

DEIF n° 24.0

del 14 maggio 2010

In vigore dalle ore 0,01 del 1° giugno 2010

DISPOSIZIONI PER:

- L'ESECUZIONE DELLE MANOVRE SENZA MANOVRATORE
- L'UTILIZZO DEI CITOFONI DI BORDO E DEI TELEFONI CELLULARI PER IL COMANDO DELLA MANOVRA
- L'ESECUZIONE DELLE MANOVRE SPINTE
- L'ESECUZIONE DELLE MANOVRE CONTEMPORANEE CON ISTRADAMENTI CONVERGENTI CON GLI ITINERARI DEI TRENI

Annulla e sostituisce	Integra
-----	<ul style="list-style-type: none"> ▪ IPCL art. 7 ▪ ISM artt. 18, 20, 21, 22 e 23 ▪ PGOS artt. 83 e 91 ▪ Nota ANSF 02958/10 del 12/05/2010 ▪ Prescrizione RFI 1934 del 4/07/2007

INDICE

1. GENERALITÀ	2
2. MANOVRE SENZA MANOVRATORE.....	2
2.1 <i>Conoscenza della località di servizio.</i>	<i>3</i>
3. UTILIZZO DEI CITOFONI DI BORDO E DEI TELEFONI CELLULARI PER IL COMANDO DELLA MANOVRA.	4
3.1 <i>Prova di funzionamento ed inizio della comunicazione di comando.....</i>	<i>4</i>
3.2 <i>Continuità della Comunicazione.</i>	<i>4</i>
4. MANOVRE SPINTE.....	5
5. MANOVRE CON ISTRADAMENTI CONVERGENTI CON GLI ITINERARI DEI TRENI.	6

6	REQUISITI SANITARI PER IL COMANDO DELLA MANOVRA DA PARTE DEL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO E SCORTA DELLE TRADOTTE.....	6
7.	ABBREVIAZIONI.....	7
8	ALLEGATI.....	7
9.	DISTRIBUZIONE.....	7
	TABELLA.....	9

1. GENERALITÀ

La presente DEIF viene emessa a recepimento ed integrazione delle modifiche normative introdotte all'IPCL art 7, all'ISM artt. 18, 20, 21, 22, 23 ed alla PGOS art 83 e 91 dal Decreto ANSF 2/2010 del 24 febbraio 2010, per disciplinare l'applicazione delle specifiche norme inerenti:

- a) l'esecuzione delle manovre senza manovratore;
- b) l'utilizzo dei citofoni di bordo e dei telefoni cellulari utilizzati per il comando della manovra;
- c) l'esecuzione delle manovre spinte;
- d) l'effettuazione delle manovre con istradamenti convergenti con gli itinerari dei treni;
- e) i requisiti sanitari per il comando della manovra da parte del Personale di Accompagnamento e scorta delle tradotte.

Nell'attesa che RFI provveda a completare l'aggiornamento dei FL, la presente DEIF, completa dall'Allegato 1, deve essere in possesso del personale di condotta in servizio ai treni insieme a quella prevista dall'Art. 1 comma 1 dell'IPCL per l'individuazione delle località ove sono possibili movimenti di manovra convergenti e contemporanei ai movimenti dei treni di cui al successivo paragrafo 5.

2. MANOVRE SENZA MANOVRATORE.

Il comma 2 dell'art. 18 dell'ISM ed il comma 29 dell'art. 7 dell'IPCL autorizzano l'effettuazione delle manovre senza la presenza dell'agente che svolge la funzione di comando della manovra (manovratore) solo quando siano rispettate tutte le seguenti condizioni:

1. siano regolate dai segnali fissi;
2. siano eseguite dalla cabina di guida anteriore della colonna, nel senso del movimento da eseguire;

3. l'agente di condotta abbia esatta conoscenza della località di servizio e delle sue particolarità connesse al servizio di manovra.

La presente accezione di "manovre senza manovratore" non comprende le manovre per scarto veicoli in avaria o per altra emergenza che l'agente di condotta può sempre eseguire, come indicato dall'art. 7 comma 35 IPCL e dal punto 1.4.10 IET.

