RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 23/12/2011
RFI-DPR\A0011\P\2011\0007983

1861 > 2011 > >
150° anniversario Unità d'Italia

Direzione Produzione
Il Responsabile

Direzioni Territoriali Produzione
Tutte

Direzione Commerciale ed
Esercizio Rete
Sede

p.c. Direzione Tecnica
Sede

p.c. Direzione Produzione
Ingegneria di Manutenzione
Sede

p.n. Direzione Investimenti
Sede

Oggetto: Disposizione n° 17 del 20 dicembre 2011 - "Norme concernenti i regimi di protezione per l'esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e controllo della stessa".

Allegati:
1. Attuazione dell'art. 20/3 RCT
2. Disposizione di Esercizio n° 17 del 20/12/2011

Nell'ambito del Riordino Normativo intrapreso dall'ANSF, il 16 luglio 2011 sono entrate in vigore le *Norme concernenti i regimi di esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e delle attività di vigilanza e di controllo della stessa*, contenute nel Decreto n°16/2010 del 22 dicembre 2010 riportato in Allegato alla Disposizione di Esercizio n°7 del 30 giugno 2011; con tale Decreto l'art. 20 RCT è stato completamente "riscritto" sia nel titolo sia nel testo.

Con nota a firma congiunta delle Direzioni Produzione e Commerciale ed Esercizio Rete - RFI-DPR\A0011\P\2011\0004426 e RFI-DCE\A0011\P\2011\0002067 del 8 luglio 2011, sono state fornite a tutte le Unità Periferiche di RFI le direttive sull'applicazione delle norme di esercizio del nuovo art. 20 RCT sottolineando, da un lato, le funzioni e le responsabilità dei Datori di Lavoro nella valutazione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e delle attività di vigilanza e di controllo da ricondurre all'applicazione dell'art. 16 della IPC ed auspicando, dall'altro, la piena collaborazione delle strutture delle Unità periferiche di RFI nella programmazione e nella gestione delle varie tipologie di interruzione del binario da adottare nelle altre situazioni.

Successivamente, con la Disposizione di Esercizio n° 10 del 28 luglio 2011 è stato comunicato il rinvio **fino a nuovo avviso** dell'applicazione delle norme, contenute nel comma 3 dell'art. 20 del RCT, concernenti le cautele da adottare sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo.

Con la Disposizione di Esercizio n° 17 del 20/12/2011 il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale – RFI ha comunicato la decisione dell'ANSF di dare applicazione alle norme soprarichiamate, a partire dal **1° Gennaio 2012**; inoltre, la stessa DE n° 17 ha definito la procedura che consente, in presenza delle necessarie misure di cautela, di attivare il regime di "protezione su avvistamento con agente di copertura", quale alternativa ammessa al regime di interruzione.

Si ritiene opportuno, quindi, riepilogare di seguito le procedure da adottare per l'esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria:

- per quanto riguarda **il binario interessato ai lavori all'infrastruttura** gli interventi dovranno essere svolti ricorrendo:
  - al regime di "interruzione di binario" secondo le Norme di Esercizio nonché le Disposizioni e Prescrizioni vigenti, quale modalità per garantire l' effettuazione dell'attività lavorativa **in assenza di circolazione** così come stabilito dall'art. 20/1 RCT;
  - alle procedure previste dall'art. 16 IPC, quando ricorrono le condizioni previste dallo stesso art.16 e cioè quando la valutazione da parte del Datore di Lavoro (D.L.) consente l'applicazione del regime di protezione su avvistamento. A riguardo si rammenta che la valutazione da parte del D.L. deve essere condotta tenendo conto dell'ambiente di lavoro, determinato dalla tipologia dell'attività da eseguire, dal luogo dove si svolge l'attività, e dalle caratteristiche degli impianti e delle macchine/attrezzature, ecc.

