

*Progetto
MAESTRO 2002*



a cura dell' O.R.S.A. MACCHINISTI UNITI Giugno 2002

Premessa	3
Abbandono treno	5
Agente unico	5
Amianto	6
Anormalità in linea	5
Attesa fuori residenza	12
Caldo, freddo, rumore, postura	8
Cambio volante	9
Circolare "Maestrini"	32
Compressore guasto	12
Comunicazioni	13
Competenza, Conoscenza	31
Controllo e Comando porte	13
Cristalli frontali – Tergicristalli	14
Dormitori	19
Dotazione di sicurezza	15
Estintori – Antincendio	16
Fanali di testata della locomotiva / fanali di coda	19
Freni a mano	20
Galleria emergenze	20
Gancio – Respingenti	21
Incidenti	21
Inconvenienti in linea	22
Mancanza libro di bordo o depannage	22
Marcia a vista – Casi	23
Passaggi a livello	24
Presidio sanitario di pronto soccorso	9
Protezione squadre e cantieri	25
Prova freno	25
Pulizia delle cabine di guida – Tabella	25
REC non erogabile	26
Ripetizione segnali mancante o guasta	26
Rodiggi ferroviari	28
Rumorosità meccanica del mezzo	28
Sistema frenante e antislittante	28
Stazionamento mezzi	29
Tachimetro e/o tachigrafo guasti	30
Tromba e/o fischio guasti	30
Uso Intervie	30
Velocità massime	31

PREMESSA

Troppo spesso nello svolgimento del nostro lavoro i temi della sicurezza e della salute vengono trascurati. Lo fa' l'impresa, ancora prigioniera di una logica che assoggetta questi problemi alle compatibilità economiche, ed è cosa grave, ma ancora più grave è che questi temi siano trascurati dal lavoratore poiché egli è l'interprete, l'esecutore e il destinatario delle norme di tutela.

Al macchinista, in particolare, sono affidate un grande numero di responsabilità riguardanti la sicurezza della circolazione oltre a tutte le norme antinfortunistiche e di tutela della salute.

Davanti alle richieste talvolta illegittime che la Società presenta in forma spesso equivoca e contraddittoria (circolari, Reg., ordini di servizio, proposte verbali ecc.) oggi, ci troviamo purtroppo, in modo pressoché quotidiano, a scegliere se rimanere nelle regole o muoversi fuori di queste. Il "PROGETTO MAESTRO 2002" è finalizzato a orientare e sostenere il macchinista nel suo lavoro quotidiano ed aiutarlo a rispettare e far rispettare le regole.

Frutto del lavoro dei macchinisti del CoMU il "PROGETTO MAESTRO 2002" è fondato sulle vigenti norme ed è diretto a tutti i lavoratori, per uniformare i "comportamenti" riguardanti i temi dell'igiene e della sicurezza che oggi non trovano la giusta attenzione da parte della Società. Non una forma di lotta, quindi, ma uno strumento per unificare le azioni dei lavoratori su tutta la rete al fine di tutelare, nel massimo rispetto delle norme, la sicurezza e la dignità di tutti.

Art 41 della Costituzione

“L’iniziativa economica privata è libera. Essa non può svolgersi in contrasto con l’utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana...”

Art. 2087 del Codice Civile

Tutela delle condizioni di lavoro. “L’imprenditore è tenuto ad adottare nell’esercizio dell’impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l’esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l’integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro”.

D.Lgs. 626/94 art.5*Obblighi del lavoratore*

“... b) utilizzano correttamente i macchinari, le apparecchiature, gli utensili, le sostanze e i preparati pericolosi, i mezzi di trasporto e le altre attrezzature di lavoro, nonché i dispositivi di sicurezza;

c) utilizzano in modo appropriato i dispositivi di protezione messi a loro disposizione;

d) segnalano immediatamente al datore di lavoro, al dirigente o al preposto le deficienze dei mezzi e dispositivi di cui alle lettere b) e c), nonché le altre eventuali condizioni di pericolo di cui vengono a conoscenza, adoperandosi direttamente, in caso di urgenza, nell’ambito delle loro competenze e possibilità, per eliminare o ridurre tali deficienze o pericoli, dandone notizia al rappresentante dei lavoratori per la sicurezza”

“Il datore di lavoro deve ispirare la sua condotta all’acquisizione della migliore scienza ed esperienza, per fare in modo che il lavoratore sia posto nelle condizioni di operare in assoluta sicurezza e certezza” (cassazione.IV,20/09/1988)

“L’attività del lavoratore deve essere però continuamente controllata per cui non è esente da responsabilità penale l’imprenditore che si limiti ad impartire disposizioni o esortazioni senza però poi compiere atti specifici ed inequivoci intesi ad impedire l’insorgere dei pericoli.” (cassazione.IV,24/10/1986)

Secondo quanto disposto dai **D.P.R. 27 aprile 1955 n° 547** e **13 marzo 1965 n° 303**, rispettivamente in tema di prevenzione degli infortuni sul lavoro e di igiene del lavoro, i datori di lavoro, i dirigenti ed i **preposti** devono attuare le misure di sicurezza ed igiene previste dalla legge. Devono inoltre rendere edotti i lavoratori dei rischi specifici cui sono esposti e portare a loro conoscenza i modi di prevenire i danni derivanti dai rischi predetti, fornire ai lavoratori i necessari mezzi di protezione, disporre ed esigere che i singoli lavoratori osservino le norme di sicurezza e di igiene ed usino i mezzi di protezione messi a loro disposizione. Per “**preposti**” si intendono i dipendenti che sovrintendono direttamente all’esecuzione del lavoro.

Anche il macchinista, nell’espletamento delle proprie funzioni, in alcuni casi, è il diretto responsabile (preposto di fatto) per le azioni che altre categorie di lavoratori compiono quando queste si trovano ad espletare compiti connessi all’attività del macchinista (es. il manovratore che provvede all’aggancio della locomotiva al treno).

Ricordarsi di ciò, significa pretendere sempre il rispetto delle norme di circolazione e di quelle antinfortunistiche, anche se ciò può comportare un rallentamento dell’attività lavorativa o, in taluni casi, la sua sospensione.

COMMENTO DEI CASI

ABBANDONO TRENO

Oltre ad applicare le norme vigenti sulle modalità per "l'abbandono treno" è opportuno che il PdM avvisi il DCO/DM/DC con M40 o fonogramma.

M40

Ore....

Si chiede di provvedere entro le ore Al ricovero del treno..... In stazione idonea per termine prestazione lavorativa del PdM

Note:

- 1) nelle stazioni impresenziate le chiavi del mezzo di trazione vanno custodite nell'ufficio movimento;
- 2) in caso di difficoltà di comunicazione con il proprio referente, l'M40 di cui sopra assume particolare importanza per le eventuali responsabilità del PdM.

ANORMALITA' IN LINEA

I macchinisti, ogni volta che si accorgono di sollecitazioni, sobbalzi, sbandamenti o altre anomalie, devono emettere M40.

Soltanto in questo modo avremo la certezza che i controlli per il ripristino della velocità normale avvengano con maggiore scrupolo. Non è vero che il determinare la riduzione della velocità possa aumentare le responsabilità del macchinista. Se, per esempio, su un tratto di linea a 100 Km/h dove si è sentito un forte sobbalzo, comunica la riduzione della velocità a 30 Km/h, con "richiesta controllo", la responsabilità è senz'altro minore rispetto alla mancata specificazione della riduzione di velocità che equivale al mantenimento della velocità della linea a 100 Km/h. In caso di rotaia rotta il DM dovrà fermare la circolazione in attesa dell'intervento della squadra.

M40

Ore

Si dà avviso al DM/DC/DCO che transitando alla velocità di circa Km/h, al km..... il mezzo di trazione subiva un forte sobbalzo/sbandamento.

Si consiglia velocità massima cautelativa di Km/h, in attesa di controlli da parte del personale specializzato.

AGENTE UNICO

Da anni ci sono equivoci intorno al servizio ad agente unico con il proposito di realizzare in modo subdolo "l'agente solo". Ultimo esempio di questa strategia è la citazione nel contratto in modo equivoco dell'art. 3 dell'IPCL che, in realtà, non fa altro che confermare la loro interpretazione falsa e pretestuosa dello stesso.

Attualmente, il servizio ad agente unico è regolato dal comma 2 dell'art.3 dell'IPCL che obbliga alla presenza permanente in cabina di guida del capotreno, mentre il comma 3 a cui si riferisce l'interpretazione della società che regola l'agente solo è a tutt'oggi inapplicato per i treni viaggiatori non essendo state emanate le norme previste. **La circolare 118/88 che avrebbe la pretesa di regolamentare la controlleria sui treni ad A.U. (peraltro distribuita al P.d.M. solo in alcuni compartimenti sottoforma di REG), essendo in contrasto con i regolamenti e, rispetto a questi, giuridicamente subordinate è automaticamente illegittima.** Vari Pretori del Lavoro hanno accolto le ragioni dei macchinisti che richiedevano la presenza continuativa

del secondo agente (capotreno) in cabina di guida per le ovvie ragioni di sicurezza e per violazione dei regolamenti.

l'allontanamento del C.T. durante la marcia del treno è proibito dalle norme, e sul macchinista che lo consente graveranno tutte le ricadute penali che ne seguiranno.

Il CoMU invita pertanto i macchinisti al rispetto dell'IPCL **non consentendo l'allontanamento del capotreno** e provvedendo, in caso contrario, all'arresto del treno.

Non dovranno emettersi M 40 né fare annotazioni sul TV 306.

Il capotreno, qualora lo volesse potrà fare la sua annotazione per mancata controlleria a treno in movimento.

Quando il Capotreno prende posto a fianco del macchinista, per l'attenzione alla marcia del treno, egli è tenuto a svolgere servizio di assistenza alla clientela (a treno fermo) solo sul veicolo che occupa.

AMIANTO

E' importante sapere che i mezzi di trazione, come spesso accade, circolano con difformità e/o mancanza di "Mappatura-Scheda Amianto".

