

**RETE FERROVIARIA ITALIANA SpA**

Piazza della Croce Rossa,  
00161 Roma

**IMPRESE FERROVIARIE**

(elenco allegato)

Loro Sedi

**FORNITORI DI SISTEMI FERROVIARI DI  
SICUREZZA**

(elenco allegato)

Loro Sedi

**VERIFICATORI INDIPENDENTI DI  
SICUREZZA**

(elenco allegato)

Loro Sedi

**Oggetto: Criteri per l'individuazione di mitigazioni dei rischi derivanti dall'utilizzo della trazione multipla non in telecomando.**

L'autorizzazione all'utilizzo delle applicazioni generiche e specifiche dei sottosistemi di bordo di sistemi di protezione della marcia dei treni, nell'ambito dei compiti e delle procedure definiti nella nota di questa Agenzia prot. ANSF 00645/09 del 05/02/2009, non può prescindere dall'adozione da parte delle Imprese Ferroviarie delle mitigazioni necessarie a rendere accettabili i rischi specifici connessi all'utilizzo di mezzi di trazione attivi non in testa al treno e non in telecomando, con particolare riguardo ai seguenti:

- a. rischio di inefficacia della protezione automatica connesso all'allungamento degli spazi di frenatura derivante dai ritardi nella disattivazione dello sforzo di trazione nei mezzi di trazione non di testa. Una possibile mitigazione di tale rischio potrebbe essere, ad esempio, una opportuna riduzione del valore della massa frenata da inserire nei dati treno del sottosistema di protezione della marcia rispetto a quella effettiva, da stabilire in relazione alle caratteristiche del convoglio (lunghezza, posizione dei mezzi di trazione, tipologia di frenatura e altre variabili correlate con il modello di frenatura applicato);
- b. rischio di spezzamento dei treni a seguito di una frenatura di emergenza attivata da un mezzo di trazione non di testa. Per i treni passeggeri, per i quali tale rischio assume una particolare rilevanza, una possibile mitigazione potrebbe essere, ad esempio, l'utilizzo della trazione multipla non in telecomando solo per la gestione di situazioni di degrado, prevedendo in tal caso la completa disattivazione dello sforzo di trazione del mezzo di trazione di testa. Qualora al fine di ridurre il rischio degli spezzamenti, sia per i treni merci, sia per i treni passeggeri, sia ipotizzata la disattivazione della funzione di vigilanza nei mezzi di trazione non in testa, nella valutazione del rischio di cui alla lettera a) si dovrà tener conto di un'ancora maggiore probabilità dell'allungamento degli spazi di frenatura per disattivazione intempestiva della trazione in caso di assenza di vigilanza del macchinista.

IL DIRETTORE

(ing. Alberto Chiovelli)

