



Or.S.A. Trasporti

Organizzazione sindacati autonomi e di base
SEGRETERIA REGIONALE LAZIO

Via di Porta S. Lorenzo, 8 - 00185 Roma ☐ 06/491220 Fax 06/47307679

Email: sr.roma.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Settore Autoferrotranvieri di Roma e Lazio

Disposizione Operativa n° 225 del 15.11.2012.

Oggetto: Ferrovia Roma - Viterbo. Nuovo Regolamento di Esercizio.

Visto:

- il Nulla Osta di competenza rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - USTIF Lazio prot. 3089/AC del 6/11/2012 ai sensi dell'art. 102 del DPR 753/80;
- la Determinazione Dirigenziale rilasciata dalla Regione Lazio n. A11375 del 08/11/2012,

considerato che tutto il personale interessato è stato opportunamente informato ed ha già ricevuto copia del nuovo Regolamento di Esercizio, a far data dalla presente Disposizione Operativa, il Regolamento Circolazione Treni della tratta urbana ed extraurbana edizione del 1949, il Regolamento Segnali tratta urbana edizione del 1999, il Regolamento del Blocco automatico e numerosi ordini di servizio nel tempo succedutisi ed attualmente in uso, cesseranno di avere vigore e la circolazione dei treni della Ferrovia Roma - Viterbo dovrà essere regolata secondo le norme previste dalla edizione 2012 del nuovo Regolamento di Esercizio.

Con l'entrata in vigore del nuovo Regolamento di Esercizio debbono ritenersi pertanto annullate, o modificate per la parte di pertinenza, tutte le disposizioni precedentemente emanate che fossero in contrasto con quelle contenute nel Regolamento medesimo.

Al fine di garantire un aggiornamento a tutto il personale operante sulla linea, dispongano gli enti di competenza corsi di aggiornamento in logica polifunzionale.

In conseguenza dell'entrata in vigore del nuovo Regolamento di Esercizio e con decorrenza 19 novembre 2012, si dispone che la tratta urbana della ferrovia Roma - Viterbo, nel rispetto dei requisiti definiti nel nuovo Regolamento di Esercizio, venga trattata con la modalità dell'agente unico alla guida. Faranno eccezione a tale disposizione i cosiddetti "treni diretti" da/per Civitacastellana - Viterbo per i quali rimarrà in vigore la conduzione con doppio agente.

Il Direttore di Esercizio Metroferrovie

Giovanni Battista Nicastro

•
Con la Disposizione Operativa 225 del 15/11/2012, dapprima riportata, il Direttore di esercizio ordinava l'abrogazione di tutte le Normative in vigore e la contestuale entrata in vigore del nuovo Regolamento.
Unitamente dichiarava che tutto il personale aveva ricevuto copia del nuovo Regolamento ed era stato al riguardo opportunamente informato.

Questo dichiarazione è falsa.

Il personale all'epoca della Disposizione in esame non aveva ricevuto copia del nuovo Regolamento, né tantomeno aveva ricevuto alcuna preparazione formativa al riguardo.

In data 16/11/2012, cioè nella giornata successiva all'emissione della Disposizione, non erano disponibili per l'esercizio nuove normative e quelle fino a quel momento in vigore non risultavano più valide.

I Dirigenti del Movimento ferroviario si addossavano allora la responsabilità di disattendere la prescrizione ricevuta dal Direttore di esercizio, e, rischiando la grave imputazione di insubordinazione, spontaneamente continuavano ad operare nel rispetto della vecchia Normativa.

Così facendo rendevano possibile l'effettuazione del servizio che diversamente avrebbe dovuto essere interrotto. Dell'atto di responsabilità operato i Dirigenti davano immediata informazione al Direttore, mediante comunicazioni interne, riportate in allegato.

Il personale in servizio sui treni, Macchinisti e Capotreno, analogamente ai Dirigenti decideva di continuare ad operare in base alle vecchie Normative e così pure il restante personale di terra.

Se il tutto personale non avesse operato in tal modo si sarebbe verificata una interruzione del pubblico servizio.

