

**- Incontro con le OO.SS**

**Sede Permanente**

**Roma lì, 16/02/2012**

## **Recepimento Decreto ANSF n. 16/2010**

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

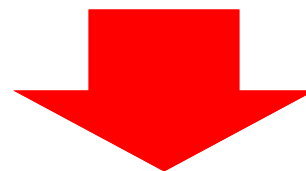
- Disposizione di Esercizio del G.I. n° 07 del 30.06.2011**
- Disposizione di Esercizio del G.I. n° 17 del 20/12/2011**
- Nota Direzione Produzione 7983 del 23.12.2011**

# Decreto ANSF 16/2010

## I documenti di riferimento

**ANSF - Decreto n°16 del 22 dicembre 2010**

*Riordino Normativo – Regimi di esecuzione dei lavori all'infrastruttura*



**Disposizione di Esercizio n°7 del 30 giugno 2011**

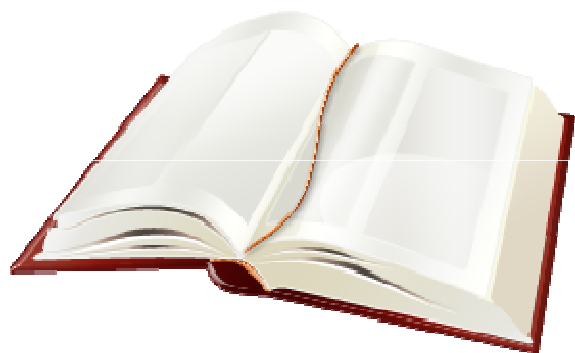
*Modifiche ai testi normativi*

**Disposizione di Esercizio n°10 del 28 luglio 2011**

*Modifiche alla Disposizione di Esercizio n°7*

**Nota n°2067 DCE e 4426 DPR del 8 luglio 2011**

*Attuazione della Disposizione di Esercizio n°7 del 30.6.2011*

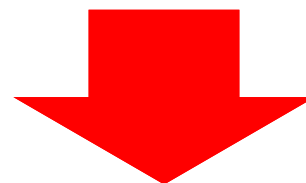


# Decreto ANSF 16/2010

## I documenti di riferimento

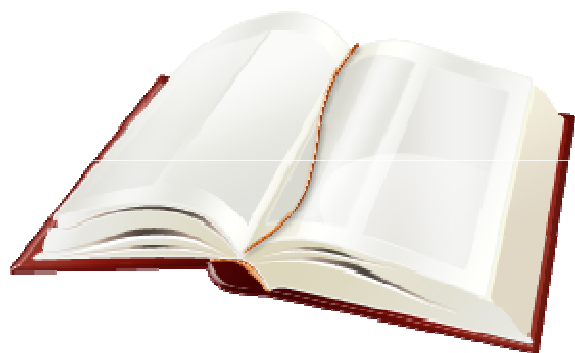
ANSF - Decreto n°16 del 22 dicembre 2010

*Riordino Normativo – Regimi di esecuzione dei lavori all'infrastruttura*



**Disposizione di Esercizio n°17 del 20 dicembre 2011**

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



Nota n° **7983** DPR del **23.12.2011**

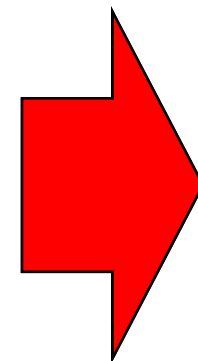
*Attuazione della Disposizione di Esercizio n°17 del 20 dicembre 2011*

# RCT – Il nuovo articolo 20

## Regimi di esecuzione dei lavori

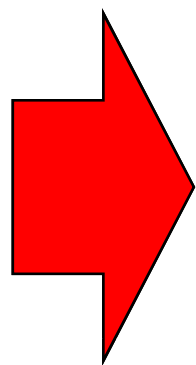


Vmax ≤ 140	Vmax ≤ 160	Vmax ≤ 180	Vmax ≤ 200	Vmax ≤ 250	Vmax ≤ 300
d 1.50	d 1.55	d 1.65	d 1.75	d 2.15	d 2.70