Tali irregolarità non permettono al P.d.M. di poter individuare i punti ove trovasi l'amianto, né consentono di ricevere alcuna informazione in merito alle condizioni di rischio che, in quel dato ambiente di lavoro (mezzo di trazione), possono arrecare alla salute del lavoratore.

Pertanto, alla messa in servizio (DL o stazione) o in CV, la mancanza di quanto sopra non consente l'accettazione del mezzo.

Il D.M. 26 ottobre 1995 recita che:

"Ai fini pratici, i materiali contenenti amianto presenti nei mezzi rotabili possono essere divisi in due grandi categorie:

FRIABILI: materiali che possono essere facilmente sbriciolati o ridotti in polvere con la semplice pressione manuale. Questi materiali comprendono amianto spruzzato o in fiocchi, cartoni di amianto, corde e nastri;

COMPATTI: materiali duri che possono essere sbriciolati o ridotti in polvere con l'impiego di attrezzi meccanici (dischi abrasivi, frese, trapani ecc.): questi materiali comprendono cemento amianto e sindanio, amiantite, materiale d'attrito per freni e frizioni, altri manufatti".

Si ricorda che i timbri sul TV 17 e pittogrammi in cabina di guida **sono aboliti** Essi sono sostituiti dalla "**mappatura**", che è estesa anche a tutta la componentistica.

Tali nuovi documenti sono costituiti da:

- 1) la mappatura, allegata al TV 17, (n. 2 schede – fig. 2/a e 2/b)
- 2) l'elenco dei controlli visivi, allegato al TV 17, (n. 1 scheda – fig. 3)

(Il modello della mappatura e dei controlli visivi Fig. 2a; 2b; 3 è contenuto nella "informativa personale di macchina" del 1998)

Al fine di pervenire ad una chiara e minuta informazione e senza perdere di mira la distinzione tra rotabili nell'attesa di bonifica e quelli già bonificati da amianto friabile, si riporta qui di seguito ciò che il P.d.M., nel suo diritto alla salute, deve sapere.

Innanzitutto, assicurarsi che la "Mappatura-Scheda" sia leggibile e non riporti segni di correzione con bianchetto o comunque fatte a penna.

Il P.d.M. che rilevi una qualsiasi modifica dovrà esigere la convalida della correzione, vale a dire: timbro, data e firma dell'apposito incaricato.

Inoltre, controllare che i numeri del rif. Mappa (in alto della scheda) e rif. Rischi (in alto della scheda) nonché numero del mezzo di trazione coincidano su entrambe le schede della mappatura.

E' irregolare che una o entrambe le schede della "Mappatura" portino il numero del rotabile scritto a penna. Detta irregolarità non dà alcuna certezza che la "Mappatura" manomessa sia relativa al mezzo in servizio.

CASO DEL ROTABILE NON BONIFICATO DA AMIANTO FRIABILE

E' obbligatoria la visita almeno trimestrale da parte dell'apposito incaricato.
E' necessario, da parte del P.d.M., verificare che, allegata ai libri di bordo, ci sia la documentazione seguente:
"Mappatura":
fornisce informazione al P.d.M. sui punti dello stato di rischio amianto.
"Elenco dei controlli visivi":
riporta in ordine cronologico le visite trimestrali.

CASO DEL ROTABILE BONIFICATO DA AMIANTO FRIABILE

Accertare che allegata ai libri di bordo vi sia la documentazione seguente:
"Mappatura": fornisce informazione al P.d.M. sui punti dello stato di rischio amianto.
"Elenco dei controlli visivi": riporta la dicitura "ROTABILE ESONERATO DAI CONTROLLI VISIVI TRIMESTRALI" con timbro e firma.

Con riferimento all'ultimo aggiornamento del 29.02.2000 e precisamente al punto 4.5 dell'opuscolo "Informativa per il P.d.M." Ediz.'98", distribuita dall'azienda, riguardante i "ROTABILI CHE ESCONO DAI CONTROLLI TRIMESTRALI", si legge che:

"La mancanza delle suddette schede non deve pregiudicare l'impiego dei rotabili in esercizio. Il reintegro dell'eventuale documentazione mancante deve essere comunque effettuato, anche via fax, dalle strutture di manutenzione preposte, nei tempi più ristretti possibili, compatibilmente con le esigenze di servizio dei mezzi interessati".

Considerato che, qualsiasi notizia trasmessa al P.d.M., in forma verbale, non dà alcuna garanzia circa lo stato di rischio-amianto, è opportuno, in caso di mancanza o difformità della mappatura scheda controllo amianto, operare come segue.

Comportamento

(In deposito, in stazione o in cambio volante)

Mappatura- scheda amianto inesistente o difforme
M40/1

Ore

Si chiede al DM/CD di di comunicare al DCT/CTM che il mezzo di trazione n° di risulta sprovvisto/difforme di "Mappatura-Scheda Amianto". Pregasi provvedere al reintegro di quanto sopra, al fine di tutelare la salute del PdM sul posto di lavoro. In caso contrario, si richiede la sostituzione del mezzo di trazione.

Mancanza controllo trimestrale

M40/2

Ore

Si chiede al DM/CD di di comunicare al DCT/CTM che il mezzo di trazione N° del DL risulta scaduto di visita trimestrale controllo-amianto. Pregasi provvedere alla sostituzione del mezzo al fine di tutelare la salute del PdM sul posto di lavoro.

Rotabili sottoposti a visita trimestrale aventi fessurazioni, rottura al confinamento e/o incapsulamento della coibentazione.

M40/3

Ore

Si chiede al DMdi..... di comunicare al DCT/CTM che al mezzo di traz. N° del DLrisulta fessurazione e/o rottura al confinamento e/o incapsulamento della coibentazione amianto Tale anomalia costituisce rischio per la salute del lavoratore. Si chiede la sostituzione del mezzo.

ATTENZIONE!

Si consiglia di consultare "l'Informativa per il P.d.M. Ediz. '98" distribuita dall'azienda e successive integrazioni. Per informazione sui mezzi che devono riportare la documentazione per l'amianto (sottoposti, cioè, al piano ENEA), il PdM può rivolgersi all'RLS o connettersi al sito Internet

<http://digilander.iol.it/CoMULivorno>

CALDO, FREDDO, RUMORE, POSTURA

Il macchinista dopo aver preso atto che le condizioni ambientali nella cabina di guida non sono idonee all'organismo umano per il microclima o per altri fattori che provocano l'eccessivo caldo/freddo/ rumore o altro, deve valutare quanto ciò può incidere sulle sue capacità di agire in sicurezza e certezza durante la guida. Pertanto, se egli lo riterrà opportuno emetterà il seguente

M40

M40/1

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT/SOP/CTM quanto segue:

si dà avviso che le condizioni ambientali nella cabina di guida (oppure di entrambe le cabine) del mezzo di trazione n° non sono adeguate all'organismo umano per l'eccessivo caldo /freddo/ rumore/ vibrazioni/ esalazioni dovute al (guasto/mancaza/eccezionali avversità atmosferiche/ecc.). Pregasi provvede in merito o al cambio del mezzo al fine di garantire la salute del PdM nonché la salvaguardia dell'esercizio ferroviario.

ATTENZIONE : Nella circolare Maestrini è compreso il caso del rifiuto del mezzo per l'inefficienza delle apparecchiature deputate al microclima.

Note:

Alcuni guasti tipo che rientrano in questo caso sono:

- riscaldamento / condizionamento (vedi Circ. Maestrini);
- porte che non si chiudono o con guarnizioni che non consentono al microlima di essere efficiente o che generano forte rumore o vibrazioni;
- sedie che non hanno la sospensione efficiente o che determinano una incorretta postura;
- odore intenso dovuto a particelle di oli lubrificanti o di residui di combustione, in sospensione nell'aria della cabina di guida, o di altra natura.

Nota per la postura:

Per l'assenza di sedie idonee e/o integre nella cabina di guida il diritto alla salute del lavoratore è compromesso. Una scorretta postura di guida, l'instabilità del sedile o le precarie condizioni di equilibrio possono incidere sull'attenzione alla guida.

Alla messa in servizio (DL o stazione) il mezzo privo di sedili idonee a garantire la corretta postura alla guida, deve essere rifiutato (circolare Maestrini)

Pertanto, sedili con ammortizzatori rotti o corde mancanti o lente che creano avvallamenti o sui quali la schiena urti contro la traversa superiore dello schienale devono essere sostituiti.

Chiunque effettui la sostituzione deve prestare la massima attenzione all'operazione con particolare riguardo all'uso dell'interbinario.

Se occorre emettere M40.

Ipotesi:

Il Referente/DCT/SOP/CTM

Non risponde

non dispone alcun intervento tecnico

Non dispone per il cambio del mezzo

Ordina di utilizzare il mezzo assegnato.

Se il PdM ritiene di poter sopportare lo stress ambientale delle condizioni in essere applicando accorgimenti cautelativi, emetterà un secondo M40/2

Comportamento

M40/2

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT/SOP/CTM quanto segue:

Il Pdm, al fine di garantire la salute propria e la sicurezza dell'esercizio, adotterà una delle seguenti cautele:

- *Viaggerà, coi finestrini aperti della cabina di guida, alla velocità di circa 80/100 Km/h.*
- *Viaggerà alla velocità idonea per ridurre a minimo l'effetto determinato dalle condizioni ambientali in cui opera.*
- *Adotterà una o più soste di ristoro durante la condotta per prevenire stati di malore.*

Se il PdM ritiene di non poter sopportare lo stress ambientale delle condizioni in essere, emetterà un secondo M40/2

M40/3

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT/CTM/SOP quanto segue:

In mancanza di Vs risposta e/o in relazione a Vs. ordine, si ribadisce quanto comunicato con M40 n° Pertanto, si resta in attesa di Vs. preciso ordine in merito al comportamento da adottare.

