

FAST Ferrovie
Segreteria Nazionale
Via Albana, 1
00177 - ROMA

OGGETTO: **Rischio di fuga di un treno merci affidato ad un solo macchinista nel caso in cui venga a mancare la vigilanza dell'agente stesso. Richiesta di integrazione alla nota ANSF 690/09 del 09 febbraio 2009.**

riferimento: nota FAST 928/7 del 17 febbraio 2009.

In esito alla nota a riferimento, fermo restando quanto già comunicato nella nota ANSF 690/09 del 09 febbraio 2009, si forniscono i seguenti elementi:

- si fa presente innanzitutto che l'articolo 6 bis dell'IPCL, incluso il tempo di 30 minuti in esso previsto, riguarda lo stazionamento temporaneo di un materiale, che deve essere attuato tramite la frenatura a fondo del convoglio con isolamento della condotta generale. Tale condizione è sostanzialmente diversa da quella che viene invece a realizzarsi nel caso di intervento dei sistemi di protezione della marcia del treno qualora dovesse venire a mancare la vigilanza dell'agente di condotta: in quest'ultimo caso infatti, ad esempio, non è detto che venga necessariamente meno la fornitura di aria compressa né si è in presenza di condotta generale isolata. Si ribadisce comunque che le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura, devono adottare, prima dell'attivazione di un servizio ad agente solo, procedure idonee affinché i rischi connessi a tale specifica condizione di esercizio siano efficacemente gestiti in tutti i tratti di linea e per tutti i convogli interessati, incluso il rischio della fuga del materiale rotabile. Al riguardo si fa infine presente che nella Specifica Tecnica di Interoperabilità (STI) relativa al Materiale Rotabile Alta Velocità, il tempo minimo di immobilità che deve essere garantito dal solo freno ad attrito, anche in caso di mancanza di corrente e di interruzione della fornitura di aria compressa, è fissato in due ore per pendenze fino al 35‰; un requisito simile è presente nell'attuale bozza di STI relativa al materiale rotabile convenzionale;
- il corretto significato da attribuire all'espressione "condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno" si ritiene rientri nel bagaglio di conoscenze consolidate di ogni agente abilitato alla condotta. Si può qui riassumere che per essa, nell'ambito della regolamentazione di esercizio, si deve intendere che le perdite d'aria in condotta e nei cilindri a freno rientrino nelle tolleranze previste dall'attuale normativa. Tali tolleranze devono essere verificate durante l'esecuzione della prova freno. Inoltre, come previsto dall'articolo 21 dell'Istruzione sull'Esercizio del Freno Continuo Automatico, il personale di condotta deve verificare alla prima occasione favorevole l'efficacia dell'impianto frenante e deve continuare durante la corsa a controllare frequentemente la pressione in condotta generale e nel serbatoio principale del freno mediante i relativi manometri prestando particolare attenzione in prossimità dei segnali, delle fermate, dei rallentamenti e dei tratti in discesa di qualche entità;
- l'isolamento del distributore del freno su uno o più veicoli non inficia la condizione di normale efficienza del freno, come sopra intesa;
- il periodo di immobilità prescritto dall'articolo 6bis dell'IPCL, in base alle norme in vigore è garantito in presenza delle percentuali minime che un treno deve possedere in relazione alle pendenze massime della linea su cui deve circolare, fermo restando quanto precisato al precedente primo alinea della presente nota.

Il Direttore
ing. Alberto Chiovelli
