

Disposizione Operativa n. 267 del 04/12/2019

Oggetto: Ferrovia Roma–Viterbo e Roma Lido. Raccomandazioni sull'utilizzo dei dispositivi di sabbatura dei veicoli ferroviari. SGS. Rif. Nota ANSF 21053/2019.

In ottemperanza alla raccomandazione ANSF prot. 21053 del 28/10/2019

Considerato che le cause dell'incidente avvenuto il 20 luglio 2018 sulla rete ferroviaria in concessione al Gestore dell'Infrastruttura Ferrotramviaria S.p.A., avente oggetto la perdita di occupazione di un circuito di binario di linea con perdita della condizione di codifica delle sezioni di blocco nell'intera tratta del binario pari, sono state identificate con l'eccessivo rilascio di sabbia da parte dei treni.

SI DISPONE

Il divieto di utilizzo dei dispositivi di sabbatura manuale sulla tratta urbana della Ferrovia Roma Viterbo e sull'intera linea Roma Lido ad eccezione dei seguenti casi:

- Rischio di supero di segnale a via impedita (Signal Passed At Danger - SPAD)
- Presenza di inconvenienti rilevanti a rischio pericolo imminente
- Fase di avviamento
- Prova della sabbiera sul mezzo di trazione.

L'obbligo da parte del macchinista di comunicare tempestivamente al DCT l'avvenuta effettuazione per necessità contingenti (ad esempio per evitare situazioni di pericolo imminente), di una prolungata operazione di sabbatura manuale o automatica, specificando con la maggiore precisione possibile la progressiva chilometrica in cui è avvenuta tale operazione.

Si riportano nel seguito le procedure da adottare in seguito alla attivazione dei dispositivi di sabbatura:

- A. Frenatura di emergenza con treno in grado di riprendere la marcia.
- B. Frenatura di emergenza con treno bloccato
- C. Frenatura di emergenza con treno bloccato e impossibilità di comunicare

A. Frenatura di emergenza con treno in grado di riprendere la marcia.

a. In una tratta tra due stazioni

1. Azioni del macchinista treno frenato

Chiama tramite il telefono in dotazione il DCT per comunicare l'attivazione delle sabbie, indicando il più precisamente possibile la zona in cui lo scarico è avvenuto o la tratta interessata tra due stazioni.

2. Azioni del DCT

Avvisa il treno seguente imponendogli la marcia a vista massimo 15 km /h fino al seguente segnale da considerarsi a via impedita.

3. Azioni del Macchinista treno seguente

Procede secondo le prescrizioni del DCT segnalando la propria posizione il più precisamente possibile.

4. Azioni del macchinista treno frenato

Ripristina immediatamente il rotabile, parte subito per mitigare il rischio di eventuali false liberazioni del CdB, si arresta alla stazione/fermata successiva dandone comunicazione al DCT.

5. Azioni del DCT

Avvisa il treno seguente di proseguire secondo segnali.

Controlla la corretta sequenzialità delle occupazioni dei CdB nella tratta interessata al fine di riscontrare eventuali comportamenti anomali degli impianti.

Richiede al settore di manutenzione il controllo dello stato del binario.

b. In stazione o fermata

1. Azioni del macchinista treno frenato

Chiama tramite il telefono in dotazione il DCT per comunicare l'attivazione delle sabbie indicando precisamente la zona in cui lo scarico è avvenuto.

2. Azioni del DCT

In caso di posizione **certa** (stazione e fermata ecc.) verifica la corretta occupazione del CdB corrispondente e controlla lo stato dello stesso CdB fino alla ripartenza del treno verificando la corretta sequenza dell'occupazione.

In caso di falsa liberazione successiva all'occupazione applica il punto precedente a).

3. Azioni del Macchinista treno seguente

Procede secondo segnali

B. Frenatura di emergenza con treno bloccato

1. Azioni del macchinista del treno frenato
Chiama tramite il telefono in dotazione il DCT per comunicare l'attivazione delle sabbiere indicando il più precisamente possibile la zona in cui lo scarico è avvenuto o la tratta interessata tra due stazioni.
2. Azioni del DCT
Avvisa il treno seguente, imponendo la marcia a vista massimo 15 km /h fino al successivo segnale da considerare a via impedita
3. Azioni del Macchinista del treno seguente
Procede secondo le prescrizioni del DCT segnalando la propria posizione il più precisamente possibile.
4. Azioni del macchinista del treno frenato
Comunica al DCT l'impossibilità a movimentare il treno.
5. Azioni del DCT
Coordina le operazioni necessarie affinché il treno bloccato sia riparato o spostato.
Alla fine dell'emergenza verifica la corretta sequenzialità delle occupazioni dei CdB nella tratta coinvolta al fine di riscontrare eventuali comportamenti anomali degli impianti.
Richiede al settore di manutenzione il controllo dello stato del binario.

C. Frenatura di emergenza con treno bloccato e impossibilità di comunicare

1. Azioni del macchinista del treno frenato
Riscontrata, dopo tre tentativi, l'impossibilità di comunicare, tramite il telefono in dotazione, al DCT l'attivazione delle sabbiere, consegna il telefono in dotazione al Capotreno.
2. Azioni del Capotreno del treno frenato
Si reca immediatamente in coda al treno con lampada o bandiera per raggiungere il punto di binario a distanza di sicurezza prevista da regolamento, per avvisare i convogli in arrivo e per proteggere la coda del treno.
Durante lo spostamento verso la coda del treno, verifica la possibilità di comunicare con qualsiasi mezzo (telefoni in linea) con il DCT.
3. Azioni del Macchinista del treno seguente
Arresta il treno appena scorge il personale a bordo binario con i dispositivi di segnalazione e collabora con questo affinché sia avvisato il DCT



mantenendo il treno fermo a protezione della tratta fino a disposizione diversa da parte del DCT.

4. Azioni del DCT

Ricevuta la notizia, coordina le operazioni per la riparazione o lo spostamento del treno bloccato.

Superata l'emergenza, verifica la corretta sequenzialità delle occupazioni dei CdB nella tratta interessata al fine di riscontrare eventuali comportamenti anomali degli impianti.

Richiede al settore di manutenzione il controllo dello stato del binario.

Informazione del Personale coinvolto

Tutto il personale di macchina (macchinista e capotreno) e di movimento deve essere informato dei rischi specifici emersi in sede di Valutazione del Rischio e deve essere aggiornato, con cadenza semestrale, sulle procedure da adottare.

Monitoraggio e Controllo

Con cadenza mensile deve essere verificato il rispetto delle procedure, anche attraverso la correlazione tra il numero e le tipologie delle comunicazioni effettuate dai macchinisti ed il consumo di sabbia.

I responsabili delle strutture Ferrovia Roma Lido e Ferrovia Roma Viterbo provvedano a distribuire la presente DO a tutto il personale coinvolto dandone evidenza al RSGS tramite compilazione del modulo allegato.

È fatto obbligo da parte dei Responsabili delle linee di fornire alla Direzione Ferrovie, con cadenza mensile, a far data dal 01/12/2019, comunicazione relativa al rispetto di tutto quanto normato dalla presente disposizioni.

Le Strutture interessate provvedano a dettare le ulteriori disposizioni non relative alla sicurezza di esercizio in relazione alla presente DO.

Il Direttore Ferrovie

Giovanni Battista Nicastro

La Responsabile Sistema di Gestione Sicurezza di Esercizio

Marina Adduce