



Direzione Tecnica

Il Direttore

Spett. **FAST Mobilità**
Segreteria Nazionale

Via Prenestina, 170
00176 – ROMA

Oggetto: Riordino Normativo MM IEFCA - Prove freno manovre treni navetta

A riscontro della Vostra nota di pari oggetto prot. 1290/00 /SN del 7 novembre 2016, relativa alla integrazione all'articolo 13 Manuale di Mestiere IEFCA Trenitalia (*"Prescrizioni relative alla prova del freno sui treni navetta": "Per le manovre di ricovero/piazzamento di materiali navetta nell'ambito della stessa località di servizio, purché non siano state manomesse le condotte pneumatiche generale e principale, è sufficiente una prova strumentale verificando la frenatura e sfrenatura dai manometri dei Cilindri Freno di banco.*

L'Agente di Condotta avviata la manovra, prima di affidarsi al freno continuo ne deve saggiare l'efficacia."), si rappresenta quanto segue.

Detta integrazione, introdotta per colmare una *vacatio* normativa attinente alla fattispecie in esame e quindi per meglio definire e quindi agevolare l'operato del Personale di Condotta (PdC), non modifica affatto le procedure di sicurezza inerenti alle prove freno dei convogli prima dell'effettuazione dei movimenti di manovra, infatti:

- non esonera il PdC dalla verifica delle apparecchiature frenanti del mezzo di trazione all'atto della sua messa in servizio come previsto dal Manuale di Mestiere Condotta punto 1.3 e Manuale di Mestiere (MM) IEFCA di Trenitalia art. 17;
- non esonera il PdC dalla depressione in condotta tramite rubinetto di banco a ogni regresso perché la *prova strumentale verificando la frenatura e sfrenatura dai manometri dei Cilindri Freno di banco* di cui all'art. 13 MM IEFCA va eseguita per ogni singola manovra;
- la denominazione "strumentale" della prova prevista all'art. 13 MM IEFCA per verificare la frenatura e sfrenatura dai manometri dei Cilindri Freno di banco è, appunto, riferita alla strumentazione di banco e non si riferisce alla "prova strumentale tipo D" di cui sono dotati alcuni veicoli;
- è coerente con l'art. 113 Manuale di Mestiere PGOS di Trenitalia "attivazione del freno continuo sulle colonne in manovra", il quale in particolare prevede che

Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento
di Ferrovie dello Stato S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 1.654.404.000,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 05403151005 - R.E.A. 0883047

Direzione Tecnica
Via Spartaco Lavagnini, 58 - 50129 Firenze
Tel. FS 967/3140 - Tel 055 486405
Fax FS 967/3273 - Fax 055 475402





l'agente di condotta farà affidamento sull'azione del freno continuo solo dopo averne saggiato l'efficacia;

- non esonera dall'obbligo di effettuazione della prova del freno continuo ai treni di materiale ordinario di cui all'art. 8 MM IEFCA, che va comunque eseguita prima che il convoglio navetta effettui servizio come treno.

Per quanto riguarda infine gli elementi con cui il PdC possa escludere la manomissione delle condotte pneumatiche prima di applicare il punto in esame di MM IEFCA Trenitalia art. 13, si fa presente che:

- i turni di servizio e/o le eventuali istruzioni con cui viene comandato al PdC il servizio di condotta devono contemplare le indicazioni necessarie al PdC stesso per l'applicazione delle norme di esercizio attinenti al servizio comandato, qualunque esso sia, ragion per cui detto criterio va applicato anche nella fattispecie in esame;
- eventuali indebite manomissioni delle condotte che dovessero derivare da intromissioni in ambiente ferroviario di persone non autorizzate sono prevenute mediante applicazione delle procedure aziendali (es. COCS 50/PA r.v.);
- qualora, nonostante i criteri suesposti, dovessero insorgere ragionevoli dubbi che conducano a non escludere la manomissione delle condotte pneumatiche, MM IEFCA Trenitalia non esonera dall'esecuzione di una prova del freno completa.

Con la presente si ritiene di aver fornito i chiarimenti richiesti e si ritiene di non dover attuare ulteriori interventi tesi a garantire la Sicurezza di Esercizio, tenendo anche conto che MM IEFCA di Trenitalia rev. 1 è stato emanato nel rispetto delle norme stabilite per il Riordino Normativo (Direttiva ANSF 1/2012 e Decreto ANSF 4/2012).

Cordiali saluti.

Marco Caposciutti