2.1 Conoscenza della località di servizio.

Il rispetto del requisito di conoscenza delle località di servizio di cui al punto 3 del paragrafo 2 si intende soddisfatto quando sono assicurate le condizioni di seguito riportate:

- a) Conoscenza della località acquisita e mantenuta secondo le modalità della COCS 9/AD di Trenitalia, per il personale anche in possesso di abilitazioni del settore AFT che effettua servizio di manovra stabilmente o temporaneamente nella località stessa da registrarsi sull'Agenda dell'istruttore a cui è assegnato il personale;
- b) Conoscenza della località acquisita e mantenuta secondo le modalità dei programmi formativi della CCS 11/AD ^[1] per il rilascio delle patenti B, C, D, E e F, con presa visione e firma del Registro delle disposizioni di servizio M47, per il personale di condotta che effettua servizio di manovra stabilmente o temporaneamente nella località stessa ^[2] ;
- c) Per il personale di condotta dei treni in possesso di patente dalla D fino alla F, non compreso al precedente punto b), la conoscenza della località è da intendersi inclusa e mantenuta nell'ambito e con le stesse modalità della conoscenza della linea richiesta per l'effettuazione dei treni (rif. Disp. RFI n°17/2000-CCS 10 e 11/AD Trenitalia), limitatamente alle manovre che riguardano movimenti specifici, come ad esempio rientri/uscita da un deposito, ricovero, piazzamento e trasferimento da o per un parco adiacente

[1] in attesa dell'aggiornamento dei programmi di formazione per il conseguimento delle abilitazioni alla condotta (allegati alla CCS 11/AD), per il personale di cui al punto 2.1 b) della presente sono integrati dalla specifica Unità Didattica finalizzata alla conoscenza impianti di cui all'art. 9 Disp. 25/2007 di RFI e corrispondente COCS 9/AD.

[2] Per il personale che alla data di entrata in vigore della presente ha già conseguito l'abilitazione B e C all'effettuazione delle manovre in una determinata località, il requisito di conoscenza dell'impianto può essere considerato assolto. Resta comunque inteso che alla prima occasione utile si dovrà provvedere con un contatto dell'istruttore AFT che formalmente provvederà a far prendere visione e firmare l'M47. Per il successivo mantenimento delle competenze vale quanto previsto dalla COCS 9/AD.

alla località, regolate da segnali fissi, eseguite guidando dalla cabina anteriore nel senso del movimento da eseguire e riportati nella sezione 3.2 FL al punto ove sono indicati "i movimenti di manovra ammessi senza manovratore". Nel caso in questione, qualora il personale di condotta avesse dubbi sul movimento da svolgere, dovrà iniziare la manovra solo dopo comunicazione diretta relativa ai movimenti da eseguire, realizzata anche attraverso telefono cellulare con il Dirigente Movimento della località di servizio.

3. UTILIZZO DEI CITOFONI DI BORDO E DEI TELEFONI CELLULARI PER IL COMANDO DELLA MANOVRA.

In riferimento a quanto disposto all'art 20 comma 1 dell'ISM ed al corrispondente art 7 comma 16 dell'IPCL, la funzione di comando della manovra può essere esercitata, oltre che con i segnali a mano cui art. 60 RS o col radiotelefono cui artt. 16 e 26 dell'ISM ed allegato NEAT Parte II sez. III ex-allegato XVI IPCL, anche con i citofoni di bordo e con i telefoni cellulari, alle condizioni di cui ai punti 3.1 e 3.2.

3.1 Prova di funzionamento ed inizio della comunicazione di comando.

Prima di iniziare il movimento di manovra utilizzando il citofono di bordo od il telefono cellulare, i due agenti interessati, chi comanda e chi esegue la manovra, devono effettuare una prova di efficienza della comunicazione ed utilizzare da quel momento il mezzo di comunicazione esclusivamente per impartire e ricevere gli ordini per l'esecuzione della manovra.