In seguito agli accadimenti esposti veniva emessa dal Direttore una successiva disposizione:

Il Direttore di Esercizio Metroferrovie

Disposizione Operativa n° 228 del 16.11.2012.

Oggetto: Ferrovia Roma - Viterbo. Nuovo Regolamento di Esercizio. Rettifica

A parziale modifica della D.O. 225 del 15/11/2012 si dispone che l'entrata in vigore del Nuovo Regolamento di Esercizio e l'adozione della modalità dell'agente unico per la tratta urbana della Ferrovia Roma - Viterbo avvengano con decorrenza 3 dicembre 2012.

Il Direttore di Esercizio Metroferrovie

GiovanniBattista Nicastro

Con la Disposizione Operativa 228 del 16/11/2012, su riportata, il Direttore di esercizio posponeva le date di applicazione destinate all'introduzione del nuovo Regolamento e dell' Agente Unico, ma **non annullava la Disposizione 225 del 15/12/2012**, che per quanto riguardante l'abrogazione delle Normative vigenti restava ancora operativa.

Anche in questo caso il personale dava grande prova di responsabilità e abnegazione nei confronti dei propri doveri e autonomamente proseguiva nell'espletazione del servizio, continuando ad ignorare le Disposizioni ricevute.

A norma di legge la Ferrovia Roma Viterbo è stata dal 16/11/2012 operante senza Normative.

Successivamente con la Disposizione di Servizio n° 1916 del 19/11/2012, di seguito riportata, il Direttore ordinava l'effettuazione dei corsi di formazione al nuovo Regolamento, che fino a quel momento non erano stati realizzati.

Veniva in questa fase concretizzata la effettiva distribuzione delle copie al personale, quelle stesse copie che secondo la Disposizione 225 risultavano già state consegnate in data 15/11/2012.

Disposizione di Servizio n° 1916 del 19/11/2012

Oggetto: Formazione nuovo Regolamento di Esercizio.

Facendo seguito alle Disposizioni Operative n°225 del 15/11/2012 e n°228 del 16/11/2012, aventi per oggetto l'emissione del nuovo Regolamento di Esercizio, si comunicano, al fine di consentire il relativo aggiornamento al personale viaggiante e di movimento, i luoghi, le date e gli orari degli incontri:

- presso i nuovi locali dell'officina di Roma A. Acetosa nelle date di mercoledì 21/11/2012, giovedì 22/11/2012, martedì 27/11/2012 e mercoledì 28/11/2012 con due sessioni distinte rispettivamente dalle ore 9:00 alle ore 13:00 (mattina) e dalle ore 14:00 alle ore 18:00 (pomeriggio) ;

- presso i locali degli uffici dell'officina di Catalano nelle date di venerdì 23/11/2012, lunedì 26/11/2012, giovedì 29/11/2012 e venerdì 30/11/2012 con due sessioni distinte rispettivamente dalle ore 9:00 alle ore 13:00 (mattina) e dalle ore 14:00 alle ore 18:00 (pomeriggio);

I responsabili degli uffici turni (PdC, CT, DU, DCT, DL, OdS e OSC) dovranno garantire la presenza di tutto il personale interessato almeno in una delle sessioni sopra riportate.

Provvedano gli enti preposti alla distribuzione della documentazione predisposta nel numero di copie necessarie ed al ritiro del modulo di avvenuto ricevimento del materiale documentale firmato da ciascun addetto.

Inoltre a partire da mercoledì 5 dicembre 2012, secondo il calendario che la direzione Risorse Umane e Relazioni Industriali provvederà a comunicare, sono programmati una serie di incontri di aggiornamento in logica polifunzionale riguardanti il servizio sulla ferrovia Roma - Viterbo con approfondimenti specifici sulla circolazione treni.

Il Responsabile
Giovanni Battista Nicastro

I corsi realizzati in osservanza alla su riportata Disposizione, sono risultati essere inadeguati per trasferire al personale la formazione necessaria al nuovo Regolamento.

La durata è stata di sole quattro ore, racchiuse in un unico incontro.

Per analizzare e comprendere una Normativa che cancella completamente tutte quelle formate ed elaborate nel corso di ben più di mezzo secolo di servizio ferroviario, con l'aggiunta di Ordini di Servizio, Disposizioni, Comunicazioni interne e Note operative, occorrono diversi giorni di serio e approfondito impegno.