Se l'ordine viene rinnovato non è eseguibile perché perseguibile penalmente rispetto al D.lg 626 art 5 comma 1 e 2 ed il macchinista ne darà avviso al DCT /SOP/ CTM chiedendo notizia per la prosecuzione del servizio.

Nota:

il macchinista, che durante il lavoro riceve danno alla propria salute da un evento a cui non ha potuto sottrarsi o vi è stato costretto, deve considerare l'accaduto come infortunio.

CAMBIO VOLANTE

In attesa di norme più adeguate si consiglia al PdM di eseguire, **PRIMA DELLA PARTENZA DEL TRENO, CON CALMA E PRECISIONE TUTTE LE OPERAZIONI PREVISTE DALLE NORME** e prendere visione anche dei libri di bordo e dei mezzi di sicurezza a bordo del rotabile.

PRESIDIO SANITARIO DI PRONTO SOCCORSO

Particolare importanza riveste la presenza del presidio sanitario di pronto soccorso sul mezzo di trazione.

IL CONTENUTO MINIMO della cosiddetta "cassetta medicinali", così come previsto dall'art. 29 DPR 303/56, come illustrato nelle circolari FS (TV.32.2/1073/2623/2601/2602 ARG.TR.251 del 06/8/1974 e TV.32.2./1073/2623 del 01/12/1976) e circ. **Dir. San. Roma (02/06/2000 9312 P)**, disposto in un armadietto o una cassetta deve essere il seguente:

- guanti monouso in vinile o in lattice (quattro paia);
- visiera paraschizzi;
- confezione di acqua ossigenata F.U. 10 volumi;
- confezione di clorossidante elettrolitico al 5%;
- confezione di garza sterile 18*10 in bustine singole (dieci);
- confezione di garza sterile 18*40 in bustine singole (dieci);
- pinzette sterili monouso (cinque);
- confezione di rete elastica di misura media;
- confezione di cotone idrofilo;
- confezione di cerotti di varie misure pronti all'uso;
- rotoli di benda orlata alta cm 10 (cinque);
- rotolo di cerotto alto cm 2,5 (due);
- un paio di forbici;
- lacci emostatici (cinque);
- ghiaccio prontouso (due confezioni);
- coperta isotermica monouso;
- sacchetti monouso per la raccolta dei rifiuti sanitari;
- termometro;
- istruzioni e modo di usare i presidi suddetti e di prestare i primi soccorsi in attesa del servizio di emergenza.

La cassetta di pronto soccorso è un presidio antinfortunistico prescritto dalla legge. E' obbligatorio se il luogo di lavoro è lontano da quello di pronto intervento medico, come nel caso del treno e della locomotiva.

Nelle suddette condizioni ogni lavoratore ha diritto ad una preparazione alle pratiche d'intervento di soccorso e all'uso del presidio sanitario di P.S.. Le caratteristiche del presidio sono state stabilite da esperti sulla base delle statistiche degli incidenti sui luoghi di lavoro; la legge lascia al medico competente la possibilità di arricchire il suo contenuto in base alla specificità del lavoro.

L'invito o l'ordine scritto, di partire senza il presidio sanitario di pronto soccorso, non deve scoraggiare il macchinista che, anche in cambio volante, chiederà il regolare presidio sanitario di pronto soccorso.

L'invito raccolto dal macchinista, a partire senza il regolare presidio sanitario di P.S., non ricade nei casi di collaborazione. Molto spesso l'invito è accompagnato da indicazioni di comportamento prive di garanzie per la sicurezza del lavoratore, da non confondere con la sicurezza dell'esercizio.

L'armadietto o la cassetta completa di materiale sanitario sono parte del corredo attrezzi dei rotabili.

Il PdM sul mezzo di trazione deve accertare che la cassetta sia:

Integra

Piombata

Etichettata con intestazione e data della scadenza dei medicinali.

In caso di mancanza o irregolarità¹ del presidio sanitario di pronto soccorso il macchinista deve fare richiesta di regolarizzazione al CD/DCT/CTM/SOP

Comportamento in deposito

Locomotiva per treni merci

Il PdM deve accettare il mezzo di trazione solo con il regolare presidio sanitario.

Mezzo di trazione per servizio viaggiatori

Il PdM deve accettare il mezzo con il regolare presidio sanitario o con la comunicazione, scritta del CD/DCT, che il presidio è in dotazione alla parte rimorchiata.

Comportamento in partenza in stazione o in cambio volante

Locomotiva treni merci

Richiesta di regolarizzazione del presidio sanitario rivolta al referente/CTM con M40/1

Mezzi di trazione per treni viaggiatori

Se il presidio sanitario previsto non è presente neanche sul materiale rimorchiato, il PdM fa richiesta al referente/DCT/SOP di regolarizzazione con M40/1

M40/1

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue: si da avviso che sul mezzo di trazione il presidio sanitario di pronto soccorso, previsto dalla circ. Dir.San. 9312/9 del2/6/2000, è mancante (oppure è irregolare). Si chiede il ripristino della dotazione per l'effettuazione del servizio e si resta in attesa di Vostre disposizioni.

Dopo l'M40/1, la risposta del DCT/CTM/SOP potrà determinare tre diversi casi

- a) Il ripristino del presidio sanitario o la sostituzione del mezzo.
- b) L'ordine di partire con treno privo di regolare presidio sanitario o di utilizzare in caso di bisogno quelli presenti nelle stazioni
- c) L'ordine di prelievo da altro mezzo di trazione del presidio sanitario di P.S.

Il macchinista, se riceve l'ordine del caso b, emetterà successivo M40/2

M40/2

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT/CTM/SOP quanto segue:

Si ritiene che l'ordine ricevuto con M40 n°..... di partire senza il prescritto presidio sanitario sia in contrasto con norme di rilevanza penale e con le disposizioni aziendali applicative. Si preannuncia che in caso di reiterazione dell'ordine ritenuto illegittimo si procederà a denuncia presso le Autorità competenti.

¹ Per irregolarità è da intendersi anche la scadenza di validità o la incompletezza del contenuto della cassetta di pronto soccorso.

Se L'ordine viene rinnovato il PdM potrà:

RIFIUTARSI DI PARTIRE.

Il macchinista, se riceve l'ordine del caso c

Ne darà attuazione riportando sui libri della locomotiva dalla quale si preleva il presidio, gli estremi dell'ordine ricevuto, tenendo comunque presente che gli spostamenti negli scali alla ricerca della locomotiva indicata dal DCT non sempre sono privi di rischio (attraversamento binari, camminamenti non sempre esistenti o sconnessi, scarsa visibilità, ecc.) **Tali condizione può essere motivo di mancata esecuzione dell'ordine** ricevuto, al fine di salvaguardare la propria incolumità. Nell'impossibilità di fare la ricerca o se il materiale prelevato non soddisfa la necessità occorre informare chi ha dato l'ordine e ribadire la richiesta (vedi **M40/4**)

M40/4

ore

Si chiede di trasmettere al DCT/CTM/SOP quanto segue:

Si da avviso che il vostro ordine non ha portato a soddisfare la richiesta (oppure, non è eseguibile per i rischi dovuti al percorso da seguire). Si ribadisce la richiesta e si resta in attesa Vs disposizioni.

ATTESA FUORI RESIDENZA

Il PdM, che è in sosta fuori residenza, ha diritto alla tutela per cui, se nel luogo d'attesa non ci sono condizioni sufficienti di sicurezza e confort, emetterà il seguente

M40

ore

Si chiede di trasmettere al DCT/CTM/SOP quanto segue:

Il PdM che deve effettuare il servizio di, per evitare malori dovuti ad attesa in località non idonea perché manca di sala di attesa (oppure mancanza mensa/presenza di persone malintenzionate/clima inidoneo per Etc.), chiede assistenza in via preventiva per evitare malore dovuti a dette cause oppure di poter rientrare in residenza con il treno (oppure autorizzazione ad usufruire di albergo/ ristorante/ taxi ecc.)

Si resta in attesa di Vs disposizioni, in caso di mancata assistenza sarete chiamati a rispondere nelle idonee sedi degli eventuali danni procurati al Pdm.

Nota:

il macchinista, che durante il lavoro riceve danno psicofisico da un evento a cui non ha potuto sottrarsi o vi è stato costretto, deve considerare l'accaduto come infortunio.

COMPRESSORE GUASTO

Quando alla messa in servizio (DL o stazione) viene riscontrato un compressore guasto, il mezzo di trazione va sostituito (circolare Maestrini) indipendentemente dall'esistenza di un precedente avviso al DCT.

Comportamento

M40

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

si da avviso che a causa del guasto al compressore 1/2 , del sistema di produzione aria compressa della loc. si chiede la sua sostituzione.

Quando il guasto viene rilevato lungo il viaggio, occorre darne immediato avviso al referente/DCT/CTM e segnalarlo sul TV25.

COMUNICAZIONI

In caso d'anormalità di servizio, il comportamento del PdM non deve avere lacune su cui possano reggersi eventuali contestazioni sul suo operato. Egli deve intervenire con sollecitudine, precisione e sintesi con i mezzi a propria disposizione per porre rimedio all'anomalia e/o dare le tutte le informazioni necessarie al referente o al dirigente.

Il macchinista per essere celere nelle comunicazioni può servirsi di un qualsiasi collegamento telefonico disponibile destinando le comunicazioni nel seguente modo:

AI DM/DCM/DC/DCO/DU

le notizie di anomalie riguardanti le condizioni dell'infrastruttura, la sicurezza dell'esercizio o la circolazione.

AI Referente/DCT/SOP/CTM/CD 303

le notizie di anomalie riguardanti i mezzi rotabili o il servizio in corso.

Il Pdm quando ritiene che per le anomalie suddette possono determinarsi sul suo conto gravi responsabilità, denunce o contestazioni disciplinari, è opportuno che faccia comunicazioni scritte (M40) o fonogramma (REG n° 20).

