

Direzione Tecnica

Il Direttore

IMPRESE FERROVIARIE

RETE FERROVIARIA ITALIANA
(secondo indirizzo)

**ORGANISMI DI VERIFICA DELLA
CONFORMITÀ**

AZIENDE FERROVIARIE
DI CUI AL D.M. 5/8/2016

CENTRI DI FORMAZIONE RICONOSCIUTI

ITALFERR S.p.A.
Direzione Tecnica

**MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**
**Direzione Generale per il trasporto e le
infrastrutture ferroviarie**

ANSFISA
**Direzione Generale per la sicurezza
delle ferrovie**

p.c. **RETE FERROVIARIA ITALIANA**
**Amministratore Delegato e Direttore
Generale**

Oggetto: Prescrizione di esercizio. Procedura di interfaccia. Norme e condizioni sperimentali per la circolazione dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta in cabina di guida.

VISTO il decreto legislativo del 14 maggio 2019 n. 50, recante “Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie”;

VISTI il decreto n. 4/2012 e la direttiva n. 1/dir/2012, entrambi emanati il 9 agosto 2012 dal Direttore dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF);

VISTA la nota RFI-DTC\A0011\P\2012\0003721 del 19/12/2012 con cui RFI comunica di aver assunto il “sistema di riferimento” di cui alla direttiva ANSF n. 1/dir/2012;

Pagina 1 di 6

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all’attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell’art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.536.472.466,00 Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300





VISTE le norme vigenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale;

VISTA la nota RFI-VDO.DTC\A0011\P\2024\0000631 del 2/4/2024 con la quale è stata inviata una bozza della presente prescrizione di esercizio;

VISTI i commenti alla suddetta bozza pervenuti:

- dall'IF CFI con comunicazione del 19/4/2024;
- da DOI con nota RFI-VDO-DOI.SI\A0011\P\2024\0002479 del 19/4/2024;
- da Fermerci con nota prot. 71/P/2024 del 19/4/2024;
- da Fercargo con nota prot. FC.CE/005/2024 del 20/4/2024;
- da DCIO con nota RFI-VDO.DCIO.PS.S.C.\A0011\P\2024\0000086 del 22/4/2024;
- dall'IF Trenitalia con nota TRNIT-DT.SIGSQ\P\2024\0016835 del 23/4/2024;
- dall'IF Trenord con nota prot. U.0005327 del 23/4/2024;
- da FAST CONFISAL nota prot. 04/07/SG del 5/7/2024;

VISTI gli ulteriori commenti delle associazioni Fermerci e Fercargo, trasmessi con comunicazione del 22/7/2024;

CONSIDERATI gli esiti degli incontri tra RFI e le associazioni di settore;

VISTO il Decreto Legislativo 09 aprile 2008 n. 81 che disciplina l'attuazione dell'art. 1 della Legge 3 agosto 2007, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro e s.m.i;

VISTO il Decreto Ministeriale 24 gennaio 2011 n. 19 che regola le modalità di applicazione in ambito ferroviario, del decreto 15 luglio 2003 n. 388, ai sensi dell'articolo 45, comma 3, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81;

VISTA la Legge 30 dicembre 2023, n. 214 Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022, che all'art. 4 ha apportato modifiche all'articolo 45 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81;

VISTA la Decisione di Esecuzione della Commissione europea del 18 luglio u.s. di modifica di norme nazionali in conformità all'art. 26, par. 4, del Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio;

VISTA la relazione finale RFI-VDO.DTC.NCR\A0017\P\2025\0001144 del 18/06/2025, elaborata ai sensi della procedura DTC P SE FU 01.16 1 0;

si prescrive quanto di seguito riportato che costituisce norma di interfaccia ad eccezione dei commi 5, 6, 7 e 12 dell'articolo 2.

Articolo 1 (Finalità)

Con la presente prescrizione di esercizio si emanano le procedure sperimentali, integrative delle norme comuni, per la circolazione dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta in cabina di guida (e in assenza sul treno di personale addetto alla scorta o



all'accompagnamento treni), nel seguito definita ad "agente solo", e per il soccorso sanitario, raggiungimento e immobilizzazione del treno.

Tali procedure sono applicabili anche al caso di treni per invio di veicoli viaggiatori vuoti.

Articolo 2 (Normativa)

1. Spetta alle IF definire i requisiti tecnici richiesti per i veicoli relativamente all'immobilizzazione del convoglio.

2. Per le Unità di Trazione in servizio ai propri treni merci le IF devono integrare i "Dossier per la gestione dell'emergenza in linea in caso di necessità di soccorso sanitario" (DES) con apposite Schede che illustrino le operazioni necessarie per l'immobilizzazione e il condizionamento del convoglio ed in cui sia indicata l'ubicazione dei dispositivi per l'immobilizzazione dei treni (staffe).