Dalla perfetta comprensione e dalla precisa applicazione delle Norme che la governano dipende la sicurezza di una Ferrovia.

- In data 29/11/2012 il Direttore emette una nuova Disposizione, qui si seguito riportata.

Disposizione Operativa n° 236 del 29.11.2012

Oggetto: Ferrovia Roma – Viterbo. Nuovo Regolamento di Esercizio.

Con la presente Disposizione si abrogano le due precedenti D.O. n.225 del15/11/2012 e 228 del16/11/2012 .

In ottemperanza a quanto stabilito da:

- Nulla Osta di competenza rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- USTIF Lazio prot. 3089/AC del 6/11/2012 ai sensi dell'art. 102 del DPR 753/80;
- Determinazione Dirigenziale rilasciata dalla Regione Lazio n. A 11375 del 08/11/2012,

entro il 01 febbraio 2013 verrà emessa nuova apposita Disposizione sulle modalità di applicazione del Nuovo Regolamento di Esercizio.

Il Direttore di Esercizio Metroferrovie
GiovanniBattista Nicastro

Con la Disposizione Operativa n° 236 il Direttore abroga le due precedenti. Così facendo egli ripristina ufficialmente l'autorità delle Normative esistenti, Normative che il personale non ha mai disatteso, garantendo la continuità del Servizio Pubblico.

Per quattordici giorni la ferrovia Roma-Viterbo è stata priva di Normative.
Tale condizione avrebbe potuto avere quale conseguenza l'interruzione del Pubblico Servizio.
Il personale operante sulla Ferrovia ha disatteso le Disposizioni ricevute, assumendosi le piene responsabilità delle possibili conseguenze dell'atto compiuto, ed ha in tal modo scongiurato tale gravissima evenienza.

2. Criticità riscontrate nel nuovo "Regolamento di Esercizio edizione 2012 " emesso con Disposizione Operativa n. 225 del 15/11/2012.

Sono state riscontrate nel "REGOLAMENTO DI ESERCIZIO 2012 FERROVIA ROMA VITERBO emesso con disposizione operativa n. 225 del 15/11/2012 " gravi criticità che ne sconsigliano in modo assoluto l'applicazione:

Esso appare in molti punti contraddittorio fra i propri stessi articoli e spesso confuso e impreciso.

Sono state rilevate irregolarità delle norme contenute, inapplicabilità, incoerenza alla strutturalità degli impianti, incoerenza ai materiali rotabili in dotazione alla ferrovia, vetustà, carenza di intelligibilità.

Appaiono diversi articoli riferiti ai vecchi materiali rotabili di tipo TIBB, non più in uso sulla Ferrovia Roma - Viterbo. Buona parte del personale in forza all'impianto non è abilitato per tali materiali e non ne conosce minimamente la struttura.

Di seguito vengono riportati alcuni degli articoli presentanti problematiche, corredati dai commenti che ne descrivono le criticità riscontrate:

Cap. 1 - 2.14 Itinerario

Si definisce "ITINERARIO" il percorso predisposto per l'arrivo e/o la partenza o il transito di un treno nell'ambito di una stazione.

Il binario, delimitato da due scambi estremi o da uno scambio ed un paraurti, sul quale il treno espleta normalmente il servizio di stazione, si dice: "BINARIO di RICEVIMENTO".

Tutti gli itinerari sono protetti di norma da un segnale alto.

L'articolo fa parte del Capitolo 1, ovvero delle norme generali in vigore su tutta la ferrovia, ma nella tratta extraurbana gli itinerari di partenza non sono di norma protetti da segnali.

Cap. 1 - 2.15 Istradamento

Il percorso predisposto nell'ambito di una stazione per l'esecuzione di una manovra si definisce

"ISTRADAMENTO". Gli istradamenti sono protetti da segnali bassi, fatta eccezione per quelli della stazione non centralizzata di Tor di Quinto.

L'estensione degli istradamenti è definita dagli A.C.E.I. delle singole stazioni.