Una volta iniziata la comunicazione con l'utilizzo di citofoni di bordo o di telefoni cellulari per il comando della manovra, qualora la comunicazione si interrompesse o si instaurasse un scambio diverso di messaggi, chi esegue la manovra ha l'obbligo di arrestare immediatamente il movimento in atto.

3.2 Continuità della Comunicazione.

Utilizzando i citofoni di bordo ed i telefoni cellulari dovranno in ogni caso essere garantite l'efficienza del collegamento e la continuità della ricezione da parte di chi esegue la manovra dell'ultimo ordine impartito da chi la comanda. Per ottenere ciò, **chi comanda la manovra deve pertanto ripetere con continuità l'ultimo ordine impartito** (avanti-indietro-rallenta).

Qualora l'agente che esegue la manovra non riscontrasse tale continuità ha l'obbligo di arrestare immediatamente il movimento in atto.

Di regola, come previsto nel caso di utilizzo per i radiotelefoni ^[3], non occorre che chi comanda il movimento di manovra utilizzando citofoni e cellulari porti anche la bandiera o la lanterna da segnalamento..

4. MANOVRE SPINTE

In riferimento a quanto disposto all'art 22 comma 13 dell'ISM ed al corrispondente art. 7 comma 28 dell'IPCL, sono da considerare manovre spinte tutte quelle che vengono eseguite dalla cabina di guida che non si trova in testa alla colonna, indipendentemente dalla ubicazione del mezzo di trazione.

Nelle manovre spinte di materiali dotati di cabina di guida da entrambi i lati, compresi i treni navetta, i gruppi di locomotive e mezzi leggeri, a condizione che sul materiale sia attivato il freno continuo automatico, il manovratore (oppure altro agente – macchinista, capotreno, ecc - che svolge le funzioni di manovratore con conoscenza specifica dell'impianto come indicato al precedente paragrafo 2.1/alinea "a" o "b") che prende posto nella cabina di guida di testa deve poter azionare la frenatura di emergenza tramite il comando del rubinetto/pulsante di emergenza oppure utilizzando la posizione di frenatura rapida del manipolatore del freno continuo automatico presente in cabina di guida; a tal fine deve essere istruito dal personale di condotta circa le operazioni da compiere; della eventuale mancata istruzione sono responsabili entrambi.

In tutti i casi, prima di iniziare il movimento di retrocessione deve essere stabilito il collegamento fonico tra l'agente di condotta e l'agente che prende posto nella cabina anteriore senso marcia a mezzo radiotelefono, citofono o telefono cellulare. L'utilizzo del citofono o del telefono cellulare dovrà fatto nel rispetto di quanto indicato al precedente punto 3.

Si precisa inoltre che, nell'attesa che RFI provveda a completare l'aggiornamento dei FL, gli eventuali riferimenti alla possibilità di effettuare i movimenti di manovra ammessi in precedenza al 1° giugno 2010 (data di entrata in vigore del Decreto ANSF 2/10) dal comma 22 dell'art 91 della POGS, ora soppresso, che dovessero ancora essere presenti nei FL sono da considerarsi non più applicabili.

[3] Vedasi art. 26 ISM e NEAT Parte II sez. III ex-allegato XVI IPCL

5. MANOVRE CON ISTRADAMENTI CONVERGENTI CON GLI ITINERARI DEI TRENI.

Gli impianti ove sono ammessi a norma dell'art. 21 comma 8 ISM e corrispondente art. 7 comma 7 dell'IPCL, movimenti di manovra convergenti e contemporanei ai movimenti dei treni sono riportati in allegato 1 alla presente.

In detti impianti il PdC potrà eseguire la manovra solo se sono soddisfatte le condizioni stabilite dall'art. 21 comma 13 ISM e corrispondente art 7 comma 10 bis dell'IPCL e cioè di dispositivo vigilante attivo ed efficiente o presenza in 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 nei casi di manovre spinte effettuate, ai sensi del comma 28 lettera a) art. 7 IPCL, con il manovratore che prende posto in testa alla colonna spinta.

