

IMPRESE FERROVIARIE
(elenco allegato)

Loro Sedi

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Direzione Tecnica
Piazza della Croce Rossa, 1

00185 Roma

AZIENDE FERROVIARIE DI CUI AL D.M. 5/8/2016
(elenco allegato)

Loro Sedi

OGGETTO: Utilizzazione della funzionalità di "Allarme mancato riarmo freno". Recupero treni fermi in linea.

Riferimento (solo per RFI): nota RFI-DTC\A0011\P\2016\0001332 del 20/07/2016

Le Imprese ferroviarie in indirizzo, al fine di soddisfare il principio di cui al punto 10.7 del Regolamento per la circolazione ferroviaria che stabilisce l'attivazione di "... procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno prima che l'immobilizzazione stessa non sia più garantita dal sistema frenante e per l'eventuale soccorso dell'agente di condotta", possono adottare, come comunicatogli da RFI con la nota RFI-DTC\A0011\P\2015\0001356 del 10/07/2015, la funzionalità del GSM-R di notifica "Allarme mancato riarmo freno".

Tale funzionalità è un requisito previsto, per il materiale al quale si applica, dalla Specifica Tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri», la cui versione attualmente in vigore è in Allegato al Regolamento (UE) 1302/2014, al punto 4.2.9.3.1, Funzione di controllo dell'attività del macchinista, comma (2), 6° paragrafo: "Il sistema deve disporre dell'informazione «intervento innescato per assenza di attività del macchinista» da interfacciare con altri sistemi (ossia il sistema radio)".

Fermo restando che questa Agenzia, ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo 10 agosto 2007 n°162, non è competente in materia di tutela della Salute e della Sicurezza nei luoghi di lavoro, si chiede alle Imprese ferroviarie che non abbiano ancora attivato la funzionalità GSM-R di Allarme mancato riarmo freno sui veicoli che ne sono dotati, di attivare quanto prima detta funzionalità e le relative procedure finalizzate ad assicurare nel più breve tempo possibile l'immobilizzazione del treno e comunque prima che l'immobilizzazione stessa non sia più garantita dal sistema frenante, o, in alternativa, di adottare provvedimenti tecnico-organizzativi che un'ideale analisi del rischio, svolta ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013, ne garantisca una pari efficacia per la sicurezza della circolazione ferroviaria; tale finalità dovrà essere soddisfatta anche per quei veicoli che invece ne sono privi o prevedendone l'installazione o adottando i provvedimenti tecnico-organizzativi con le medesime modalità sopra citate.

Resta inteso che nelle more dell'attivazione o dell'implementazione di detta funzionalità o in alternativa degli eventuali altri provvedimenti tecnico-organizzativi adottati dovranno essere previste le opportune mitigazioni che terranno conto anche della tempistica necessaria per l'attivazione o l'implementazione proposta dall'Impresa ferroviaria.

Per quanto di competenza del gestore dell'infrastruttura nazionale, considerando che non tutto il materiale rotabile è attrezzato con la funzionalità di allarme mancato riarmo freno, anche in esito alla nota a riferimento, nella quale codesto Gestore medesimo comunicava che quanto previsto al punto 10.7 del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria era recepito dall'articolo 23, comma 21, del Regolamento per la Circolazione dei Treni, si comunica che:



- nel citato articolo del RCT non viene descritta nel dettaglio la procedura da seguire ma viene solo indicata la possibilità di avvalersi di una locomotiva, di un mezzo di manovra o di un mezzo d'opera per l'invio in ricognizione del treno;
- nella Prescrizione RFI-DTC\A0010\P\2006\0003227 del 6/12/2006 avente come oggetto: "Norme e condizioni specifiche per la circolazione dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta senza agente di accompagnamento" vengono invece esplicitati e dettagliati in maniera esaustiva elementi, quali ad esempio la tempistica, i soggetti coinvolti e i compiti da espletare tali elementi;
- la difformità di comportamenti richiesti al regolatore della circolazione comporterebbe il possibile rischio di errore nell'adozione di procedure differenti in funzione della tipologia di servizio svolto dal treno (merci o viaggiatori) e della composizione dell'equipaggio;

per quanto sopra si chiede a codesto Gestore di uniformare al più presto le procedure relative al soddisfacimento del principio di cui al citato punto 10.7 del RCF, cosa resa necessaria ed urgente nelle more della completa adozione da parte dell'Imprese ferroviarie della funzionalità di "Allarme mancato riarmo freno", sia per gli aspetti interni a codesto Gestore stesso, sia per gli aspetti di interfaccia.

