01 Luglio 2008**

Contenuti:

- ❑ Le nuove Disposizioni, di seguito elencate, modificano punti salienti riferiti alla fattibilità della circolazione sull'Infrastruttura Italiana dei treni con modulo di condotta ad unico agente, eliminando le criticità presenti attualmente.
- ❑ L'entrata in vigore di dette disposizioni, precedentemente prevista per la fine dell'anno 2007, è stata posticipata al 01 luglio 2008 in modo da consentire una capillare formazione del personale di equipaggio dei treni.
- ❑ Le modifiche contenute ai regolamenti ed alle istruzioni, recepiscono la possibilità di un equipaggio composto da un solo macchinista, migliorano le condizioni di sicurezza in caso di lavori sui segnali, evidenziano che il sistema SCMT interagisce anche in caso di rallentamenti e riduzioni di velocità e normano i comportamenti da adottare in caso di guasto al Sistema di Registrazione degli eventi di condotta (DIS)

Normativa – nuove disposizioni di RFI

- ❑ 38/2007 -Modifiche al Regolamento per la Circolazione dei Treni e al Regolamento sui Segnali
- ❑ 40/2007 -Modifiche all'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni
- ❑ 41/2007 -Modifiche all'Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL)
- ❑ 43/2007 -Modifiche alle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate (DELB), alle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate ad uso del personale dei treni (IELB), alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (DET) e alle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni (IET)

Normativa – nuove disposizioni di RFI

- ❑ 47/2007 -Istruzione per l'esercizio del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT)
- ❑ 49/2007 -Modifiche alla PGOS alle NEITE ed all' ISPAT
- ❑ 55/2007 - Modifiche al Regolamento per la circolazione dei treni, al Regolamento sui Segnali, all'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, alla Disposizione 41 del 23 ottobre 2007 concernente Modifiche all'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive all'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico - Parte III - Blocco elettrico Automatico - Linee a dirigenza locale, all'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico - Parte III Blocco elettrico automatico - Linee in telecomando