Nel caso in cui in tali impianti fosse necessario effettuare un movimento di manovra e non dovesse essere attivo ed efficiente il dispositivo vigilante o mancasse la presenza in cabina di guida di altro agente in grado di arrestare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta, l'agente di condotta dovrà informare il Dirigente Movimento della località di servizio che non ha disponibili le condizioni per poter effettuare la manovra, specificando la ragione.

La condizione di dispositivo vigilante attivo ed efficiente di cui ai cpv precedenti è da ritenersi assolta nel caso in cui il mezzo di trazione sia dotato di SSB con selezionata la modalità "MANOVRA" con "funzione controllo treno fermo" attiva.

6 REQUISITI SANITARI PER IL COMANDO DELLA MANOVRA DA PARTE DEL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO E SCORTA DELLE TRADOTTE

In base a quanto stabilito dall'ANSF ^[4], superando quanto a suo tempo stabilito in merito dalla prescrizione RFI 1934 del 4 luglio 2007, il comando della manovra può essere eseguito dal personale addetto all'Accompagnamento dei treni (Modulo D) od alla scorta delle tradotte (modulo C), anche se non in possesso dei requisiti fisici previsti per il modulo A, purché siano rispettate le seguenti condizioni:

- a) il comando stesso sia svolto posizionandosi a terra, in cabina di guida o in vettura, ma non stando sui predellini e aggrappati ai mancorrenti;
- b) il personale io oggetto non svolga operazioni di aggancio/sgancio di rotabili.

[4] Riferimento Nota ANSF 02958/10 del 12/05/2010 non allegata alla presente

7. ABBREVIAZIONI

IPCL	Istruzione per il Servizio del Personale Condotta Locomotive
ISM	Istruzione per il Servizio dei Manovratori
PGOS	Prefazione Generale all'Orario di Servizio

8 ALLEGATI

Allegato 1 – Elenco località ove sono possibili movimenti di manovra convergenti e contemporanei ai movimenti dei treni

9. DISTRIBUZIONE

La presente DEIF è distribuita per via telematica da DT - Sicurezza di Esercizio a tutte le Strutture Riceventi di Trenitalia (SR) di cui alla CCS 6/AD del 2001 (strutture dirigenziali centrali e territoriali).

Le SR assicureranno la distribuzione a cascata alle Strutture Riceventi Subordinate (SRS) interessate, con le modalità previste dalla suddetta CCS, acquisendo conferma di ricevimento (elettronica o cartacea).

In particolare SR e SRS di ciascuna Divisione assicureranno la distribuzione:

- alle Sale Operative delle Divisione Passeggeri Regionale e Passeggeri Nazionali/Internazionali (SOR/SOP) ed a tutti i Coordinamenti Operativi Territoriali (COT) della Divisione Cargo;
- agli Impianti Formazione Treno (IFT), agli Impianti Accompagnamento Treno ed agli Impianti Condotta di ciascuna Divisione.

Le SRS, a loro volta, provvederanno alla riproduzione della DEIF in formato A5 ed alla sua distribuzione a tutto il personale dipendente in possesso delle abilitazioni/competenze indicate nella tabella riportata in calce, acquisendo conferma di ricevimento nei modi d'uso.

La presente DEIF deve essere inoltre partecipata - con le modalità previste per le procedure di interfaccia in essere o emettendo specifico verbale di accordo - anche al personale di RFI e di altre IIFF o ditte appaltatrici che svolgono attività di manovra su materiali o per conto di Trenitalia.