Se la comunicazione (M40), rivolta al proprio referente/DCT/CD 303, può essere formalizzata solo tramite un dirigente dell'Infrastruttura, essa va consegnata o trasmessa via telefono (fonogramma) a quest'ultimo preceduta da "*Si chiede di Trasmettere...*"

ATTENZIONE ! Per motivi di sicurezza la compilazione di un M40, deve avvenire nelle fermate o a treno fermo o quando le condizioni di marcia non impongono una particolare attenzione (marcia a vista, rallentamenti, prossimità di segnali), oppure quando la guida è ad agente unico. (Disp. Infr. 46/2001)

Quando al PdM non è possibile dare comunicazioni

Una comunicazione che non si riesce a trasmettere in alcun modo al destinatario previsto, può essere trasmessa ad un diverso ricevente che però si confermi capace di comunicarla a sua volta al naturale destinatario o prendere provvedimenti adeguati al riguardo **ad eccezione del caso dell'art.41/6 IPCL (soccorso in linea)**.

Per una comunicazione, che non si riesce a trasmettere in alcun modo, è necessario farsi assistere da un testimone che è a conoscenza dei fatti e di cui si accerti la disponibilità a testimoniare e l'identità.

Per una comunicazione che riguarda la sicurezza dell'esercizio, che non si riesce a trasmettere in alcun modo, FERMO RESTANDO GLI INTERVENTI PREVISTI, è necessario che si avvisino i servizi pubblici di emergenza per l'intervento o la verbalizzazione di quanto accade.

CONTROLLO E COMANDO PORTE

Nei convogli dove spetta al pdm il controllo continuo della chiusura delle porte, tramite apposita spia:

DALLA STAZIONE DI ORIGINE IL TRENO NON PUÒ PARTIRE senza l'accensione della segnalazione di porte chiuse. (art. 91 ter, PGOS).

DURANTE LA MARCIA, QUANDO IL CONTROLLO CHIUSURA PORTE VIENE A MANCARE fermare il treno e avvisare il capotreno per verificare l'eventuale apertura di una o più porte; intervenire prima della ripresa della marcia per porre rimedio all'avaria con particolare riguardo alla tutela dei viaggiatori ed alla sicurezza della circolazione.
Ripartire solo dopo aver emesso M40.

M40

Ore ...

Si dà avviso al capotreno che per guasto al controllo di chiusura delle porte, le stesse devono essere controllate dal personale di scorta.

Avaria del comando/consenso apertura e/o chiusura porte

Anche se i rotabili sono provvisti del dispositivo di chiusura porte comandato dalla ruota fonica, l'avaria dell'apparecchiatura suddetta deve essere notificata al Capotreno e al DCT perché comporta un degrado della sicurezza per i viaggiatori.

In DL o in stazione sede di manutenzione, l'avaria del comando/consenso, in **una delle due cabine di guida** del mezzo di trazione, prevede la non accettazione del mezzo alla sua messa in servizio (Circolare Maestrini).

In ogni caso, alla messa in servizio, l'avaria del comando/consenso **nella cabina di guida da utilizzare**, prevede la non accettazione del mezzo (Circolare Maestrini)

Comportamento

Emettere se occorre il seguente M40.

M40

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue.

Si dà avviso che la loc (oppure vettura pilota n°) presenta avaria al comando/consenso apertura e chiusura porte. Pertanto si chiede la sostituzione (oppure locomotiva in testa o giro della locomotiva per utilizzare altra cabina di guida) o Vostre disposizioni scritte in proposito.

Per l'avaria del comando/consenso di apertura e chiusura porte in cambio volante, proseguire dopo aver avvisato con M40 il Capotreno ed il DCT.

M40

Ore

Si dà avviso al CT che dal mezzo di trazione...../vettura pilota n°..... non è possibile comandare l'apertura e chiusura delle porte. Inoltre si chiede di avvisare il DCT della condizione di degrado per i provvedimenti da adottare.

CRISTALLI FRONTALI - TERGICRISTALLI

L'obbligo dell'utilizzazione di vetri di sicurezza frontali (VSF – specifiche tecniche FS 308474) è imposto dalla delibera n°14 del 27/4/2000 a firma del direttore di Infrastruttura e costituisce condizione per la circolabilità dei mezzi di trazione sulla rete.

Tutte le cabine di guida devono essere dotate di VSF.

Essi sono costituiti da più vetri con l'interposizione di un materiale plastico che, in caso di rottura, limita al minimo la dispersione nella frantumazione del vetro (in aggiunta al VSF, a lato interno della cabina di guida, può essere addizionata una pellicola trattenitrice di schegge). La mancanza di tali vetri di sicurezza costituisce, una carenza di protezione da rischi peraltro individuati nei "documenti di valutazione rischi" previsti dal Dlgs 626/94.

Quanto sopra trova peraltro conferma in una sentenza del Tribunale di Verona che, in data 29 marzo 2001, ha condannato la Società, nella persona dell'ing. Emilio Maestrini, per non aver installato sui mezzi che ne erano privi, i VSF. Pertanto in tali condizioni (cabina utilizzata) la locomotiva non deve essere presa in consegna per motivi di autotutela.

Comportamento

Alla messa in servizio (DL o stazione e cambio volante)

Rottura del vetro frontale in cabina utilizzata (Circolare Maestrini) e/o della avaria ad entrambe i tergicristalli

M40/1

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

si da avviso che il mezzo di trazione presenta la seguente anomalia: Inefficienza entrambi i tergicristalli/vetro frontale rotto.

Pertanto si chiede la sostituzione del mezzo.

Mancanza VSF in cabina utilizzata

M40/2

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue: si da avviso che il mezzo di trazione non presenta i vetri frontali di sicurezza di tipo "stratificato", come previsto dalla delibera n° 14 di Infrastruttura del 27.4.2000. Pertanto, a garanzia della incolumità e sicurezza propria e del servizio ferroviario, si chiede la sostituzione del mezzo.

DOTAZIONE DI SICUREZZA

Premesso che la dotazione del mezzo di trazione è composta:

1. dagli strumenti deputati alla sicurezza della circolazione del mezzo di trazione (torce, cavo di schuntaggio, bandiere rosse e verdi, bilux, chiave di chiusura porte della locomotiva, chiave tripla e chiave a bracciale con stampigliatura del gruppo e numero della locomotiva);
2. dispositivi antinfortunistici (presidio sanitario, casco e calottine monouso);
3. mezzi antincendio;
4. strumenti per la regolarità del servizio come gli utensili meccanici, aste o maschera per il traino, gli accoppiatori elettrici, pneumatici e meccanici, i fanali di coda portatili, la chiave tripla, i moduli, il fioretto, la treccia di rame, i mezzi di protezione individuale ecc.

La mancanza o l'inadeguatezza della dotazione del punto 1 pregiudica la sicurezza dell'esercizio. Pertanto, ad eccezione della mancanza della chiave chiusura del mezzo di trazione, occorre che prima della partenza del treno avvenga il ripristino di quanto elencato.

Comportamento

Inoltare la richiesta verbale al DCT/CTM/SOP e, se occorre, emettere il seguente

M40/1

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT/CTM/SOP quanto segue:

si da avviso che il mezzo di trazione n°..... per poter effettuare servizio al treno necessita di

Come da precedente contatto telefonico (se è stato possibile) si conferma l'attesa di disposizioni in proposito. In mancanza di Vs disposizioni o della realizzazione di quanto richiesto si chiede la sostituzione del mezzo di trazione.

Dopo l'M40/1, la risposta del DCT/CTM/SOP potrà determinare tre diversi casi

- a) Il ripristino della dotazione richiesta o la sostituzione del mezzo
- b) L'ordine di utilizzare la locomotiva
- c) L'ordine di prelievo da altro mezzo di trazione di quanto richiesto

Nel caso "b" emettere il seguente M40/2

M40/2

Ore

*Si chiede di trasmettere al DCT/CTM/SOP quanto segue:
Si richiede di rinnovare per iscritto l'ordine ricevuto verbalmente di partire senza quanto richiesto con M40 n°.....Il suddetto ordine, che contrasta con il codice penale e con l'articolo 94 comma c e g del CCNL, sarà impugnato nelle sedi di giudizio opportune.*

Anche se L'ordine viene rinnovato il PdM dovrà rifiutarsi di partire.

Il macchinista, se riceve l'ordine del caso "c"

Segua la stessa procedura indicata nel caso "c" del paragrafo "presidio sanitario" riportato in questo manuale riguardante le cautele da adottare negli spostamenti in ambito ferroviario

La mancanza della dotazione dei punti:

- 2) presidio sanitario, vedere il paragrafo: "presidio sanitario";
- 3) "estintori antincendio": vedere il paragrafo estintori antincendio;
- 4) strumenti utensili, ecc.: vedere nel manuale i casi specifici e comunicare al referente la mancanza chiedendo il reintegro anche allo scopo di evitare responsabilità dovute alla carenza.

ESTINTORI ANTINCENDIO

Gli estintori e i sistemi antincendio sono strumenti deputati alla sicurezza, la loro inefficienza alla messa in servizio (sempre) consente il rifiuto del mezzo (Circolare Maestrini).

COMPITI DEL PDM

Il PdM appena ha coscienza dell'incendio di un rotabile deve fermare il convoglio, possibilmente fuori galleria, ed agire secondo la disponibilità dei mezzi a sua disposizione.

L'estintore portatile deve essere usato all'esterno dei rotabili o internamente ma in spazi ove non sia possibile una saturazione d'estinguente che possa nuocere all'operatore, agli altri lavoratori presenti ed ai viaggiatori privi di adeguate protezioni (maschera).

L'estintore automatico, che è maggiormente efficiente se le porte dei rotabili sono chiuse, deve essere usato senza indugiare azionando il comando elettrico o manuale lì dove è previsto.

Il macchinista, quando è previsto dai tempi accessori, è tenuto a controllare:

la corretta segnalazione relativa all'efficienza dei sistemi antincendio, la quantità, l'integrità, l'ubicazione, la certificazione visibile delle apparecchiature A.I. e la corretta chiusura delle porte e pannelli che consentono l'azione degli estintori automatici.