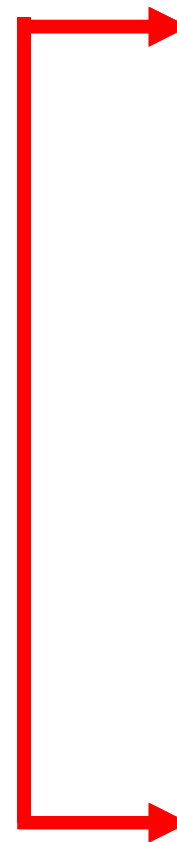


# RCT – Il nuovo articolo 20

## Regimi di esecuzione dei lavori



**ASSENZA  
CIRCOLAZIONE**



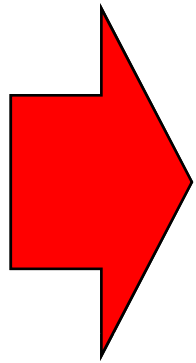
**Binario interessato ai Lavori**

**Binario fisicamente adiacente**



# RCT – Il nuovo articolo 20

## Regimi di esecuzione dei lavori



**ASSENZA  
CIRCOLAZIONE  
SUL BINARIO INTERESSATO  
AI LAVORI**



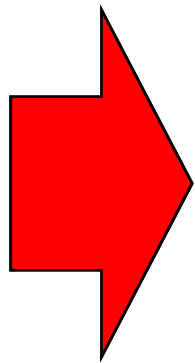
**Interruzione**



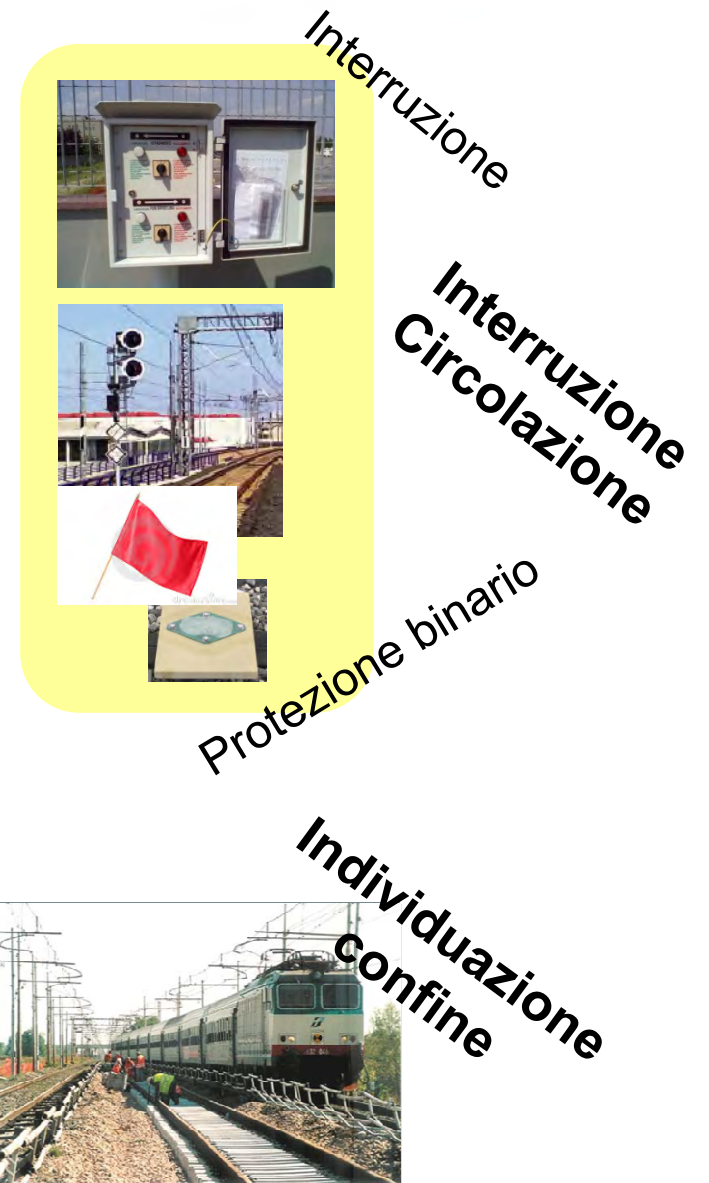
**Protezione binario**

# RCT – Il nuovo articolo 20

## Regimi di esecuzione dei lavori



**ASSENZA  
CIRCOLAZIONE  
BINARI FISICAMENTE  
ADIACENTI**





# RCT – Il nuovo articolo 20

## Regimi di esecuzione dei lavori

**!** Precisazione ANSF sull'applicazione del Decreto 16/2010

*«...le attività semplici ricadenti nell'ambito dell'articolo 16 della Istruzione per la protezione dei Cantieri non rientrano tra quanto disciplinato dal decreto 16/2010 di questa Agenzia e che ai sensi dell'art. 2 comma 3 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007 ,n. 162 la disciplina delle necessarie misure atte a garantire la sicurezza sul lavoro degli addetti a tali attività **non è di competenza di questa Agenzia...**»*