Quest'articolo è in contrasto con la normativa della tratta extraurbana ove gli istradamenti non sempre sono protetti da segnali bassi.

Cap. 1 - 2.18 Formazione di un treno.

Nella formazione dei treni si deve tener conto:

- a) del numero dei freni attivi occorrenti per le diverse tratte che deve percorrere il treno;
- b) del massimo numero degli assi ammesso sulle diverse tratte;
- c) del massimo peso che può trainare il locomotore che effettua il treno sulle diverse tratte.

Tali condizioni si rilevano dalla Prefazione all'Orario Generale di Servizio

Le Unità di Trazione attualmente in servizio sulla ferrovia Rm/Vt sono equipaggiate con sistema di frenatura continuo e non sono dotate di sistemi di freni attivi.

L'articolo è estratto dalla vecchia Prefazione all'Orario Generale di Servizio e risulta obsoleto e fuorviante nel nuovo regolamento.

Inoltre nella regolamentazione originale la definizione di freno attivo, che era inerente ad una postazione di freno a mano presenziata da frenatore, si riferiva solo a treni merci, con o senza freno ad aria, e non a tutti i treni, pertanto l'articolo oltre che fuorviante in quanto non coerente all'attuale quadro strutturale è anche mal composto

Cap. 1 - 2.19 Agganciamento dei veicoli con tenditore a vite

Tutti i veicoli, sia nei treni viaggiatori che nei merci, debbono allacciarsi col tenditore a vite, stringendolo molto energicamente fino ad ottenere il contatto ben serrato fra i respingenti; oltre al tenditore superiore si ammaglia anche il sottogancio lasciandolo lento.

Quest'articolo, estratto e copiato dal regolamento di esercizio introdotto nel 1949, aveva ragione d'essere in quanto riferito ai materiali di produzione TI88 in servizio all'epoca, che avevano i tamponi respingenti muniti di dispositivo di compensazione. Tale tipo di dispositivo prevedeva che una barra metallica, fulcrata nel centro, collegasse solidamente i due respingenti della carrozza, in modo che al rientro dell'uno corrispondesse pari fuoriuscita dell'altro. Questo consentiva di mantenere costante la lunghezza del sistema di accoppiamento, che poteva essere per ciò serrato, in quanto alla riduzione della lunghezza dei tamponi posti sul lato interno rispetto alla curva corrispondeva un proporzionale allungamento di quelli posti sul lato esterno. I treni attualmente in servizio hanno tamponi respingenti non compensati, che necessitano, in caso di aggancio, che il tenditore a vite venga lasciato parzialmente allentato al fine di prevenire il deragliamento in curva.

Cap. 1 - 2.21 Posizione dei tenditori in caso di guasti in linea ed accoppiamento con altri treni o con locomotore di soccorso

In caso di necessità l'U.d.T. può essere accoppiata come previsto per le U.d.T. Firema. Il tenditore dovrà essere lasciato parzialmente allentato. Il convoglio, così composto, dovrà viaggiare in rispetto alle norme vigenti e con la prescrizione di ridurre del 50% la velocità dei rallentamenti sia ordinari che straordinari.

Quest'articolo, pur riferendosi alla identica circostanza prevista da quello precedentemente citato Cap.1- 2.19, prevede una modalità operativa diametralmente opposta, ponendo il personale nell'impossibilità di acquisire quale sia la corretta procedura da porre in opera nel caso di aggancio di materiale. Inoltre si riferisce ad una non precisata U.d.T. , forse l'ALSTOM, dichiarando che può essere accoppiata come l'U.d.T. Firema ma in nessuna altra parte del regolamento è definita la procedura di accoppiamento delle U.d.T. Firema.

Cap. 1 - 2.26 Tipi di freno

I freni si distinguono in:

- a) freno continuo ad aria compressa;
- b) freno a mano;
- c) freno elettrico (solo sulle motrici e sui locomotori).

In quest'articolo viene descritta la composizione dell'impianto frenante di un'unità TIBB , materiale da tempo non più in uso sulla ferrovia Rm/Vt , munita di freno a mano meccanico ad azionamento manuale.