Il citato controllo, eseguito anche in momenti diversi da quelli suddetti, non è contestabile in quanto fornisce maggior tutela della sicurezza propria e dell'esercizio.

Notizie**estintori portatili**

devono avere un certificato adesivo (norme UNI 9994) con:

- numero di matricola;
- firma dal tecnico che ha eseguito i controlli;
- data dell'ultimo controllo semestrale;
- data dell'ultima revisione;
- data di collaudo.

Controllo semestrale	Verifica della pressione, peso, regolarità della etichettatura, accessori e piombatura
Revisione triennale (estintori portatili da 6 Kg)	Scarica e ricarica del contenuto e controllo.
Collaudo ogni 6 anni (estintori portatili da 6 Kg)	Prove di tenuta del serbatoio, punzonatura, nuova data.

ESTINTORI DELL'IMPIANTO ANTINCENDIO

devono avere un certificato (adesivo o cartellino inserito in bustina) con:

- numero di matricola;
- data dell'ispezione semestrale;
- nome della società FS e dell'incaricato all'ispezione;
- esito del controllo;
- data dell'ultima ricarica estinguente e ditta esecutrice;
- data di scadenza del collaudo quinquennale ISPSEL.
- società Fs in possesso di certificato originale collaudo ISPSEL

Controllo in occasione RT	verifica, pulizia, controllo di efficienza regolarità di spie, comandi, piombature e pressioni
Controllo semestrale	Verifica del peso e della regolarità di etichettatura, accessori e piombatura.
Controllo 12 mesi	Controlli di RT + semestrali + controllo ostruzione tubi e prove di funzionamento apparecchiature
Collaudo ogni 5 anni (10 anni se costruiti fino al 31/12/1995)	Prove di tenuta del serbatoio, punzonata data collaudo e ricambio del tubo flessibile di collegamento

(Tutte le operazioni di controllo eseguite dall'azienda vanno annotate e firmate su un apposito registro)

**Le scadenze di revisione e di collaudo vanno conteggiate dall'anno successivo alla data di fabbricazione. Esempio:
per estintori costruiti nel 1997, la revisione scade 31/12/2000).**

CONTROLLI DEL PDM

Nel caso egli riscontrasse sui mezzi di trazione tutti gli estintori portatili esauriti, mancanti o con certificazione irregolare (priva delle scadenze di controllo/revisione/collaudo), dovrà emettere M40/1 chiedendo almeno un estintore portatile valido, per effettuare il servizio.

Nel caso di mezzi di traz. con guasto al dispositivo d'avviso o comando antincendio. e/o relative bombole, occorre chiedere la sostituzione del mezzo (per il telecomando il posizionamento dalla locomotiva in testa al treno.)

Mancanza estintori portatili validi nelle cabine di guida

Comportamento

M40/1

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

si da avviso che la loc. n°..... o la vettura pil n° risulta sprovvista di estintori portatili validi. Per il proseguimento in sicurezza del servizio si chiede la dotazione di almeno un estintore portatile valido o la sostituzione del rotabile oppure Vostre disposizioni.

Apparato antincendio a sottrazione di ossigeno non idoneo

Comportamento

M 40/2

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

si da avviso che il sistema antincendio del mezzo di traz. n° non è idoneo; si chiede la sostituzione del mezzo e/o disposizioni in merito.

Apparato antincendio non idoneo su elettrotreni, automotrici e similari

Comportamento

(Quando la disattivazione di uno dei mezzi di trazione non offre garanzie di sicurezza o regolarità del servizio)

M 40/2

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

si da avviso che il sistema antincendio del mezzo di traz. n° oppure del complesso non è idoneo; si chiedono disposizioni in merito alla la sostituzione del mezzo e/o del complesso.

Apparato antincendio non idoneo su treni in telecomando

Comportamento

M 40/2

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

si da avviso che il sistema antincendio della locomotiva non è utilizzabile dalla cabina di guida del treno; si attendono disposizioni al riguardo, in mancanza delle quali si chiede la sostituzione della locomotiva o il posizionamento del mezzo in testa al treno.

ATTENZIONE ! Il presenziamento della locomotiva con circuito Antincendio guasto da parte di un o dei macchinisti e l'ausilio del C.T. per assistere alla guida il 1° agente, sarà da adottare esclusivamente se l'anormalità si verifica durante la marcia del treno, e solo fino a termine corsa (art. 91 PGOS).

FANALI DI TESTATA LOCOMOTIVA / FANALI DI CODA

Entrambi i fanali di testata lato cabina utilizzata, devono essere efficienti, come previsto dagli art. 9 e 11 Regolamento Segnali.

In DL la loc. potrà essere accettata esclusivamente con i quattro fanali funzionanti (Circolare Maestrini). In Stazione e Cambio Volante, se in possesso di lampadine di ricambio, il PdM effettuerà la regolarizzazione, sempre che tecnicamente ciò sia possibile. In mancanza di scorta potrà utilizzare una lampadina della testata loc. non utilizzata.

Nell'impossibilità di effettuare tale regolarizzazione e trovandosi nelle condizioni previste dai regolamenti per l'utilizzo delle segnalazioni notturne, il PdM non riterrà il mezzo di trazione idoneo al servizio e ne darà avviso al DCT emettendo il seguente

M40/1:

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

Si dà avviso che la loc..... presenta un solo fanale di testata anteriore senso marcia funzionante, contrariamente a quanto previsto dagli art. 9 e 11 Regolamento Segnali. Per tale motivo la loc. non è nelle condizioni previste dai regolamenti per l'effettuazione del treno.

Si rammenta al P.d.M. che dai regolamenti

non è ammessa la circolazione dei treni con un solo fanale di testata funzionante, quando ne sia prevista l'accensione.

Entrambi i fanali di coda a luce rossa fissa o lampeggiante devono essere efficienti, come previsto dagli artt. 9 e 12 del Regolamento Segnali.

Essi rappresentano una segnalazione essenziale la cui inefficienza può provocare gravissimi inconvenienti

In D.L. e in Stazione la loc. potrà essere accettata esclusivamente con i due fanali di coda efficienti.

Per questo motivo è importante che il guasto di un fanale di coda, venga segnalato dal P.d.M. in arrivo.

Nel caso il CD o DCT cerchi di convincere il PdM a partire (anche se di giorno) con un solo fanale efficiente, necessita emissione del seguente

M.40/2:

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

si dà avviso che la loc.....presenta un solo fanale coda treno funzionante, contrariamente a quanto previsto dagli artt. 9 e 12 del Regolamento Segnali. Per tale motivo la loc. non è nelle condizioni previste dai regolamenti per l'effettuazione del treno.

Non è ammessa la circolazione con un solo fanale di coda funzionante, quando ne sia prevista l'accensione.

Le segnalazioni di testa e di coda del treno, quando non sono rispondenti al regolamento, devono essere regolarizzate per permettere al treno di viaggiare in sicurezza.

DORMITORI

Il PDM che usufruisce del dormitorio deve poterlo fare nelle condizioni previste dal DPR 303/1956, art. 44, sia per i dormitori che per gli altri ambienti igienico-assistenziali tra cui i bagni

(art. 38), gli spogliatoi (art. 40), i refettori (art. 41), i locali di ricovero e di riposo (art. 43). In pratica, gli ambienti sopra citati devono essere climatizzati secondo le necessità, avere un livello d'igiene e una bassa rumorosità per favorire il riposo e la salute dei PDM (art. 11 dello stesso DPR). Nella stagione estiva può verificarsi che il PDM possa trovarsi nella condizione di non poter godere del riposo nei dormitori per guasto all'impianto di climatizzazione o per rumori esterni.

Comportamento

Per tutte le condizioni sopra descritte il PDM può emettere il seguente M40:

Ore

*Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:
si dà avviso che per guasto al riscaldamento/condizionamento/per eccessiva rumorosità nella stanza/per nel dormitorio o albergo di mancano le normali condizioni a garanzia del riposo/salute/igiene.
Pertanto, non potendo usufruire del regolare riposo per l'effettuazione della propria prestazione prevista dal turno assegnatogli, il PDM rientra in sede con vettura n°.....da..... con partenza ore..... ed arrivo a.... ore....., salvo vostre disposizioni che garantiscano tempi regolari di RFR e condizioni igienico-ambientali a norma di legge.*

Il riposo non goduto, a causa di carenze che non consentono il recupero psicofisico, è una condizione di cui il PDM deve tenere conto per la ripresa del servizio poiché il livello di attenzione alla marcia del treno è una delle componenti essenziali della sicurezza dell'esercizio.

FRENI A MANO

Alla messa in servizio, in caso di guasto accertato ad entrambi i freni a mano (o quello a molla) esistenti, la locomotiva va rifiutata (DL o stazione) (Circolare Maestrini).

Comportamento

M 40

Ore

*Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:
si chiede la sostituzione del mezzo di trazione a causa del guasto dei freni a mano/molla*

GALLERIA, EMERGENZE

Il macchinista di un treno in corsa che si rende conto che è stato attivato il freno di emergenza, in caso d'incendio, o in caso di altri inconvenienti gravi, nel più breve tempo deve:

- adottare, in collaborazione con il PdB, tutte le misure ritenute idonee per tutelare l'incolumità dei viaggiatori e degli altri lavoratori presenti.
- arrestare eventualmente la circolazione sui binari di circolazione attigui e adottare tutte le iniziative possibili a secondo del tipo di linea o tunnel in cui si trova.
- comunicare con il CT/DM/DC/DCO/DCT per dare/ricevere informazioni sull'inconveniente (incendi, svii, frane, presenza sostanze tossiche ecc.).
- procurarsi i mezzi di protezione individuale appena ne ravvede la necessità, per spegnere un principio d'incendio o effettuare un dimezzamento o altro.