- per quanto concerne, invece, gli eventuali **binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori all'infrastruttura** dovranno essere previsti:
  - l'impiego di "barriere mobili" di vario tipo, atte ad individuare chiaramente e a rendere percepibile alle persone presenti nell'area interessata dall'attività lavorativa il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio, nelle situazioni e secondo le procedure riportate nell'Allegato 1 A);
  - la "protezione su avvistamento con agente di copertura" con l'utilizzo di un segnale di arresto a mano, integrato con dispositivi del tipo Automatic Track Warning System (ATWS) di proprietà RFI/Imprese di sicurezza iscritte all'Albo di RFI, da realizzare con le procedure riportate nell'Allegato 1 B). Il ricorso a tale modalità di protezione realizza il requisito, stabilito dall'art. 20/3 RCT, che i lavori debbono svolgersi in assenza di circolazione dei treni, e costituisce misura mitigativa del rischio finalizzata a garantire la sicurezza.

Il ricorso alle procedure di cui al secondo punto elenco rientra nella valutazione della più idonea organizzazione della protezione, in relazione all'estensione del cantiere, alla tipologia e complessità delle lavorazioni, ai macchinari da utilizzare ed alle condizioni di circolazione secondo le istruzioni contenute nell'Allegato 1.

Le Direzioni Territoriali Produzione, dal ricevimento della presente dovranno dare attuazione alle procedure previste in Allegato 1, secondo la seguente tempistica:

a) Impiego delle Barriere mobili:

- erogazione **a partire dal mese di Gennaio 2012** di moduli formativi finalizzati a fornire al personale operativo le istruzioni per il corretto utilizzo dei sistemi già omologati; a seguito degli interventi formativi, utilizzazione delle barriere mobili omologate, di proprietà di RFI/Imprese di sicurezza iscritte all'Albo di RFI, nelle situazioni in cui il ricorso a tali dispositivi risulti congruente con la tipologia delle lavorazioni da svolgere (ad es. cantieri fissi e di durata medio/lunga).

b) Protezione su avvistamento con agente di copertura:

- erogazione **a partire dal mese di Gennaio 2012** di interventi formativi indirizzati al mantenimento delle competenze del personale abilitato e finalizzati a richiamare la corretta applicazione della procedura riportata nell'Allegato1, ivi compresa l'utilizzazione dei dispositivi ATWS, già omologati; a seguito degli interventi formativi di mantenimento delle competenze, attuazione progressiva della protezione in parola utilizzando, laddove non disponibili i dispositivi ATWS, i soli segnali di arresto a mano.

Le DTP sono incaricate di dare immediata e capillare diffusione alla presente, verificando che tutto il personale interessato sia portato a conoscenza dei contenuti, nel rispetto delle procedure vigenti in ambito SIGS, la cui applicazione interessa in modo particolare:

- Responsabili delle Unità Organizzative di microstruttura Sicurezza;
- Direttori dei Lavori, Coordinatori per la Sicurezza in fase di Progettazione/Esecuzione;
- Capi Impianto e Capi Reparto Esercizio.

Allo scopo di fornire una utile traccia da utilizzare come materiale didattico per interventi formativi e dalla quale ricavare elementi utili ad evidenziare i punti salienti dell'argomento in oggetto, verrà fornita a parte una sintetica presentazione in formato ppt, fermo restando che l'attività formativa deve essere effettuata nel rispetto delle Procedure RFI DPO PD ORG 007 A "Processo formativo in RFI" e RFI DPO PD ORG 008 A "Qualificazione degli Istruttori di RFI".

Si confida nella puntuale attuazione delle norme e procedure in oggetto.

Cordiali saluti.

Maurizio Gentile

Allegato 1

Attuazione dell'art. 20/3 RCT

A) Barriere mobili

Le barriere mobili di protezione sono dispositivi di sicurezza idonei a realizzare una delimitazione visiva e fisica in modo permanente tra l'area del cantiere di lavoro e gli adiacenti binari in esercizio. La delimitazione dell'area di lavoro è finalizzata a evitare l'accesso involontario ai binari in esercizio da parte del personale che opera nel cantiere e pertanto le barriere sono munite di specifico sistema di fissaggio che ne consente l'ancoraggio alla rotaia garantendone la stabilità.
Le barriere rimovibili, una volta montate sulla rotaia, devono garantire il transito dei rotabili nel rispetto del Profilo Minimo degli Ostacoli determinato dal *Gabarit* ammesso sulla linea.
In particolare, le barriere devono essere installate in modo da garantire il rispetto delle distanze dal binario in esercizio previste dall'art. 20/1 RCT così come modificato dall'art. 2/1 a) del Decreto ANSF 16/2010.