Le Aziende di cui al D.M. 5/8/2016 vorranno tenere conto che tra gli adempimenti tecnico-organizzativi e procedurali ai quali si devono uniformare, così come indicato dalla nota ANSF prot. 009956/2016 del 26/09/2016, dovranno essere compresi i requisiti tecnici e funzionali citati nella presente nota.

Eventuali altri provvedimenti che dovessero essere messi in atto a seguito di un'idonea analisi del rischio, svolta ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013, dovranno garantire una pari efficacia per la sicurezza della circolazione ferroviaria.

Resta inteso che nelle more dell'attivazione o dell'implementazione della funzionalità di "allarme mancato riarmo freno" o in alternativa degli eventuali altri provvedimenti tecnico-organizzativi adottati, dovranno essere previste le opportune mitigazioni.

Il Direttore
Ing. Amedeo Gargiulo

Direzione Tecnica
Il Direttore

**AGENZIA NAZIONALE PER LA
SICUREZZA DELLE FERROVIE**
Piazza della Stazione, 45
50123 FIRENZE

Oggetto: Recupero treni fermi in linea.

Rif.to: nota ANSF 000895/2016 del 25/01/2016.

Con la nota a riferimento è stato chiesto a questa Direzione il recepimento nella normativa di esercizio del principio contenuto nel punto 10.7 del "Regolamento per la circolazione ferroviaria" emanato con decreto ANSF n° 4/2012, il quale stabilisce che *"il regolatore della circolazione che rilevi o venga a conoscenza di una anomalia alla circolazione di un treno deve attivarsi tempestivamente per contattare l'agente di condotta. Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il regolatore della circolazione deve attivare le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno prima che l'immobilizzazione stessa non sia più garantita dal sistema frenante e per l'eventuale soccorso dell'agente di condotta"*.

Al riguardo si fa tuttavia presente che detto principio è già recepito - da molto tempo - nel sistema normativo di RFI, costituendo il contenuto dell'articolo 23, comma 21, del vigente "Regolamento per la circolazione dei treni". Inoltre nel 2006, relativamente al caso dei treni con un solo agente di condotta e senza agenti di accompagnamento, è stata emanata la prescrizione di RFI n. 3227 del 06/12/2006 che dettaglia il caso dei treni con solo agente di condotta e senza agenti di accompagnamento.

La particolare attenzione ai soli treni con agente solo, che ha determinato le integrazioni normative del 2006, nasce dal fatto che l'indisponibilità *contemporanea* sia dell'agente di condotta che del personale di accompagnamento deve essere ritenuto un evento estremamente improbabile. Si rammenta infatti che in caso di malore dell'agente di condotta è responsabilità dell'eventuale secondo agente di condotta o degli agenti di accompagnamento l'attivazione delle procedure di sicurezza, volte sia a garantire lo stazionamento temporaneo del treno che la successiva richiesta di soccorso al regolatore della circolazione.

Tutto ciò premesso, al fine comunque di incrementare il livello di sicurezza dell'esercizio ferroviario anche nei casi improbabili di malore di *tutto* il personale del treno, questo Gestore ha introdotto una specifica funzionalità GSM-R, portata a conoscenza delle imprese ferroviarie con nota RFI-DTCA0011V\2015\0001356 del 10/07/2015 (servizio di notifica "Allarme mancato riarmo freno"). Tale funzionalità garantisce

Carla



l'invio tempestivo di una segnalazione di allarme al Referente dell'impresa ferroviaria, per il successivo coinvolgimento del regolatore della circolazione ai fini dell'attivazione delle procedure per il soccorso al treno e con la possibilità di trasmettere, inoltre, le informazioni geo-referenziate di posizione del treno stesso (coordinate GPS).

L'utilizzo di detta funzionalità è disponibile in via opzionale a tutte le imprese ferroviarie che ne fanno domanda, ma a tutt'oggi solo un numero limitato di esse ne ha richiesto l'impiego.

Pertanto, considerata l'utilità della funzionalità GSM-R sopra citata, si propone a codesta Agenzia di imporne a tutte le imprese ferroviarie l'obbligatorietà di attrezzaggio, in modo da assicurare, in tutti i casi, l'immediata attivazione delle procedure per il recupero dei treni fermi in linea.

Donato Carillo