Inoltre, se sarà necessario allontanarsi dal luogo dove si sta verificando l'incendio di un treno il macchinista non deve dimenticare di:

- **adottare in collaborazione con il PdB, tutte le iniziative per l'evacuazione in sicurezza dei viaggiatori**
- stazionare il mezzo di trazione
- mettere uno o più freni a mano ai rotabili.
- portare con se, se di notte o in galleria, il biluce e le torce.
- possibilmente, memorizzare le eventuali sostanze pericolose trasportate.
- raggiungere la prima nicchia in galleria per procurarsi mascherine e torcie a fiamma bianca (accendibile con accendino o torcia a fiamma rossa).

Le suddette indicazioni vanno ad integrare quelle contenute nella *disposizione di Trenitalia (AD 17 30/7/01)* **che il CoMU ritiene comunque inadeguata data la complessità della questione.**

La potenziale estrema pericolosità degli incidenti ferroviari in galleria impone un'attenzione particolare sui sistemi antincendio a bordo dei treni, sulle condizioni e dotazioni delle gallerie, le quali spesso non sono conformi agli standard di sicurezza internazionali. Pertanto, occorre l'impegno costante del PdM affinché ogni deficienza relativa ad antincendio e gallerie sia segnalata emettendo M40 ai responsabili della RFI e/o alla propria divisione. E' importante che prima della partenza del treno i sistemi antincendio siano sempre conformi alle dotazioni e norme previste.

M40

Ore...

Si da avviso che nella galleria mancano torce di evacuazione nelle nicchie di ricovero (o altro) / l'illuminazione non è efficiente / gli stradelli laterali non sono percorribili / manca la visibilità di cartelli indicatori, dei cippi, / etc.

GANCIO RESPINGENTI

Alla messa in servizio di un mezzo di trazione (DL o stazione) la mancanza o l'anormalità ai dispositivi di trazione e repulsione del mezzo di trazione, dell'asta di traino, della maschera di traino e relativi accessori, comporta, la non accettazione della locomotiva (Circolare Maestrini).

Comportamento

M40

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

si da avviso che il mezzo di trazioneper il treno presenta il guasto/mancanza dei dispositivi di trazione/repulsione/maschera.

Si resta nell'attesa di disposizioni, in mancanza delle quali si chiede la sostituzione del mezzo di trazione.

Il referente, ricevendo tale M40 potrà dare esplicita autorizzazione a partire con le suddette deficienze salvo casi eccezionali.

INCIDENTI

Al PdM coinvolto in un inconveniente di esercizio grave consigliamo di adottare il seguente comportamento.

- Consegnare la zona tachigrafica solo al proprio impianto allegata al TV 306E.
- Oppure, nei casi più gravi, agli agenti o ufficiali di Polizia Giudiziaria presenti che possono "acquisire" o "sequestrare" la zona tachigrafica contestualmente alla redazione di un verbale di cui devono rilasciare copia al PdM.
- Dichiarare come ci si sente (se in stato confusionale o sotto shock e chiedere il ricovero).
- Se interrogati, dare le generalità, chiedere se si è interrogati come persona a conoscenza dei fatti o come indagati e farlo trascrivere.
- Se interrogati come persona a conoscenza dei fatti e si intuisce che le domande possano arrecare danno in quanto repute tendenziose, non rispondere, dichiarando e facendo trascrivere che dalle domande stesse si reputa di essere trattati come indagati e quindi richiedere la presenza di un legale, ovvero avvalersi della facoltà di non rispondere. Questo comportamento vale anche per le cause disciplinari di una certa rilevanza o inerenti quanto sopra.
- In caso di investimento vero o presunto a danno di persone si consiglia di non riprendere la marcia dopo l'arresto del convoglio finché non sarà rilasciato nulla osta scritto da parte delle Autorità Giudiziarie sul TV 306E specificante l'ora di autorizzazione per la ripresa della corsa.

INCONVENIENTI IN LINEA

Allarme boccole / Allarme generale / Discesa accidentale viaggiatori / Cadaveri in linea / Verifiche generiche in linea / Incendi al materiale trainato o al mezzo di trazione / Incendi in linea / Incidente ad un treno merci adibito al trasporto di merci pericolose / Incidenti / Deragliamenti / intervento del freno di emergenza sul treno / Piccola manutenzione o controllo ai rotabili in linea con l'uso dell'intervia. Sono tutti casi in cui il PdM deve chiedere la sospensione della circolazione dei treni (con M40) al binario attiguo, ed intervenire tempestivamente come se ci fosse un ostacolo sull'altro binario.

MANCANZA DI LIBRI DI BORDO O DEPANNAGE

Per la mancanza sul mezzo di trazione del TV 25 e/o TV 17 o della scheda di stato allegata alla guida depannage o della stessa guida , emettere M 40.

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

si da avviso che sul mezzo di trazione n°manca il libro TV 25 e/o TV17 e/o scheda di condizione del mezzo. Pertanto, si ne chiede l'immediato reintegro o, in mancanza, la sostituzione del mezzo di trazione.

Il Pdm può partire nel caso di mancanza libri o scheda solo con una comunicazione scritta che certifichi quali sono le condizioni di utilizzo del mezzo. **Non può partire in mancanza della guida "depannge" ove prevista**

MARCIA A VISTA – CASI

MOTIVAZIONI E POSSIBILITA'	ALTERNATIVA
Bombe in linea o quando esista una condizione di pericolo determinata da situazione di natura non strettamente ferroviaria. <u>Nessuna possibilità</u>	Ricognizioni autorità competenti. Attesa nulla osta suddette autorità
Frana, allagamento, ponte pericolante, smottamento in corso. Nessuna possibilità	Ricognizione da parte di tecnici di linea
Rotaia rotta Nessuna possibilità	Ricognizione da parte di tecnici di linea
Massicciata in dissesto Nessuna possibilità	Ricognizione da parte di tecnici di linea Istituzione di rallentamento
Sobbalzi e sbandamenti Nessuna possibilità	Prescrizione di riduzione di velocità a Km/h da a
Per protezione viaggiatori che attraversano il binario all'arrivo del treno <u>Nessuna possibilità</u>	Applicare normativa (Art. 56/6 R.S.) Ingresso col segnale a via impedita e sorveglianza della stazione-
Distacco dai rotabili di organi importanti (porta, respingente, ecc.), oppure caduta merci trasportate. <u>Possibilità con limitazioni</u> Nota (1)	Nelle condizioni indicate, la MAV dovrà essere concordata fra chi la richiede (DM o posto di linea) e PdM. In caso di obiettive difficoltà quali quelle indicate, verrà fatto ricorso alla ricognizione con locomotiva isolata o con altri mezzi a disposizione. (carrello o a piedi)
Per presenza di persone estranee all'azienda lungo la linea. Nessuna possibilità- Nota (2)	Ricognizione autorità competenti
NOTA (1) Si, ma con le limitazioni derivanti da: lunghezza del tratto in soggezione, acclività della linea, peso rimorchiato, tipo di trazione e condizioni atmosferiche.	
NOTA (2) L'ordine di eseguire marcia a vista va rifiutato dal PdM anche nei seguenti casi: presunto cadavere in linea; presenza Polfer sulla sede ferroviaria, ecc. quando è riferito a tutte quelle situazioni in cui l'ostacolo è da ritenersi mobile e la sua mobilità è tale da modificare lo spazio di visuale libera (e di frenatura) nel quale il PdM deve poter fermare prontamente il treno.	

PASSAGGI A LIVELLO

Il CoMU, in carenza di quanto previsto al punto 1 comma A e B dell'accordo sulla sicurezza del 20/01/97 ma nel pieno rispetto delle leggi italiane, indica ai macchinisti di **non superare i PL guasti con sbarre aperte.**

ATTENZIONE!

Si ricorda che più di un macchinista è stato sottoposto a procedimento penale in seguito all'urto di veicoli stradali avvenuto oltre la testa del treno.

1° CASO

M40 da consegnare al DM in caso di prescrizione di marcia a vista se non è specificata la condizione di presenziamento e di apertura o chiusura delle barriere.

Ore...

Al DM di con riferimento al vostro M40 n°..... del con il quale si prescrive al treno marcia a vista al PI Km..... si richiede riscontro scritto circa regolare posizione di chiusura delle barriere o, in assenza di tali condizioni, esistenza o meno delle protezioni lato strada specificatamente previste dal DPR 495/92.

2° CASO

M40 da consegnare al DM in caso di assenza delle protezioni di un PL aperto e impresenziato.

Ore....

Al DM di Macchinista treno odierno dà avviso al DM che a seguito obbligo ottemperanza al DL 285/92 e DPR 495/92 e per propria salvaguardia, non potrà partire dalla stazione di fino a quando il PI Km di cui all'ordine di marcia a vista M40 n° della stazione di non sarà posto nelle condizioni di sicurezza lato strada, come stabilito dalle leggi su menzionate e di polizia ferroviaria. Il PdM è disponibile per trasportare agenti e mezzi di segnalamento sul PL guasto.

3° CASO

Fonogramma da inviare in caso di arresto in linea in precedenza a PL con barriere alzate

Ora....

Al DM/DC/DCO di Personale treno n°..... fermo in precedenza P.L. Km con barriere alzate, avendo riscontrato l'assenza dei segnalamenti sostitutivi di protezione lato strada, non ritiene di poter avanzare garantendo che nessun mezzo stradale entri in collisione durante il transito del convoglio sulla sede stradale. Si richiede l'intervento di agente munito dei prescritti mezzi di segnalamento previsti dal DPR 495/92.

Informativa sui P.L.

A tal proposito riportiamo integralmente il comma 1 dell'art. 184 del Regolamento d'attuazione (DPR n° 495 del 16 dicembre 1992, aggiornato con DPR n° 610 del 16 settembre 1997) dell'art. 44 del Codice della strada:

"In caso di avaria dei meccanismi di chiusura del PL con barriere o semibarriere, le stesse sono sostituite con almeno un cavalletto per parte che deve essere esternamente a strisce rifrangenti bianche e rosse. Le barriere e le semibarriere sono, altresì, sostituibili con una bandiera rossa rifrangente e con una lanterna a luce rossa di notte e negli altri casi di scarsa visibilità, manovrate dall'addetto alla custodia dei PL..."