Attualmente sono disponibili due tipologie di barriere mobili omologate da RFI le cui caratteristiche tecniche sono riportate nelle seguenti norme:

1. Istruzione RFI TC AR IT AR 11 006 B del 15/05/2009 "utilizzo di barriere mobili modello Tefix nei cantieri di lavoro")
2. Istruzione RFI TC AR IT AR 11 005 B del 15/05/2009 "utilizzo di barriere mobili modello Desa Base nei cantieri di lavoro").

Tenuto conto dei tempi di montaggio/smontaggio di tali barriere, il loro impiego, affidato ad agenti opportunamente formati di RFI e di Imprese di sicurezza iscritte all'Albo di RFI, risulta maggiormente indicato per cantieri fissi di non breve durata operanti in area adiacente al binario in esercizio, quali, ad esempio, lavori di opere civili (rifacimento marciapiedi, lavori di contenimento, etc.).

Per le stesse motivazioni, oltre che per incompatibilità con la tipologia dei lavori, l'utilizzo delle barriere per cantieri mobili dell'armamento (ad esempio per il rinnovo binario) risulta non praticabile.

Le operazioni di montaggio e smontaggio delle barriere mobili dovranno essere eseguite in regime di interruzione della circolazione, utilizzando nella maniera più proficua le interruzioni di servizio per necessità tecniche di cui all'art. 18/25 RCT e corrispondente art. 2/21 IPC; in proposito, la nota RFI\DTC\A0011\P\2011\0001624 del 17 maggio 2011, ha esteso anche all'attività in parola la possibilità di applicazione dell'art. 18/25 RCT.

Gli agenti preposti all'Organizzazione della protezione dei cantieri di lavoro dovranno disporre affinché i Preposti delle Imprese appaltatrici e/o del personale delle Imprese di sicurezza iscritte all'Albo di RFI, sorveglino che il personale che opera all'interno del cantiere non oltrepassi le barriere mobili e non interferisca con la sagoma di libero transito sull'adiacente binario in esercizio.

In caso di cantieri di limitata estensione e complessità, per individuare chiaramente e rendere percepibile il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio, possono essere utilizzate anche barriere **rimovibili con bandella bianca/rossa di più semplice impiego,** costituite da semplici picchetti e nastro antinfortunistico.

Inoltre, quando le lavorazioni prevedono l'operatività di macchine rumorose, in aggiunta alla posa in opera delle barriere, oltre a queste deve essere segnalato l'avvicinarsi dei treni che percorrono il binario adiacente a quello di lavoro; tale segnalazione, eseguita con l'ausilio degli appositi dispositivi tecnologici di annuncio treni tipo ATWS, è da intendersi come misura prudenziale atta a garantire la sicurezza del lavoro degli addetti che operano in prossimità di binari in esercizio.

B) Protezione su avvistamento con agente di copertura

La misura mitigativa, adottata per la protezione dei binari **adiacenti** a quello interessato ai lavori all'infrastruttura e interrotto alla circolazione dei treni, si basa sul regime di protezione su avvistamento con ausilio dell'agente di copertura, secondo quanto disciplinato dall'art. 3 della Disposizione di Esercizio n° 17 del 20.12.2011.

Al riguardo si forniscono di seguito alcune utili indicazioni operative riferite al citato art.3 della DE n° 17 .

B.1 Agente di Copertura (Art. 3/1 Disposizione di Esercizio n° 17 del 20.12.2011)

Le funzioni di Agente di Copertura possono essere espletate da un agente sia di RFI sia di una Impresa di Sicurezza iscritta all'Albo dei Fornitori di RFI, in possesso dell'abilitazione per "l'espletamento delle mansioni esecutive connesse con la protezione dei cantieri di lavoro" e, nel caso di utilizzo di sistemi "ATWS", delle specifiche competenze acquisite con la prevista formazione.