F.to Donato Carillo

ALLEGATO 1 - Località ove sono autorizzati movimenti di manovra non indipendenti rispetto al movimento dei treni (artt. 21/8 ISM – 7/7 IPCL)

Località	Telefono DM fisso	Telefono DM cell.	Protezione punto convergenza	FL interessati
Coer di giurisdizione (ex-Compartimento): TORINO				
TORINO P. N	959 22205	313 8094147	2 segnali bassi disposti a fermata	2 3 4 6 8 9
Coer di giurisdizione (ex-Compartimento): MILANO				
DOMODOSSOLA		GSM-R 70125302	Trav. di accost. e segnale basso	23
MILANO CENTRALE		GSM-R70172802	Segnali alti per man. 2 segnali bassi a fermata	22 23 24 25 27 29 31 32 35 36
MI. CERTOSA	912 812 6001	GSM-R 70170802	2 segnali bassi a fermata	22 23 24 36
MILANO SM. TO	912 812 4428	GSM-R 70172202	Segnali alti per man. Trav. di accost. e segnale basso	29 36
Coer di giurisdizione (ex-Compartimento): VERONA				
BOLZANO	933 822 314	GSM-R 70068502	2 segnali bassi a fermata	42 45 43
MANTOVA	933 830 314	GSM-R 70163902	Trav. di accostamento e segnale basso	48
VERONA P. N.	933 833 3615	GSM-R 70302502	Trav. di accost. e segnale basso 2 segnali bassi a fermata	43 46 48
VERONA P. NUOVA SCALO	933 833 3617	GSM-R 70302602	Trav. di accostamento e segnale basso	43 46 48
VERONA Q. EUROPA	933 833 2314	GSM-R 70302902	Trav. di accostamento e segnale basso	43 46 48
Coer di giurisdizione (ex-Compartimento): VENEZIA				
PADOVA	934 842 4404	313 8094753	2 segnali bassi a fermata	53 54 55 58
VENEZIA MESTRE	934 4421	313 8094734	2 segnali bassi a fermata	52 53 55 57
Coer di giurisdizione (ex-Compartimento): TRIESTE				
TRIESTE C.LE		GSM-R 70292502	Trav. di accostamento e segnale basso	63 64 67
Coer di giurisdizione (ex-Compartimento): GENOVA				
VENTIMIGLIA P.ROJA	958 842 458	313 8094570	Trav. di accostamento e segnale basso	75
Coer di giurisdizione (ex-Compartimento): BOLOGNA				
BOLOGNA S. DONATO	921 4420/2603/4289	313 8095058 313 8095057	Trav. di accostamento e segnale basso	89
BOLOGNA INTERPORTO	921 2603/4289	313 8095058 313 8095057	Trav. di accostamento e segnale basso	86
BOLOGNA C.LE ACC	921 7677/7638	313 8094894 GSM-R 70068302	2 segnali bassi a fermata	82 82 bis 83 84 85 86 87 88 89
BOLOGNA C.LE CAB. RAVONE	921 2417	313 8094880	Trav. di accostamento e segnale basso	82 82 bis 83 84 85 86 87 88 89
Coer di giurisdizione (ex-Compartimento): ROMA				
ROMA TERMINI	870 66233	313 8093411	2 segnali bassi a fermata	112 113 114 115 116 117 119
Coer di giurisdizione (ex-Compartimento): BARI				
BARI C.LE	999-2126	GSM-R 70059502	Trav. di accostamento e segnale basso	132 133 136
Coer di giurisdizione (ex-Compartimento): REGGIO C.				
REGGIO CALABRIA C.LE		GSM-R 70011602	Trav. di accostamento e segnale basso	142 145

TABELLA

Personale, in possesso di abilitazioni/competenze, destinatario della DEIF

Condotta	A	B	C	D	E	F	2° Ag.
	22.0	22.0	22.0	22.0	23.0	23.0	22.0
Accompagnamento e formazione treno	A	B	C	D	D1		
	17.1	17.1	22.0	23.0	23.0		
Verifica	A	B	C				
	---	---	---				
Manutenzione	Competenza su organi di sicurezza						

Nota: si rammenta che la cifra riportata all'interno di ogni casella indica il numero progressivo della DEIF di competenza immediatamente precedente alla presente e destinata al medesimo personale.

La presente DEIF deve essere inoltre partecipata - con le modalità previste per le procedure di interfaccia in essere o emettendo specifico verbale di accordo - anche al personale di RFI e di altre IIFF o ditte appaltatrici che svolgono attività di manovra su materiali o per conto di Trenitalia.