Nota ANSF 4202/11 del 30.6.2011

# Disposizione di Esercizio 7/2011

Il 16 luglio 2011 è entrata in vigore la DE n° 7 del 30.06.2011 emanata da RFI in recepimento del Decreto ANSF 16/2010

La Disposizione prevede che, in ottemperanza a quanto disposto dall'ANSF ed in attesa dell'aggiornamento dei testi normativi correlati, i lavori all'infrastruttura ferroviaria in presenza di esercizio ferroviario e le attività di vigilanza e controllo dell'infrastruttura possano essere eseguiti adottando un regime di protezione che tiene conto della distinzione tra:

- binario sede delle lavorazioni

- binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori

# Disposizione di Esercizio 7/2011

---

*Quando si eseguono lavori ... sul binario in esercizio*

Sul binario sede della lavorazione l'unica modalità di esecuzione dell'attività è

l'interruzione della circolazione

# Disposizione di Esercizio 7/2011

## *Quando si eseguono lavori ... sul binario in esercizio*

Per lo svolgimento degli interventi all'infrastruttura ferroviaria riguardanti l'armamento o le apparecchiature di Trazione elettrica possono essere utilizzate le interruzioni di servizio per **necessità tecniche** nel rispetto delle condizioni stabilite dall'art. 18 RCT e dall'art. 2 IPC

*Nota DTC\A0011\P\2011\0001524 – 17.5.2011*

# Disposizione di Esercizio 7/2011

## Regimi di esecuzione dei lavori dal 16 luglio 2011

### Art. 5

*(“Norme concernenti le modalità di esecuzione dei lavori con l’utilizzo di attrezzature individuali portatili e delle attività di vigilanza e controllo”)*

**Le attività lavorative relative a:**

- ✓ **verifiche non intrusive**
- ✓ **interventi di breve durata con tempi di liberazione del binario praticamente nulli**

✓ **vigilanza ed il controllo dell’infrastruttura,**

possono essere eseguite adottando la protezione su avvistamento secondo le modalità dell’art.16 IPC

# Disposizione di Esercizio 7/2011

Nota 2067 DPR e 4426 DCE del 8 luglio 2011

- ❑ Sottolineatura delle funzioni e delle 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.

La valutazione sulla possibilità di esecuzione dell'attività lavorativa, adottando il regime di protezione su avvistamento di cui all'art. 16 IPC, deve essere effettuata tenendo conto dell'ambiente di lavoro riguardo a:

- ✓ tipologia dell'attività da eseguire
- ✓ caratteristiche degli impianti
- ✓ luogo dove si svolge l'attività
- ✓ macchine, attrezzature da impiegare, ecc.

# Disposizione di Esercizio 7/2011

---

Nota 2067 DPR e 4426 DCE del 8 luglio 2011

- Forte attenzione/capacità in fase di programmazione
- Massima disponibilità in caso di interventi manutentivi urgenti  
(interruzioni per necessità tecniche)

# Disposizione di Esercizio 10/2011

Regime transitorio di  
esecuzione dei lavori dal 16  
luglio 2011 al 31/12/2011

## ASSENZA CIRCOLAZIONE BINARI FISICAMENTE ADIACENTI

*Disposizione di Esercizio 10/2011 Art. 1*

Applicazione  
art. 20/3 rinviata sino  
a **Nuovo Avviso**



Attuazione protezione  
su avvistamento  
secondo le norme IPC



# Misure mitigative del rischio proposte da RFI

Con nota RFI-AD 903 del 28.07.2011 sono state comunicate ad ANSF le misure mitigative del rischio connesso alla circolazione dei treni sui binari **adiacenti** a quello sede delle lavorazioni:

- **Barriere mobili** (omologate/di tipo innovativo)