PROTEZIONE SQUADRE E CANTIERI

L'uso del fischio e/o della tromba insieme alla posa in opera dei cartelli "F" , "C" , "S" costituiscono strumenti di protezione per chi lavora in linea.

La mancanza dei cartelli citati è un grave pericolo per coloro che lavorano sulla sede ferroviaria (la sede ferroviaria è la zona che comprende i binari e gli stradelli laterali ai piedi della massicciata). Il macchinista che si accorge della mancanza dei cartelli, oltre ad adottare di iniziativa tutti gli accorgimenti possibili per evitare infortuni, darà notizia al DM/DCM/DCO/DU ed emetterà il seguente M40.

Comportamento

M40

Ore

Si da avviso al DC/DCO/DM/DCO che in prossimità del Km(del binario pari/dispari) della presenza in linea di cantiere e/o squadra lavori non protetta dalle prescritte segnalazioni. Si invita pertanto ad adottare immediatamente tutte le misure di sicurezza per la tutela e l'incolumità delle persone.

PROVA FRENO

La prova freno effettuata dal PdM deve essere comandata solo nelle località e sui binari riportati nella apposita circolare, verificando che siano soddisfatte le condizioni antinfortunistiche. In particolare si può rifiutare l'effettuazione delle prove freno se il sentiero è, per qualsiasi ragione, non percorribile (per es. buche, vegetazione, neve, ostacoli), oppure se l'illuminazione è insufficiente o non vengono forniti al PDM i mezzi necessari (lampada portatile, radio, vestiario idoneo, mezzi antinfortunistici).

PULIZIA DELLE CABINE DI GUIDA

Al rientro in DL il PdM deve SEMPRE richiedere la pulizia delle cabine di guida.

Alla messa in servizio (in DL o stazione), il PdM verifica che la pulizia delle cabine di guida sia stata effettivamente eseguita, altrimenti potrà rifiutare il mezzodi trazione.

Se il sistema di pulizia vetri del rotabile è inefficace o insufficiente ad assicurare la dovuta visibilità al PdM, occorre fare richiesta di pulizia informando il DCT ed il dirigente della stazione.

Comportamento

M40

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

si chiede pulizia della cabina di guida (oppure pulizia dei vetri frontali nella stazione di) della locomotiva per effettuare il treno.....

Tabella di pulizia cabine di guida e corridoi delle locomotive elettriche e diesel

ZONA DA PULIRE	PULIZIA NORMALE Cabine e corridoio	PULIZIA RADICALE Cabine e corridoio	REQUISITI DI QUALITA'
Pavimenti, pareti soffitto, armadio abiti	Spazzare, aspirare, spolverare	Spazzare, aspirare, lavare, asciugare	Visibilmente pulito
Ripiani banco di manovra, sedili	Pulire	Aspirare, lavare, asciugare	Pulito
Portacenere	Vuotare e pulire	Vuotare e pulire a umido	Pulito e vuoto
Vaschette raccogliatrici sotto il grigliato del pavimento		Vuotare e pulire a umido	Pulito e vuoto
Lavandino	Sturare, lavare, disinfettare	Sturare, lavare, disinfettare	Visibilmente pulito senza odori sgradevoli
Finestrini, vetri	Lavare con detergente ed asciugare	Lavare con detergente ed asciugare	Pulito
Interno in genere		disinfettare	Disinfettato
Motori termici		Lavare con idropulitrice e asciugare	Visibilmente pulito
Comparto raffreddamento (no radiatori)		Lavare con idropulitrice e asciugare	Senza sporcizia grossolana
Pavimenti, pareti, finestrini vano motore loc. diesel		Lavare e asciugare	Visibilmente pulito

REC NON EROGABILE

Il PdM non accetterà il mezzo di trazione con REC non erogabile, per tutti i servizi in cui ne è prevista l'erogazione.

Comportamento

M40

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

si da avviso che per un guasto alla condotta del REC, il mezzo di trazione n° non eroga tensione ai rotabili in composizione. Si attendono disposizioni (oppure si chiede la sostituzione del mezzo).

RIPETIZIONE SEGNALI MANCANTE O GUASTA

Ai sensi della Disposizione Infrastruttura n° 12/2001 p.1.21, la R.S deve essere installata ed efficiente “...su tutti i rotabili destinati a percorrere almeno un tratto di linea attrezzato con codifica che comprenda n° 2 stazioni o comunque tratti di linea attrezzati di lunghezza superiore a 10 chilometri...”

Quando un treno viaggia su linee dotate di blocco elettrico automatico con ripetizione segnali in macchina sui mezzi di trazione e sulle vetture pilota, per l'accordo del 20/1/97 e per la circolare MD7CND.TRFO.400.24, l'apparecchiatura R.S. in cabina di guida dovrà essere efficiente.

Se durante la marcia si verificasse un'avaria alla RS dovrà essere garantito l'arrivo a destinazione finale. Nel caso bisogna attenersi alla tabella di frenatura adatta e dare avviso immediato al DC/DCO (marcia parallela), al DCT affinché alla prima occasione utile il mezzo sia sostituito (M40/2).

NOTA IMPORTANTE:

Alla messa in servizio in impianto sede di manutenzione, deve essere garantita la ridondanza della RS nelle due cabine di guida.

In caso contrario il mezzo deve essere sostituito (circolare Maestrini). (M40/1).

Alla messa in servizio in stazione la RS della cabina utilizzata deve essere efficiente. In caso contrario il mezzo deve essere sostituito (circolare Maestrini). (M40/1).

Ogni manovra come la inserzione o la disinserzione della R.S. da eseguire in luogo diverso dalla cabina di guida deve essere fatta a treno fermo.

L'apparecchiatura deve essere considerata guasta quando:

- il guasto è regolarmente annotato sui libri di bordo del rotabile;
- le prove eseguite prima della partenza non hanno avuto esito regolare, o comunque il rubinetto di esclusione della frenatura d'urgenza deve restare chiuso per evitare l'intervento della frenatura stessa;
- il rubinetto di cui sopra è aperto, ma risulta privo dell'apposito piombo che ne garantisce il mantenimento in tale posizione. In tal caso l'apparecchiatura potrà essere considerata efficiente solo se esiste la registrazione delle informazioni sulla zona tachigrafica e non esistano al riguardo annotazioni sui libri di bordo del rotabile;
- per intervento della frenatura d'urgenza non sia possibile ottenere il riarmo della frenatura stessa dai pulsanti RF, ed occorre provvedere alla chiusura del rubinetto di esclusione;
- avvenga lo spegnimento della luce AC o della luce di un codice;
- permanga a bordo l'AC in zona codificata anche dopo aver superato un segnale di 1° categoria a via libera.

(Allegato XIV IPCL, punto 6.1)

Comportamento

Guasto alla messa in servizio (DL o stazione)

M40/1

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

nel rispetto delle norme vigenti si chiede la sostituzione del mezzo di trazione/vetture pilota n°a causa del guasto della ripetizione segnali che la rende inutilizzabile su linee attrezzate.

Guasto lungo il viaggio (dove è prevista la marcia parallela)

M40/2

Ore

*Si chiede di trasmettere al DC/DCO:**si comunica che la loc...../vettura pilota n°viaggia con RS guasta.***RODIGGI FERROVIARI**

Quando alle ruote dei rotabili viene rilevata la rifollatura (sbavatura di materiale ferroso che identifica la perdita del profilo del piano di rotolamento della ruota), e/o il consumo dei bordini delle ruote dei rotabili (fenomeno già conosciuto come spigolo vivo), occorre adottare una limitazione di velocità massima del treno.

In particolare per i bordini consumati, cosiddetto "spigolo vivo" **non è ammessa la circolazione per gli ETR, le E 444, E 402 A/B, E 412 e le Ale 601**. Mentre è consentita la circolazione con **limitazione a 100 Km/h** per i seguenti gruppi di loc: D 343, D 345, D 443, D 445, E 453, E 454, E 424, E 636, E 645, E 646, E 656, E 652

Comportamento

M40

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

si da avviso che il mezzo di trazione presenta il bordino al limite o sotto le dimensioni minime consentite. Pertanto, si chiedono disposizioni in proposito; in mancanza il treno viaggerà, a scopo precauzionale, a rango "A" e alla velocità massima di 100 Km/h, come previsto dalla circolare M.T./G.M.I.O.5./ITL.8 ARG. TR.290 del 23.8.1999

oppure

si da avviso che il mezzo di trazionepresenta rifollatura agli assi n°..... Pertanto, si chiedono disposizioni in proposito, in mancanza, il treno viaggerà, a scopo precauzionale, alla velocità massima di 50 Km/h.

RUMOROSITA' MECCANICA DEL MEZZO

La rumorosità meccanica anormale degli organi del moto e/o delle sospensioni è motivo di sostituzione del mezzo

Comportamento

M40

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT la richiesta di sostituzione del mezzo di trazione per rumorosità anomala agli organi

Nota: se il PdM rileva la rumorosità durante il viaggio e ritiene di poter proseguire è opportuno che notifichi al referente/DM/DCT/DCM l'anomalia e le cautele adottate.

L'eventuale riduzione di velocità, poiché interessa la circolazione, deve essere comunicata direttamente al DCM/DM/DCO.

SISTEMA FRENANTE E ANTISLITTANTE

L'avaria anche ad una sola delle componenti del freno pneumatico del mezzo di trazione, di seguito elencate, non consente il prelievo dello stesso (Circolare Maestrini) alla messa in servizio (DL o stazione).

Ceppi consumati o registro della timoneria al limite o oltre.

Guasto distributore/cilindro a freno/trasformatore di pressione/depannage.

Alla messa in servizio del mezzo chiederne la sostituzione con M40/1

In cambio volante, o lungo il viaggio, se si rileva un guasto che riduce l'efficacia del freno, va valutato per verificare se influisce sulla velocità massima del treno. Prima di ripartire, la eventuale variazione della percentuale frenante va comunicata al C.T e al DCT.

Comportamento

M 40/1

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

si chiede la sostituzione del mezzo di trazione n°..... a causa della seguente anomalia.....