B.2 Collegamento fra posto di esposizione del segnale di arresto e cantiere di lavoro (Art. 3/6 – 10 Disposizione di Esercizio n° 17 del 20 dicembre 2011)

Le comunicazioni tra Agenti di Copertura e Avvisatori (*), riguardanti il nulla osta all'inizio dei lavori, la rimozione e la successiva esposizione del segnale di arresto a mano, previste dalla Disposizione di Esercizio n° 17/2011, devono svolgersi con comunicazione registrata, secondo le modalità previste dall'art. 4 IPC (in particolare comma 4 e comma 5).

B.3 Arresto di un treno (Art. 3/11 Disposizione di Esercizio n° 17 del 20 dicembre 2011)

Nel caso in cui, per emergenza segnalata dall'avvisatore o per cause imprevedibili, si determini l'arresto di un treno a causa del permanere dell'esposizione del segnale di arresto a mano, la ripresa della corsa dovrà essere sempre autorizzata dall' Agente di RFI, preventivamente individuato dall'Organizzatore della Protezione del cantiere.
Tale agente, che dovrà essere sempre presente in cantiere, dopo essersi accertato della liberazione della zona prospiciente il tratto di binario sede della lavorazione, autorizzerà l'Agente di condotta a riprendere la corsa con dispaccio o prescrizione a seconda del punto di fermata del treno, avvalendosi all'occorrenza dell'Agente di Copertura per l'individuazione del treno stesso.
Nel caso in cui eccezionalmente venga fatto uso della chiamata di emergenza dovranno essere rispettate le Norme di Esercizio per il collegamento via radio Terra – Treno, Bordo – Bordo e Terra – Terra riportate rispettivamente nella ISD Allegato 1 bis, per il

(*) le comunicazioni si intendono attivate da parte degli Avvisatori per tutti gli Agenti di Copertura interessati da transito dei treni .

personale del cantiere di lavoro, e nelle NEAT Parte II Sezione I per l'Agente di Condotta.

Il regime di protezione su avvistamento con agente di copertura può essere integrato con l'utilizzo di sistemi ATWS omologati da RFI:

1. Istruzione Tecnica RFI/TC/AR/IT/AR/11/08/C del 04/04/2011: "Sistema Automatico di Annuncio Treni Autoprowa per la protezione dei cantieri";
2. Istruzione Tecnica RFI/TC/AR/IT/AR/11/07/B del 04/04/2011: "Sistema Automatico di Annuncio Treni Minimel 95 per la protezione dei cantieri").

I sistemi ATWS sono costituiti normalmente da una "unità centrale", collegata via cavo o via radio con dei "pedali" (installati alla distanza di sicurezza) che rilevano il transito dei rotabili e, tramite dispositivi di avviso collettivo sia acustici (sirene) che ottici (lampeggianti), forniscono al cantiere la segnalazione automatica al cantiere dell'arrivo del treno (segnale di annuncio treni). Tali sistemi ATWS possono essere utilizzati anche in aggiunta alle barriere mobili, come misure prudenziali di segnalazione dell'arrivo dei rotabili, in caso di utilizzo di macchine rumorose.
Nell'ambito della procedura di "protezione su avvistamento con agente di copertura", l'utilizzo dei sistemi ATWS, installati sui binari adiacenti a quello interrotto interessato dalla lavorazione, si articola nelle seguenti fasi:

- l'annuncio del treno viene segnalato dai pedali posti ad una distanza, dal posto di esposizione del segnale di arresto a mano, non inferiore alla distanza di sicurezza.
  La trasmissione del segnale di annuncio, secondo l'art. 14 comma 4 dell'IPC, viene effettuata automaticamente dal sistema al cantiere tramite i dispositivi di avviso ottico/acustici;

- al momento dell'emissione dell'allarme ottico-acustico, l'avvisatore (che coincide con il "Gestore" del sistema ATWS) che è posizionato sul cantiere vicino all'unità centrale del sistema, una volta verificata la liberazione della zona prospiciente il tratto di binario sede della lavorazione (binario interrotto), segnala agli agenti di copertura di togliere il segnale di arresto tramite apposito comando del sistema;