- **Sistemi ATWS con agente di copertura**

**L'adozione di tali provvedimenti, in presenza delle necessarie misure di cautela, rappresenta un'alternativa ammessa al regime di interruzione del binario**

# Misure mitigative del rischio proposte da RFI

**ASSENZA  
CIRCOLAZIONE  
BINARI FISICAMENTE  
ADIACENTI**



*ATWS con Agente  
di copertura*



*Barriere mobili*

# Misure mitigative del rischio proposte da RFI

---

Dal 1 gennaio 2012 piena applicazione del principio dell'art. 20/3 RCT

*“Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al comma 1, anche se appartenenti ad altre linee, deve essere interrotta la circolazione dei treni, **a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività di cui al comma 1, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alle distanze di cui al comma 1, lettera a”***

*Nota ANSF 7509/11 del 28 novembre 2011*

# Disposizione di Esercizio 17/2011

---

Con la Disposizione di Esercizio n° 17 del 20/12/2011 la Direzione Tecnica di RFI, sulla scorta degli atti emanati dall'ANSF, ha fornito a chiarimento ed integrazione del Decreto stesso, le norme da attuare per la protezione sui binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori, la cui applicazione costituisce un'alternativa al sistematico svolgimento degli interventi in regime di interruzione.

*La Disposizione n° 17/2011 entra in vigore il 1° gennaio 2012 e abroga la precedente Disposizione n° 10 del 28/07/2011, che rinviava fino a nuovo avviso l'applicazione delle norme previste al comma 3 dell'art.2 del Decreto n° 16/2010 del 22.12.2010.*

# Nota 7983 DPR del 23 dicembre 2011

---

Nello specifico l'attuazione del Decreto ANSF 16/2010, alla luce di quanto riportato negli atti sia dell'ANSF sia di RFI, prevede, **riguardo al binario interessato ai lavori all'infrastruttura, il ricorso:**

- ❑ al regime di “interruzione di binario”, secondo le Norme di Esercizio nonché le Disposizioni e Prescrizioni vigenti, quale modalità per effettuare **in assenza di circolazione** i lavori e le attività sopra citate;
- ❑ alle procedure previste dall'art. 16 IPC *“Agenti isolati operanti esclusivamente con mezzi manuali”* per le attività **con tempo di liberazione del binario praticamente nullo** (interventi per la ricerca di guasti e per operazioni di verifica dei collegamenti e delle apparecchiature afferenti ai pedali, ai circuiti di binario e a quelli di ritorno TE e di terra).

# Nota 7983 DPR del 23 dicembre 2011

Per quanto concerne, invece, **gli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori**, sono previsti:

- ❑ l'abbattimento codice, per limitare la velocità massima ( $V_{max} \leq 160$  km/h) sui binari adiacenti a quello sede dei lavori (già previsto dall'articolo 17 IPC).
- ❑ l'impiego di barriere mobili di vario tipo, atte ad individuare chiaramente e a rendere percepibile il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio (come già previsto dal Decreto ANSF 16/2010);
- ❑ la protezione "su avvistamento con agente di copertura" con un segnale di arresto a mano, che sarà progressivamente integrato con dispositivi tecnologici Automatic Track Warning System (ATWS);
- ❑ il regime di interruzione.

# Nota 7983 DPR del 23 dicembre 2011

---

## Misure mitigative - 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 ed i binari in esercizio adiacenti; 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.

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 16/2010.

# Nota 7983 DPR del 23 dicembre 2011

---

L'utilizzazione delle barriere rimovibili ed il ricorso alla protezione su avvistamento con agente di copertura sono **misure mitigative del rischio** finalizzate a garantire la sicurezza e costituiscono un'alternativa al sistematico svolgimento degli interventi in regime di interruzione.

L'utilizzazione di tali modalità 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.



## Misure mitigative - Barriere mobili

### Barriere mobili omologate:

- **Tefix** Istruzione RFI TC AR IT AR 11 006 B del 15/05/2009 “utilizzo di barriere mobili modello Tefix nei cantieri di lavoro”)
- **Desa Base** Istruzione RFI TC AR IT AR 11 005 B del 15/05/2009 “utilizzo di barriere mobili modello Desa Base nei cantieri di lavoro”).