Guasto antislittante (locomotiva con telecomando)

Per l'antislittante guasto occorre dare avviso al DCT. emettendo M40/2.

M40/2

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

si da avviso che il mezzo di trazione, utilizzato in testa/coda al treno, ha l'antislittante guasto, e pertanto non è atto al telecomando.

Si attendono disposizioni circa l'utilizzo del mezzo, in mancanza delle quali, si chiede la sostituzione del mezzo di trazione.

ATTENZIONE!

Il presenziamento della locomotiva in coda da parte del pdm, in seguito al guasto al circuito A.S. e la presenza del C.T. in cabina di guida, sarà da mettere in atto esclusivamente se l'anormalità si verifica durante la marcia del treno, e solo fino a termine corsa (art. 91 PGOS).

STAZIONAMENTO MEZZI

L'inefficienza totale del freno di stazionamento prevede la non accettazione del mezzo (Circolare Maestrini).

Nel caso che non sia possibile realizzare le condizioni previste per lo stazionamento occorre, per potersi allontanare dal mezzo di trazione, fare la seguente comunicazione nel rispetto della P.G.O.S. che richiede la autorizzazione ad allontanarsi da parte del DM.

Comportamento

M40

Ore

Si da avviso al DM/CD.....che la loc n° del treno non può essere stazionata regolarmente nella località/scalo/stazione di per le seguenti anomalie:

Freno a mano inefficienteguasto della serratura di chiusura porte

mancanza della chiave di chiusura porteetc. Per poter lasciare il mezzo di trazione in garanzia di sicurezza della circolazione, si attendono disposizioni o autorizzazione scritta a potersi allontanare. In mancanza di esse sarà chiesto l'intervento dell'autorità di PS.

Nota:

Precedentemente all'emissione dell'M40 è conveniente per il PdM, avvisare il Referente /CD 303/DCT/SOP/CTM di quanto impedisce lo stazionamento e fare allo stesso la richiesta di essere autorizzati alla riserva presenziata fino alla regolarizzazione dello stazionamento o, nel caso non sia previsto il cambio, di essere sostituiti nel servizio.

TACHIMETRO E/O TACHIGRAFO GUASTI

Per guasto anche ad uno solo dei tachimetri o del tachigrafo:

non accettazione del mezzo alla messa in servizio in impianto sede di manutenzione.

Per guasto al tachimetro della cabina utilizzata o del tachigrafo:

non accettazione del mezzo alla messa in servizio in stazione.

(Circolare Maestrini).

Comportamento

M40

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

si dà avviso che la loc/WSP n°..... presenta tachimetro/tachigrafo guasto.

Si chiede, pertanto, la sostituzione del mezzo di trazione/vettura pilota.

Nota : il treno può viaggiare se il guasto al tachigrafo riguarda solo la segnalazione dei codici della RS ma funziona la registrazione degli eventi di condotta

TROMBA E/O FISCHIO GUASTI

Fischio e tromba sono insieme ai cartelli "F" , "C" , "S", strumenti che proteggono chi lavora sulla sede ferroviaria. Essi devono essere efficienti ad ogni velocità ed è tollerabile che uno dei due non funzioni nella cabina di guida solo nel cambio volante o lungo il viaggio. Nel prelievo del mezzo in stazione o in deposito (M40/1) il mezzo non deve essere accettato (Circolare Maestrini).

Comportamento

Alla messa in servizio (DL o stazione) o in cambio volante

M40/1

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue:

si dà avviso che il mezzo di trazione/WSP n° presenta il guasto di fischio/tromba nella cabina di guida anteriore/posteriore. Se ne chiede pertanto la sostituzione.

USO INTERVIE

Il pdm, per raggiungere, ad esempio un rotabile su un piazzale di stazione deve conoscere o prendere visione in loco della planimetria in cui sono visibili i percorsi e intervie che hanno le caratteristiche di sicurezza e che consentono di arrivare nel punto voluto.

VELOCITA' MASSIME

La velocità è determinante negli accertamenti di eventuali responsabilità per fatti inerenti la circolazione. Le FS, attraverso i propri regolamenti, impongono di viaggiare alla massima velocità consentita nei seguenti casi:

- ❖ velocità d'impostazione del treno coincidente con la velocità massima consentita;
- ❖ quando il treno è in ritardo ed è fatto obbligo di portarsi alla velocità massima consentita;
- ❖ quando il treno viaggia su linee ove è previsto o è ordinato l'anticipo corsa.

Per quanto sopra, è indispensabile che i macchinisti ricordino che il superamento dei limiti massimi di velocità è perseguibile sia disciplinarmente che penalmente. Ed è sempre considerata causa, concausa o aggravante di qualsiasi inconveniente. Si suggerisce quindi di tenersi SEMPRE ad una congrua velocità al di sotto dei limiti massimi.

COMPETENZA, CONOSCENZA

La circolare dell'infrastruttura 17/2000 stabilisce che la **competenza della linea** (la conoscenza delle caratteristiche della linea e la capacità del macchinista di identificare continuamente la esatta posizione del treno lungo il percorso) decade se il macchinista non svolge servizio di condotta per un periodo superiore a 6 mesi. Nella stessa disposizione è stabilito che la "ripresa" della competenza della linea avviene con l'effettuazione di due servizi (due di andata e due di ritorno) accompagnato da un agente abilitato o da capo deposito istruttore che non abbia perso egli stesso la competenza della linea.

La circolare dell'infrastruttura 17/2000 stabilisce che la conoscenza del mezzo decade quando il mezzo non viene utilizzato per un periodo di due anni. Il periodo si riduce ad un anno se il mezzo di trazione ha una velocità di targa superiore a 160 Km/h.

La "ripresa" della competenza si riacquista viaggiando per almeno due volte sul mezzo come secondo agente accompagnato da macchinista o capo deposito che abbia la competenza del mezzo.

Comportamento

M40

Ore

Si chiede di trasmettere al DCT quanto segue: Il PdM non è in possesso della conoscenza/competenza della linea/del mezzo chiede di essere scortato da agente abilitato avente conoscenza della linea/del mezzo. (oppure chiedere la sostituzione del mezzo)

Si resta in attesa Vostre disposizioni.

“Circolare Maestrini”
(FI 16/4/99 MT200 GEN)

Cause di non accettabilità del mezzo di trazione da parte del pdm
Il presente elenco, non esaustivo, comprende le anomalie più comuni dei mezzi di trazione. Cioè gli standard d'utilizzazione dei mezzi di trazione conseguenti, sono da ritenersi per i casi previsti, anche ad integrazione/modifica delle normative generali.

ALLA MESSA IN SERVIZIO IN UN IMPIANTO SEDE DI MANUTENZIONE	ALLA MESSA IN SERVIZIO
Avaria di entrambi i tergicristalli.	Avaria di entrambi i tergicristalli in condizioni atmosferiche sfavorevoli.
Sedili non utilizzabili.	Sedili non utilizzabili.
Rottura di vetro frontale (cabina utilizzata).	Rottura di vetro frontale (cabina utilizzata).
Inefficienza dei mezzi di produzione aria (deve essere garantita la ridondanza quando prevista).	Inefficienza dei mezzi di produzione aria (deve essere garantita la ridondanza quando prevista).
Avaria al tachimetro.	Avaria al tachimetro (cabina utilizzata).
Avaria del dispositivo di registrazione degli eventi di condotta.	Avaria del dispositivo di registrazione degli eventi di condotta.
Avaria al rubinetto del freno automatico (anche con funzione di comando di soccorso – depannage – utilizzabile) o del rubinetto del freno diretto.	Avaria al rubinetto del freno automatico (anche con funzione di comando di soccorso – depannage – utilizzabile) o del rubinetto del freno diretto (cabina utilizzata).
Inefficienza di un'apparecchiatura del freno pneumatico solo per le locomotive (distributore, RATP, cilindro a freno, ecc.).	Inefficienza di un'apparecchiatura del freno pneumatico solo per le locomotive (distributore, RATP, cilindro a freno, ecc.).
Inefficienza totale del freno di stazionamento	Inefficienza totale del freno di stazionamento
Inefficienza impianto antincendio o degli estintori portatili.	Inefficienza impianto antincendio o degli estintori portatili.
Guasto all'apparecchiatura RSC (entrambe se RSC9Cod. ridondata), in caso di utilizzazione su linee attrezzate.	Guasto all'apparecchiatura RSC (entrambe se RSC9Cod. ridondata) nella cabina utilizzata, in caso di utilizzazione su linee attrezzate.
Avaria del consenso apertura e/o chiusura porte (per i treni con comando centralizzato delle porte).	Avaria del consenso apertura e/o chiusura porte (per i treni con comando centralizzato delle porte) nella cabina utilizzata.
Inefficienza di uno o entrambi i mezzi di segnalazione acustica.	Inefficienza di entrambi i mezzi di segnalazione acustica (cabina utilizzata).
Avaria di uno o entrambi i fanali di testata.	Avaria di uno o entrambi i fanali di testata (lato cabina utilizzata).
Avarie al rodiggio.	Avarie al rodiggio.
Rumori anormali di parti meccaniche segnalati precedentemente e non controllati.	Rumori anormali di parti meccaniche segnalati precedentemente e non controllati.
	Anormalità ai dispositivi di trazione e repulsione.
Inefficienza delle apparecchiature destinate a garantire il microclima in cabina di guida.	Inefficienza delle apparecchiature destinate a garantire il microclima in cabina di guida, a seconda delle condizioni climatiche.
Mancanza o inefficienza dei mezzi di segnalamento (bandiere, torce, biluce, cavetto di shuntaggio, fanali portatili di segnalazione coda treno).	Mancanza o inefficienza dei mezzi di segnalamento (bandiere, torce, biluce, cavetto di shuntaggio, fanali portatili di segnalazione coda treno).
Impossibilità di erogare il R.E.C. quando previsto.	Impossibilità di erogare il R.E.C. quando previsto (cabina utilizzata).