- l'agente di copertura, munito di un componente del sistema per il collegamento via radio con il cantiere, riceve dal cantiere stesso (avvisatore) la segnalazione di nulla osta al transito del treno e successivamente , dopo aver disattivato il dispositivo ATWS radio in dotazione, provvede alla rimozione del segnale di arresto a mano;

- dopo il transito del treno sul posto di esposizione del segnale di arresto, l'agente di copertura ne verifica la completezza e rimette immediatamente al suo posto il segnale precedentemente rimosso;

- l'agente avvisatore, una volta verificata la liberazione del treno dall'area di cantiere (verifica di completezza della coda e disattivazione dell'allarme ottico – acustico), consente la ripresa delle lavorazioni dopo aver ricevuto conferma, dall'agente di copertura, anche mediante comunicazione ricevuta tramite sistema ATWS, del riposizionamento del segnale di arresto.

All. 2

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

1861 > 2011 > >

Direzione Tecnica
Il Direttore

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 171 del 20 DIC. 2011

"Norme concernenti i regimi di esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e delle attività di vigilanza e di controllo della stessa"

Il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale
Rete ferroviaria Italiana - RFI S.p.A.

VISTO il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2005/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie" e successive modifiche e integrazioni;

VISTO il decreto dirigenziale, n. 2043 del 10 giugno 2008, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ratifica l'assunzione delle attribuzioni in materia di sicurezza del trasporto ferroviario indicate nel verbale n. 1 del 6 giugno 2008, ai sensi dell'art. 4 comma 8 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162;

VISTO il decreto del Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie n. 1/2009 del 6 aprile 2009, concernente le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, e successive modifiche e integrazioni;

VISTO il decreto dirigenziale n. 5035 del 29 dicembre 2009, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ratifica il verbale n. 2 del 22 dicembre 2009 redatto ai sensi dell'art. 1 della Convenzione del 21 maggio 2008 stipulata tra il Ministero dei Trasporti, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e il Gruppo FS;

VISTO il decreto del Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie n. 16/2010 del 22 dicembre 2010, recante "Norme concernenti i regimi di esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e delle attività di vigilanza e di controllo della stessa";

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
La presente disposizione è composta di n° 5 pagine

Piazza della Croce Rossa, 1 00161 Roma
RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 35.334.097.519,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758470

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A. - Direzione Tecnica - Il direttore - RFI -

VISTA la nota dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana prot. RFI-AD\A0011\P\2011\0000677 del 10/6/2011 avente per oggetto "Problematiche legate all'attuazione delle disposizioni dell' Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie";

VISTA la disposizione di esercizio n° 7 del 30/06/2011 recante Decreto n° 16/2010 del **22 dicembre 2010 emanato dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle** Ferrovie inerente: "Norme concernenti i regimi di esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e delle attività di vigilanza e di controllo della stessa";

VISTA la nota del Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie prot. **n° ANSF 04212/11 del 30/06/2011 avente per oggetto** "Decreto ANSF n. 16/2010 del **22 dicembre 2010";**

VISTA la prescrizione di esercizio RFI-DTC\A0011\P\2011\0002183 del 7/7/2011 **avente per oggetto "Decreto ANSF n. 16/2010 del 22 dicembre 2010 (Disposizione di** Esercizio n° 7 del 30/06/2011)";

VISTA la nota dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana prot. RFI-AD\A0011\P\2011\0000903 del 28/7/2011 avente per oggetto "Nuove norme concernenti i regimi di protezione per l'esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e controllo della stessa: misure mitigative al fine di evitare l'interruzione del binario attiguo come previsto dall'articolo 20, comma 3, del **Regolamento per la Circolazione dei Treni";**

VISTA la disposizione di esercizio n° 10 del 28/07/2011 recante "Modifiche alla **Disposizione di Esercizio n° 7 del 30/06/2011";**