# Nota 7983 DPR del 23 dicembre 2011

## Barriere Tefix



## Barriere Desa Base



L'impiego di tali dispositivi deve essere affidato ad agenti opportunamente formati di RFI e di Imprese di sicurezza iscritte all'Albo di RFI; **le operazioni di montaggio e smontaggio delle barriere mobili dovranno avvenire in regime di interruzione.**

## Misure mitigative

### – Cantieri di Limitata estensione/complessità

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 picchetti e “nastro antinfortunistico”.

# Nota 7983 DPR del 23 dicembre 2011

## Misure mitigative – Protezione su avvistamento con agente di copertura

La misura mitigativa adottata per la protezione del binario adiacente a quello sede della lavorazione, interrotto alla circolazione, si basa sul regime di protezione su avvistamento con ausilio dell'agente di copertura, con un segnale di arresto a mano, secondo quanto disciplinato **dalla Disposizione di Esercizio n° 17 del 20/12/2011**



CANTIERE

BINARIO IN LAVORAZIONE INTERROTTO ALLA CIRCOLAZIONE

# Nota 7983 DPR del 23 dicembre 2011

---

## Misure mitigative - Sistemi ATWS con agente di copertura

Il regime di protezione su avvistamento con agente di copertura può essere integrato con l'utilizzo di dispositivi tipo **Automatic Track Warning System** (ATWS: Sistemi Automatici di Annuncio Treni) omologati da RFI.

**Tale modalità di protezione del binario adiacente a quello di lavoro è prevista per i cantieri fissi o mobili di varia estensione.**

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 la segnalazione automatica al cantiere dell'arrivo del treno (segnale di annuncio treni).

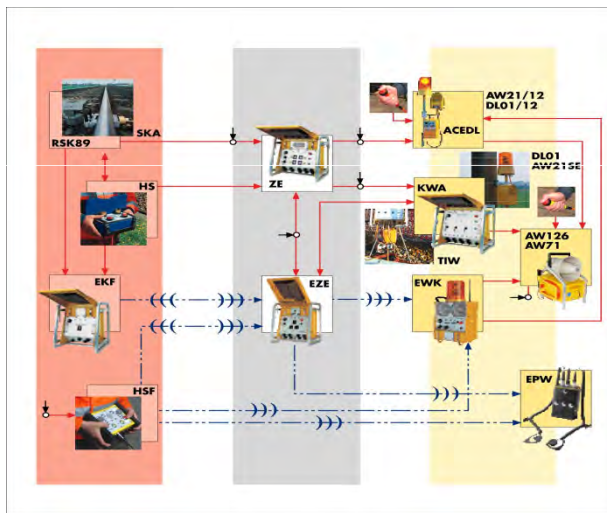
# Sistemi ATWS omologati

## - Autoprowa



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”.

## - Minimel 95



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 - funzioni

- **L' ATWS** è un sistema di ausilio alla protezione del cantiere che utilizza una tecnologia “fail safe”, per le fasi di **avvistamento e avviso al cantiere** (esegue in modo automatico le funzioni svolte dagli avvistatori - avvisatori).

## Vantaggi principali



Certezza di poter effettuare l'avvistamento, in tutte le condizioni di circolazione (tratti in curva) e in sfavorevoli condizioni di visibilità (condizioni meteorologiche avverse, lavori di notte)



Maggiore efficacia dell'avviso in relazione alla specificità dei cantieri ferroviari (rumore di fondo elevato, cantieri estesi, mobili, etc)

# Nota 7983 DPR del 23 dicembre 2011

## Disposizioni Applicative di dettaglio

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.



# Nota 359 DPR del 17 gennaio 2012

## Disposizioni Applicative di dettaglio

Nelle more di poter utilizzare in modo esteso i sistemi automatici di annuncio treni (ATWS) viene individuata una fase transitoria, la cui conclusione è prevista per il 30/06/2012.

Durante tale transitorio, qualora non sia disponibile il sistema ATWS, le funzioni di “Agente di copertura”, che opererà con l'utilizzo del solo segnale di arresto a mano adottando la “protezione su avvistamento con agente di copertura”, potranno essere espletate anche da agenti appartenenti alle Imprese Appaltatrici, opportunamente formati ed in possesso dell'abilitazione “Mansioni esecutive connesse con la protezione dei cantieri di lavoro” (sub-allegato 7 Disp.39/2004).