3. Il treno merci ad "agente solo" deve avere la funzione del GSM-R "allarme mancato riarmo freno" attiva; al riguardo devono essere stipulati specifici accordi fra l'IF e RFI. Il treno può altresì disporre di sistemi tecnologici di supporto (GPS, ecc.) che ne consentano la geolocalizzazione continua e in tempo reale da parte dell'IF.

In caso di guasto alla funzione "allarme mancato riarmo freno", ovvero relativo al terminale GSM-R di tipo veicolare (Cab radio), che la renda inefficiente, rilevato nella LdS di origine corsa, il treno non può essere messo in circolazione ad agente solo; la responsabilità di tale incombenza è dell'IF che effettua il treno.

La circolazione del treno ad agente solo con la suddetta funzione inefficiente per guasto verificatosi in corso di viaggio deve essere limitata al percorso strettamente necessario per raggiungere la stazione più idonea a consentire la risoluzione del guasto o la variazione del modulo di condotta. Tale stazione deve essere individuata dal DCCM, sentito il Referente accreditato dell'IF.

4. Ad integrazione di quanto disciplinato dall'articolo 81bis, comma 8, PGOS-IF/RFI, il personale addetto alla formazione dei treni o l'AdC, all'atto della notifica della composizione, deve notificare con comunicazione registrata al RdC della stazione di origine che il treno è ad "agente solo" utilizzando la seguente formula: "*DM/DCO treno ... del ... ad agente solo da ... a ...*". L'eventuale variazione del modulo di condotta durante il percorso del treno deve essere notificata con comunicazione registrata dall'AdC al RdC di giurisdizione.

Le suddette comunicazioni devono inoltre essere notificate, con comunicazione registrata, dal Referente accreditato dell'IF territorialmente competente al corrispondente DCCM.

5. Ciascun DCCM interessato dal percorso del treno ad "agente solo" deve avvisare, con comunicazione registrata, i DC/DCO e, sulle linee esercitate in dirigenza locale senza il DC, il DM della stazione di origine o della prima stazione del tratto in dirigenza locale.

6. L'annuncio di circolazione del treno ad "agente solo" deve essere trasmesso dal DCO/DC e, sulle linee esercitate in dirigenza locale senza il DC, dal DM della stazione



di origine del treno, o della prima stazione del tratto in dirigenza locale, secondo le norme previste per i “treni straordinari”.

7. In analogia a quanto prescritto nel caso di circolazione dei “trasporti eccezionali”, il RdC della LdS di inizio del servizio ad “agente solo”, prima di disporre per la partenza del treno, deve verificare la congruenza fra la comunicazione registrata ricevuta dal DCO/DC/DCCM e i dati riportati nella comunicazione della composizione del treno ricevuta dal personale addetto alla formazione dei treni o dall’AdC. Analoga verifica di congruenza deve essere svolta ai sensi all’articolo 4, comma 2, Allegato 11 del RCT.

Resta inteso che, in caso di mancanza di una delle due comunicazioni o di discordanza fra le stesse, il RdC deve avvisare l’agente o gli agenti responsabili dell’informazione mancante o errata ed attendere da loro la relativa notifica o rettifica dell’informazione.

8. L’AdC dell’Unità di Trazione di testa, attrezzata con terminale GSM-R di tipo veicolare (Cab radio), deve associare tale terminale al numero funzionale identificativo dell’AdC e, ad integrazione delle norme comuni per il collegamento via radio terra - treno, deve associare un telefono GSM-R di tipo palmare al numero funzionale identificativo del secondo agente di condotta.

9. L’AdC deve inoltrare tempestivamente gli avvisi relativi alla regolarità della corsa del treno (lenta corsa, arresto del treno, ecc.) al RdC di giurisdizione. Resta inteso che, come previsto all’art. 21, commi 1 e 3, del RCT, i RdC devono tenersi informati sulla marcia reale dei treni merci. Qualora il RdC rilevi o venga a conoscenza di una anomalia alla circolazione di un treno merci deve attivarsi immediatamente per contattare l’AdC. Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il RdC deve attivare le procedure per il raggiungimento e l’immobilizzazione del treno e per l’eventuale soccorso dell’AdC.

10. Qualora sia necessario l’allontanamento dell’AdC, oltre a quanto disciplinato dalle norme comuni, l’AdC stesso prima di allontanarsi deve darne avviso verbale al RdC di giurisdizione ed al proprio Referente Accreditato specificando che l’allontanamento avverrà con il telefono cellulare GSM-R associato al numero funzionale identificativo del secondo agente di condotta.

11. La “ricognizione in linea” prevista dalle norme deve avvenire secondo le procedure di cui all’art. 21, Parte sesta, RCT e art. 28, Parte settima, IPCL-IF/RFI, con le specificazioni ed integrazioni di seguito riportate, fermo restando che è compito del personale delle IF comunque presente sul tratto interessato, in via prioritaria, garantire l’immobilizzazione del treno. Allo scopo, il freno continuo automatico del treno deve garantire l’immobilità del convoglio in stazionamento, indipendentemente dal grado di frenatura delle linee da percorrere.

