

Prot. N. 6T. E.N ./CAT 2013

ANSF Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie
prot. n° 008606/2013
29/11/2013

Spett.le
Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria
Piazza della Stazione, 45 -
50123 Firenze
Al Direttore
Ing. Alberto Chiovelli
agenzia.sicurezza@pec.ansf.it

Roma, 28 Novembre 2013

Oggetto: richiesta incontro e segnalazioni problematiche : rallentamenti, M3, guasto apparecchiatura SCMT
prosecuzione della marcia con rotabili attrezzati con tachimetro hasler

In merito alle problematiche già portate alla vostra attenzione e a quelle segnalate con la presente, nell'ottica di un percorso relazionale come peraltro da voi condiviso e comunicatoci con nota prot. n° 006710/2013 siamo a richiederVi un incontro.

La scrivente Associazione con la presente intende porre dei rilievi critici in merito alla sicurezza dell'esercizio ferroviario. In particolar modo si interviene sulla circolazione dei treni che percorrono tratti di linea in cui sono presenti riduzioni di velocità programmate vengono avvisati con ordini scritti della presenza del "rallentamento" (modulo M.3) segnalato con appositi segnali.

RFI da qualche mese nel notificare ai treni queste prescrizioni a nostro avviso non rispetta le normative di esercizio.

In particolar modo, per ciò che riguarda la posizione dei segnali sul terreno nel sistemare il segnale di avviso non si rispetta la distanza minima prevista dall'articolo 32 del Regolamento sui Segnali (1000 m o 1200 m) ponendo lo stesso ad una distanza ridotta a 800/900 metri, dall' inizio dello stesso rallentamento. Di tale anomalia (perché di questo si tratta) il personale dei treni viene avvisato tramite la prescrizione M3 che nelle note riporta la frase " il segnale di avviso rallentamento è posto a distanza ridotta 800/900 m dal segnale d'inizio rallentamento".

Le tratte interessate sono linee tradizionali con velocità max. non superiore a 200 Km/h. Si ricorda, a tal proposito, che l' Istruzione per l'esercizio delle linee a doppio binario banalizzate prevede l'uso di segnali di avviso rallentamenti a distanza ridotta solo su linee banalizzate con velocità massima superiore a 200 Km/h.

A sostegno di quanto affermato i rallentamenti di cui siamo a conoscenza e che sono o sono stati attivi in questi giorni si trovano nella tratta Milano Lambrate – Milano Rogoredo e Roma Tiburtina – Roma Tuscolana.

Non avendo ricevuto risposte in merito da RFI, alla quale abbiamo segnalato tale anomalia, e vista l'importanza rivestita dal punto di vista della sicurezza siamo a chiedere un vostro intervento al fine di riportare la segnalazione e la notifica dei rallentamenti nell'ambito dei regolamenti in vigore.

Vorremmo segnalarVi anche un'altra problematica che interessa i mezzi di trazione/ cabine di guida attrezzati con tachimetro tipo hasler.

A causa di guasti spesso accade che si debba escludere completamente l'apparecchiatura SCMT.

In tale evenienza il personale di macchina deve tenere in considerazione che :

- La disposizione 41/2007 riportata nelle NEAT parte prima sezione V (sistemi di visualizzazione della velocità – sistema di registrazione degli eventi di condotta) e modificata dall' ALL.I.04 della deif 40.3, prevede che in caso di guasto al tachimetro e in assenza di protezione di cmt il treno può proseguire fino alla prima località incontrata, con il solo scopo di liberare la linea, sempre che il successivo percorso non sia soggetto a restrizioni incompatibili con la modalità di marcia richieste.
- quando si parla di tachimetro o visualizzazione di velocità, nel caso di un rotabile attrezzato con Sistema Tecnologico di Bordo lo stesso è funzionante solo con SCMT inserito;
- nei rotabili dotati di tachimetro tradizionale tipo Hasler con registratore degli eventi di condotta di tipo cartaceo, lo stesso in caso di esclusione della piastra scmt essendo indipendente dallo stesso, continua regolarmente a funzionare ed a indicare la velocità che rileva attraverso dei geu montati sulle ruote del rotabile.

Per quanto sopra il comportamento del personale di macchina che si trovasse ad affrontare tale anomalia potrebbe prevedere due differenti soluzioni:

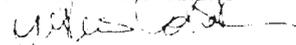
1. di proseguire la corsa alla velocità di 50 km/h con la presenza in cabina di guida di un 2° agente o del Capotreno.
2. di proseguire la corsa fino alla prima stazione incontrata.

Nel ritenere assolutamente indispensabile unicità di comportamento, rileviamo da riscontro dei lavoratori comportamenti difformi. Siamo pertanto a richiedere a codesta Agenzia un intervento chiarificatore propedeutico al ripristino delle uniformità regolamentari e dei conseguenti comportamenti dei lavoratori.

In attesa di un cortese riscontro sulle questioni poste si porgono distinti saluti.

per l'Esecutivo Nazionale

Antonino Catalano



catalano@associazioneecat.it



**COORDINAMENTO AUTORGANIZZATO
TRASPORTI**

Via Serracapriola, 14

00133 Roma

Oggetto: **Richiesta incontro e segnalazioni problematiche: rallentamenti, M3, guasto apparecchiatura SCMT prosecuzione della marcia con rotabili attrezzati con tachimetro hasler.**

Riferimento: nota Coordinamento Autorganizzato Trasporti prot. n° 6T E.N./CAT 2013 del 28/11/2013.

In esito alla nota a riferimento si comunica che il Gestore dell'Infrastruttura ha dichiarato che nella gestione di quanto in essa segnalato non sono emerse difformità rispetto alla normativa vigente né risultano segnalazioni del personale di condotta.

Al fine di ottimizzare gli interventi di questa Agenzia, sarebbe opportuno che eventuali future segnalazioni siano accompagnate da evidenze documentali che ne consentano una puntuale individuazione e verifica.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli
