

Pec 06/11 h. 03, 07

Ing. Morgeri



Esecutivo Nazionale  
www.associazionecat.it  
cat@pec.associazionecat.it  
via dei Campani 43  
00185 ROMA  
tel. 3294555203 fax. 0108935794

Prot. N. 107 T. E.N /CAT 2014

coordinamento autorganizzato trasporti

ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie  
prot n° 007633/2014  
06/11/2014

Spett. le Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie  
Piazza della stazione, 45  
50123 Firenze  
agenzia.sicurezza@pec.ansf.it

Roma, 06.11.2014

OGGETTO: significato dei segnali e loro rispetto.

Avviene sempre più spesso che i treni vengano ricevuti in stazione con l'aspetto dei segnali di protezione interni Rosso-Giallo-Giallo.

A seguito di ciò l'impresa di trasporto TRENITALIA contestava al macchinista di uno di questi treni di aver disatteso quanto previsto dal Manuale di Mestiere del processo condotta, art. 3 Attività di condotta in condizioni normali - comma 3.3 percorso dei treni - linea che recita "... il PDC deve ... omissis ... conoscere costantemente la posizione del treno lungo la linea - nell'approssimarsi alle diramazioni assicurarsi in quanto possibile, che il treno sia istradato sul binario ad esso destinato ...".

Seppur nella circostanza non vi sono state conseguenze significative, diviene importante comprendere fino a che punto può estendersi ed assumere significato il controllo dell'istradamento. Tale controllo, per quanto ci consta, è riferito ai bivi e alle stazioni di diramazione (PGOS art. 3, comma 10, pag. 28/3); il macchinista lo effettua verificando che le indicazioni del segnale siano coerenti con quelle della colonna 9 della "Scheda Treno" ovvero delle "Fiancate Principali".

Ebbene, nel senso di marcia del treno in questione, LA STAZIONE non è di diramazione e la scheda treno, alla colonna "simbologia", non riporta indicazioni.

Quanto all'aspetto del segnale di protezione, il Regolamento Segnali (articolo 43, pagina 81) definisce chiaramente il significato di Rosso-Giallo-Giallo: "Via libera con conferma di riduzione di velocità a 30 km/h. Preavvisa inoltre un successivo segnale di arresto a distanza anormalmente ridotta o su binario di limitata lunghezza o parzialmente ingombro." Ne consegue che esso non indica una "direzione" a cui il macchinista deve attenersi.

L'articolo 1 Regolamento Segnali-ANSF prevede: "il personale che ha l'obbligo della osservanza dei segnali deve prestarvi attenzione e rispettarli, salvo i diversi ordini impartiti con specifiche prescrizioni e salvo particolari eccezioni previste dal presente Regolamento. I segnali di fermata ed i segnali di rallentamento devono essere sempre rispettati passivamente."

Invece, secondo Trenitalia, dalla visione della segnaletica in questione il macchinista avrebbe dovuto accorgersi dell'evidente errato istradamento. Afferma cioè che alla visione della protezione interna (rosso/giallo/giallo) il macchinista avrebbe dovuto fermare il treno.

Pare alla scrivente che nella fattispecie il supposto "errato istradamento" sia tutt'altro che evidente. Se poi si considera il numero di linee e di stazioni per le quali il macchinista è abilitato, nonché tutti i controlli e le azioni che egli deve contemporaneamente compiere, appare davvero eccessiva la pretesa che egli debba elaborare istantaneamente, oltre che il rispetto dei regolamenti e dei segnali, anche le conseguenze possibili, probabili o certe, che indirettamente possono generarsi in ogni singolo impianto. Per di più, può accadere che, ad esempio, vengano disposti dei trasbordi dei viaggiatori e/o dei cambi di materiali. Non serve evidenziare, dunque, quali e quanti casistiche possono presentarsi.

In definitiva, si chiede a codesta agenzia se in casi simili il macchinista sia tenuto ad arrestare il treno e, in tale evenienza ovvero in assenza di specifiche istruzioni, con quali indicazioni egli debba ripartire (comunicazioni verbali, ordini registrati o scritti, ecc.).

In attesa di un cortese riscontro, si porgono distinti saluti.

per l'Esecutivo Nazionale

Antonino Catalano

catalano@associazionecat.it



**OGGETTO: Significato dei segnali e loro rispetto.**

**Riferimento:** nota CAT Prot. N. 107 T. E.N/CAT 2014 del 6/11/2014).

In esito alla nota a riferimento si fa presente che, per poter valutare correttamente l'operato dell'Impresa ferroviaria nel caso segnalato, le informazioni fornite nella nota a riferimento non sono sufficienti a determinare se l'aspetto di rosso/giallo/giallo del segnale di protezione dell'impianto risultasse compatibile con il percorso programmato del treno e quindi se, in base ad esso, l'agente di condotta potesse dedurre un errato instradamento in atto.

Nell'attesa che codesta Organizzazione comunichi i suddetti elementi, oltre a ogni altro ritenuto utile a chiarire la vicenda, si fa presente che, ai sensi del "Regolamento per la circolazione ferroviaria", emanato con il decreto n° 4/2012 di questa Agenzia del 9 Agosto 2012:

- "Durante il percorso l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e le eventuali prescrizioni ricevute (punto 9.7)";
- "L'agente di condotta deve arrestare prontamente il treno qualora venga indebitamente ricevuto su un binario incompatibile al servizio da svolgere o inoltrato su una linea diversa da quella che deve percorrere (punto 10.11)."

La parte del Manuale di Mestiere del processo di condotta di Trenitalia attinente al caso segnalato e riportata nella nota a riferimento risulta in linea con i punti citati.

Il Direttore  
Ing. Amedeo Gargiulo