# Nota 7983 DPR del 23 dicembre 2011

## Disposizioni Applicative di dettaglio

Chi predisporre l'organizzazione del cantiere deve prevedere:

- la presenza di un Agente di copertura da ogni lato di possibile provenienza dei treni;
- idonee cautele per la protezione degli Agenti di copertura, in relazione al posizionamento e alle attività da eseguire (*esposizione/rimozione dei segnali di arresto*).

# Nota 7983 DPR del 23 dicembre 2011

## Disposizioni Applicative di dettaglio

Le comunicazioni (\*) tra Agente di Copertura e Agente Avvisatore operante presso il cantiere riguardanti:

- ✓ il nulla osta all'inizio delle lavorazioni;
- ✓ la rimozione del segnale di arresto per il passaggio di un treno;
- ✓ il riposizionamento del segnale di arresto dopo il passaggio di un treno,

devono essere scambiate secondo una delle seguenti modalità:

- In forma scritta e registrata (mod. M100b) secondo le norme comuni (IPC art. 4);
- Tramite sistema ATWS dotato di registrazione degli eventi;
- Con applicazioni tecnologiche che consentono lo scambio di comunicazioni verbali registrate.

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

# Nota 7983 DPR del 23 dicembre 2011

## Disposizioni Applicative di dettaglio

In condizioni di normale svolgimento dell'attività lavorativa del cantiere, deve essere evitato che il personale di condotta di un treno scorga il segnale di arresto esposto dagli agenti di copertura, posizionati da tutti i lati di possibile provenienza dei treni.

Il segnale di arresto deve essere mostrato ai treni tutte le volte che l'agente di copertura non abbia ricevuto comunicazione dall'avvisatore della avvenuta liberazione dell'area prospiciente il tratto di binario sede della lavorazione

# Nota 7983 DPR del 23 dicembre 2011

## Disposizioni Applicative di dettaglio

Chi predispone l'organizzazione del cantiere deve individuare l'agente **di RFI** incaricato di autorizzare il proseguimento di un treno in caso di arresto in linea a seguito dell'esposizione del segnale di arresto a mano da parte dell'Agente di Copertura.



# Nota 7983 DPR del 23 dicembre 2011

## Disposizioni Applicative di dettaglio

In caso di arresto di un treno all'esposizione del segnale di arresto da parte dell'Agente di Copertura, l'agente di RFI individuato provvederà ad autorizzare l'agente di condotta – con dispaccio o prescrizione (\*)- alla ripresa della corsa **solo dopo** aver accertato la liberazione dell'area prospiciente il tratto di binario sede della lavorazione.

(\*) «SEGUITO FERMATA IMPROVVISA AL KM ...., CAUSA LAVORI IN CORSO FRA IL KM .... E IL KM ...., RIMOSSI OSTACOLI, SIETE AUTORIZZATI A RIPRENDERE LA CORSA.»

# Formazione: ricaduta dopo DE n.17/2011

---

- ❑ **Redazione e Validazione MDA = Sicurezza Produzione**
- ❑ **12.01.2012**  
**incontro con Direttori DTP con RDPR e RDSR**
- ❑ **16-17 e 18.01.2012**  
**Due sessioni Formazione Istruttori DTP ed ex-RIA**

## *Principali argomenti trattati:*

- ✓ **illustrazione normativa introdotta con DE 7 e 17/2011 + disp. attuative**
- ✓ **uso delle barriere mobili (dove presenti)**
- ✓ **modalità di applicazione dell'avvistamento con agente di copertura**

# Formazione: ricaduta dopo DE n.17/2011

Ricaduta relativa a:

RCDL – CRE - DIR\_LAV - CEL

Al 10/02/12 → formato il **64%**

Al 29/02/12 → formato il **89%\***

Ricaduta sul personale operativo

Al 10/02/12 → formato circa il **35%**

Al 29/02/12 → formato circa il **75%\***

\* compatibilmente con l'emergenza neve è ragionevole ipotizzare il raggiungimento del 100% entro marzo



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-DPRVA0011\PI2011\0004426 e RFI-DCEVA0011\PI2011\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.

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 32.334.997.619,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300



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, sorvegliano 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.

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 32.334.997.619,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300



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.

Direzione Tecnica  
Il Direttore

**DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 171 del 12 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  
Pagina 1 di 5

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 32.334.797/110,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. 01595572981 e P. Iva 01006091000 - R.E.A. 756/20





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";







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 avvisatore; 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 ....., RIMOSI 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.





**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