VISTA la nota del Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie prot. **n° ANSF 04982/11 del 29/07/2011 avente per oggetto "Nuove norme concernenti i** regimi di protezione per l'esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e controllo della stessa: misure mitigative al fine di evitare l'interruzione del **binario attiguo come previsto dall'articolo 20, comma 3, del Regolamento per la** Circolazione dei Treni";

VISTA la nota dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana prot. RFI-AD A0011\P\2011\0001332- del 21/11/2011 avente per oggetto "Nuove norme **concernenti i regimi di protezione per l'esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e controllo della stessa: misure mitigative relative all'applicazione** dell'articolo 20, comma 3, del Regolamento per la Circolazione dei Treni";

VISTA la nota del Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie prot. n° ANSF 07509/11 del 28/11/2011 avente per oggetto "Nuove norme concernenti i **regimi di protezione per l'esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e controllo della stessa: misure mitigative relative all'applicazione dell'articolo** 20, comma 3, del Regolamento per la Circolazione dei Treni";

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A. Direzione Tecnica Il direttore -RFI-

emana la seguente:

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

Art. 1
(Modifiche all'art. 4 della Disposizione di esercizio n° 7 del 30 giugno 2011)

A parziale modifica dell'articolo 4 della Disposizione di esercizio n° 7 del 30 giugno 2011, già modificato con Disposizione di esercizio n° 10 del 28 luglio 2011, le norme del comma 3 dell'art. 20 del Regolamento per la Circolazione dei Treni, come modificato dall'art. 2 del Decreto ANSF n. 16/2010, entrano in vigore il 1° gennaio 2012.

Art. 2
(Disposizioni transitorie per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria)

Sui binari in esercizio ricadenti nel campo di applicazione del comma 3 dell'articolo 20 del Regolamento per la Circolazione dei Treni, può essere adottata la "protezione su avvistamento con agente di copertura" di cui al successivo art. 3.
In attesa del conseguente aggiornamento dell'Istruzione per la Protezione Cantieri, conservano piena validità:

- l'eccezione riguardante i casi di agenti della manutenzione posti all'interno delle macchine operatrici o sulle piattaforme dei terrazzini di lavoro delle autoscale e scale a carrello, già prevista all'ultimo capoverso del comma 9, dell'articolo 11 dell'Istruzione stessa;
- l'applicazione delle misure prudenziali atte a garantire la sicurezza sul lavoro degli addetti che operano in prossimità di binari in esercizio;
- "l'abbattimento codice", per limitare la velocità massima ($v_{max} \leq 160$ km/h) sui binari adiacenti a quello sede dei lavori, previsto all'articolo 17 dell'Istruzione stessa.

Art. 3
(Procedura per la protezione su avvistamento con agente di copertura)

1. La protezione su avvistamento con agente di copertura si realizza esponendo sul binario interessato (fisicamente adiacente a quello interrotto nel tratto oggetto di lavorazione), per tutte le possibili provenienze dei treni, un segnale d'arresto a mano in un punto definito "posto di esposizione del segnale d'arresto", ubicato alla distanza di almeno 1200 m dall'area prospiciente alla zona interessata dai lavori. Agli effetti della presente procedura, per "agente di copertura" viene definito l'agente al quale, nell'ambito dell'organizzazione del cantiere di lavoro, viene affidata la responsabilità dell'esposizione del segnale d'arresto a mano nel punto individuato. Tale agente deve essere in possesso dell'abilitazione per "l'espletamento delle mansioni esecutive connesse con la protezione dei cantieri di lavoro".

2. Il punto di avvistamento, da individuare secondo i criteri indicati all'articolo 13, comma 4, dell'IPC deve essere ubicato ad una distanza non inferiore alla distanza di sicurezza dal posto di esposizione del segnale d'arresto. A tal fine, nel calcolo di detta distanza deve essere considerato anche il perditempo dovuto allo scambio delle comunicazioni telefoniche (fra il punto di avvistamento dei treni, il cantiere e il punto

esposizione del segnale d'arresto a mano), valutato caso per caso e comunque non inferiore a dieci secondi; ciò allo scopo di evitare che l'agente di condotta del treno possa scorgere il segnale d'arresto a mano.