12. Il DCCM, in base alle vigenti procedure di gestione delle emergenze sulla rete di RFI, assume il ruolo di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse per attivare l’intervento del soccorso sanitario, raggiungere il treno fermo e garantirne in ogni caso l’immobilità, indipendentemente da quanto previsto al comma 1. Lo stesso DCCM deve altresì provvedere agli opportuni avvisi, ai fini della gestione dell’emergenza.

13. Relativamente al soccorso sanitario, il DCCM acquisisce tramite i sistemi a sua disposizione le informazioni circa la posizione del treno, integrate con quelle comunicate



dall'IF ai sensi del comma 3, affinché il soccorso sanitario avvenga nella maniera più opportuna e nei tempi più rapidi possibili.

14. Il Referente Accreditato dell'IF interessata all'occorrenza fornisce le necessarie istruzioni per la messa in sicurezza del treno e le informazioni richieste per il soccorso sanitario.

15. In caso di utilizzo di un mezzo di ricognizione ferroviario sul binario attiguo il RdC deve prescrivere allo stesso l'arresto in prossimità della testa del treno fermo non segnalato dall'esposizione del segnale di orientamento di cui all'art. 29, comma 6 dell'IPCL-IF/RFI e art. 22, comma 6 del RCT; al personale del mezzo di ricognizione deve anche essere prescritto l'ordine di provvedere all'immobilizzazione.

Qualora la ricognizione avvenga con i mezzi d'opera, non circolanti come treno, e con personale della manutenzione (ovvero delle IF), il RdC deve fornire le necessarie istruzioni per raggiungere il convoglio fermo in linea e ordinare di provvedere all'immobilizzazione dello stesso.

In tutti i casi, il personale che provvede alla immobilizzazione deve attenersi alle informazioni contenute nelle apposite Schede allegate al "Dossier per la gestione dell'emergenza in linea in caso di necessità di soccorso sanitario" (DES), nonché alle informazioni fornite dal Referente Accreditato dell'IF.

Il personale che provvede all'immobilizzazione del treno ne dà conferma scritta al RdC che avvisa verbalmente dell'avvenuta immobilizzazione il DCCM, il quale a sua volta avvisa il Referente Accreditato dell'IF.

Articolo 3

(Abrogazioni)

Le seguenti prescrizioni di esercizio sono abrogate:

- RFI-DTC\A0010\P\2006\0003227 del 06/12/2006;
- RFI-DTC\A0010\P\2007\0001333 del 24/05/2007;
- RFI-DTC\A0011\P\2008\0001188 del 17/03/2008.

Articolo 4

(Avvisi)

1. Le IF e le Strutture centrali e periferiche di RFI, nel rispetto di quanto previsto dai rispettivi SGS, restano incaricate di portare a conoscenza del personale interessato i contenuti della presente prescrizione di esercizio.

2. In ottemperanza all'articolo 2, comma 2, le IF devono inviare un aggiornamento dei DES alla Direzione Tecnica e alla Direzione Circolazione e Orario, secondo la nota RFI-DTC-NCR\A0011\P\2020\0000203 del 10/02/2020. La Direzione Circolazione e Orario provvederà a rendere disponibili tali DES agli RdC interessati, nonché alla DOI.

3. In ottemperanza al combinato disposto dell'art. 45 del D.Lgs. 81/2008 e dell'art. 4 del DM 19/2011, le IF e le Strutture territoriali di RFI si coordinano con i Servizi di



Emergenza Sanitari regionali al fine di condividere, ove necessario, eventuali modifiche e/o integrazioni ai Protocolli in vigore per le linee individuate dalle IF per la applicazione della presente prescrizione sperimentale.

I suddetti Protocolli d'intesa conterranno i piani d'intervento e le relative modalità operative, predisposti sulla base della determinazione e della valutazione dei rischi operate da ciascun Datore di Lavoro i cui esiti, fermi restando gli obblighi e le responsabilità di ciascun Datore di Lavoro, potranno essere oggetto di condivisione fra le parti, al fine di garantire il soccorso qualificato lungo la rete ferroviaria, incluso il trasporto degli infortunati.

4. Relativamente al personale di RFI, la presente prescrizione di esercizio interessa le Attività di Sicurezza: Gestione della Circolazione; Manutenzione dell'infrastruttura, Condotta dei treni, Accompagnamento treni. I Ruoli e i Contesti operativi coinvolti devono essere stabiliti, nel rispetto delle procedure SGS di RFI, dalle Unità centrali competenti.

Articolo 5

(Pubblicazione ed entrata in vigore)

La presente prescrizione di esercizio, pubblicata in formato *pdf* nella banca dati pubblica *e-PODweb* (raggiungibile anche dal sito www.rfi.it) e nella banca dati aziendale *e-POD* di RFI, entra in vigore il 15/2/2026.

Efisio Murgia