3. Nel caso in cui fra il punto di avvistamento e il cantiere sia presente una località di servizio nella quale confluiscono più linee, devono essere previsti punti di avvistamento su ciascuna delle linee confluenti.

4. Il punto di avvistamento dei treni deve essere collegato con il cantiere (agente avvisatore) con mezzi di comunicazione telefonica o con altri adeguati dispositivi tecnologici.

5. Il posto di esposizione del segnale d'arresto deve essere collegato con il cantiere con mezzi di comunicazione telefonica o altri adeguati dispositivi tecnologici, impiegando apparecchiature che consentano lo scambio di comunicazioni verbali registrate, o, in alternativa, dispositivi tecnologici quali sistemi ATWS da utilizzare secondo le specifiche istruzioni.

6. L'agente avvisatore potrà consentire l'inizio dei lavori solo dopo aver ricevuto, con comunicazione registrata, da parte degli Agenti di copertura la conferma dell'avvenuta predisposizione del posto di esposizione del segnale di arresto e del relativo presenziamento.

7. L'agente avvisatore dovrà essere informato dell'approssimarsi dei treni dall'agente avvistatore; in alternativa potranno essere utilizzati, secondo le specifiche istruzioni, gli appositi dispositivi di "annuncio treni" tipo ATWS.

8. In seguito all'avvistamento di un treno in arrivo, l'agente avvisatore del cantiere dovrà provvedere alla liberazione della zona prospiciente il tratto di binario sede della lavorazione (binario interrotto), e, una volta accertata tale liberazione, a trasmettere all'agente di copertura, con comunicazione registrata, il nulla osta al transito del treno. Tale operazione potrà anche essere eseguita con l'ausilio degli appositi dispositivi di "annuncio treni" tipo ATWS.

9. Ricevuto tale nulla osta, l'agente di copertura provvederà a rimuovere il segnale d'arresto a mano e attenderà il treno, presenziandone il transito da un punto prestabilito e accertando la regolarità delle segnalazioni di coda; subito dopo dovrà provvedere a riposizionare il segnale d'arresto a mano.

10. L'agente avvisatore del cantiere dovrà, a sua volta, presenziare il transito del treno verificandone la completezza e autorizzerà la ripresa dei lavori solo dopo aver richiesto e ottenuto conferma, con comunicazione registrata, dall'agente di copertura, del riposizionamento del segnale di arresto.

11. Nel caso in cui, per emergenza segnalata dall'avvisatore o per cause imprevedibili, si determini l'arresto di un treno a causa del permanere dell'esposizione del segnale d'arresto a mano, l'agente di condotta dovrà essere autorizzato a riprendere la corsa per iscritto o con dispaccio dall'agente RFI individuato dall'organizzazione del cantiere con la formula: «SEGUITO FERMATA IMPROVVISA AL KM ...., CAUSA LAVORI IN CORSO FRA IL KM .... E IL KM ...., RIMOSSI OSTACOLI SIETE AUTORIZZATI A RIPRENDERE LA CORSA.», solo dopo sia stato accertato dall'agente avvisatore che siano state rimosse le cause che avevano determinato l'arresto del treno.

R.F.I. - RETE FERROVIARIA ITALIANA
RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A. Direzione Tecnica Il direttore -RFI-

Art. 4
(Avviso)

Le Direzioni Territoriali Produzione e le Direzioni Direttrice, per quanto di rispettiva competenza e nel rispetto di quanto previsto dal Sistema di Gestione della Sicurezza di RFI, restano incaricate di portare a conoscenza del dipendente personale interessato il contenuto della presente Disposizione di esercizio.

Art. 5
(Pubblicazione, entrata in vigore e abrogazione)

La presente Disposizione di esercizio, pubblicata in formato pdf a cura della Direzione Tecnica nella banca dati on-line e-POD di RFI, entra in vigore dalle ore 0.01 del 1° gennaio 2012.

Dalla stessa ora e data la Disposizione di esercizio n° 10 del 28/07/2011 è abrogata.

Giovanni Costa