Quello impiantato sulle Unità di trazione Alstom e sui Firema, attualmente in uso, è integrato da un freno di stazionamento servoassistito, non citato nell'elenco mentre invece non prevede freno a mano.

Dovrebbero essere inoltre inserite le procedure di sblocco del freno di stazionamento in caso di malfunzionamento dello stesso.

Buona parte dei componenti il personale attualmente in servizio sulla ferrovia Rm/Vt ed in particolare quello di più recente formazione non è mai salito a bordo di un materiale TIBB ne tantomeno è abilitato alla sua condotta

Cap. 1 - 2.27 Uso del freno a mano durante la corsa

Qualora ad uno di questi treni, durante il viaggio, venisse a mancare tutta o parte dell'azione del freno continuo, il macchinista, prima di riprendere la corsa, dovrà dare avviso al personale di scorta, se previsto, perché si tenga pronto alla manovra dei freni a mano, e potrà continuare il viaggio alla velocità normale del treno, se il numero degli agenti eventualmente disponibili corrisponde a quello stabilito per la frenatura a mano, diversamente dovrà ridurre prudentemente la velocità fino alla prima Stazione o Fermata dove sia possibile avere altri agenti di sussidio per coprire la frenatura stabilita per il treno, nel quale caso potrà riprendere la velocità normale.

Però - sempre nel caso di mancanza del freno ad aria - sulle lunghe discese con pendenza superiore al 15 per mille, ancorché il treno fosse coperto da frenatori in numero tale da acconsentire la velocità normale, questa sarà prudenzialmente ridotta a 40 Km orari al massimo.

- a) L'articolo inizia con "*qualora ad uno di questi treni* ", ma non è dato sapere di quali treni si parli.
- b) Nelle UDT in servizio non sono installati freni a mano, l'articolo è obsoleto, copiato dal vecchio regolamento e inerente i materiali TIBB da tempo dismessi.

Buona parte dei componenti il personale attualmente in servizio sulla ferrovia Rm/Vt ed in particolare quello di più recente formazione non è mai salito a bordo di un materiale TIBB ne tantomeno è abilitato alla sua condotta.

Cap. 1 - 2.5 Posti di linea e cantieri di lavoro

Sono denominati "POSTI di LINEA" i posti di vigilanza stabiliti dalla Direzione.

Con la denominazione di "CANTIERE di LAVORO" s'intende indicare un nucleo di lavoro operante

Viene spiegato il termine "Posti di Linea" definendolo con un altro termine, "Posti di vigilanza", del quale manca a sua volta la definizione. Non è dato sapere che cosa sia un posto di vigilanza ne quali competenze e doveri ad esso siano annessi.

Cap. 1 - 3.1 Documenti di scorta a tutti i convogli

Il Foglio di corsa è il documento che agli effetti del Regolamento sulla circolazione dei convogli, deve scortare ciascun treno, o locomotore isolato, per tutto il suo percorso, dimostrandone per ogni tratto l'orario, ed il servizio seguito.

3.2 Tipi di foglio corsa

Si hanno due tipi di fogli di corsa in relazione ai treni cui sono destinati, e cioè:

Mod B/2 per treni viaggiatori extraurbani, colore bianco;

Mod H4 per treni viaggiatori urbani

3.3 Formato fogli

Il primo tipo è su formato A3 stampato su foglio intero (quattro pagine), il secondo tipo è su formato A4 fronte/retro.

3.4 Descrizione dei fogli

Il primo tipo si compone di tre parti: la prima parte occupa due pagine e contiene il quadro per la prescrizione, quello del personale, l'orario prescritto e quello reale, gli incroci e le precedenzae normali ed anormali e la composizione del treno; la seconda contiene la distinta dei veicoli presi o lasciati, il quadro per rapporti del Capotreno e per le avarie riscontrate al materiale; la terza parte è il foglio di accompagnamento per la consegna e riconsegna dei bagagli, dei valori e delle merci.

- a) quale colore per il modello H4? B/2 viene dichiarato bianco, per H4 occorre specificarlo.
- b) nella descrizione dei fogli viene descritto solo il primo tipo, manca la descrizione del secondo.
- c) Mancano le specifiche dei fogli corsa inerenti treni merci, carrelli e treni materiali

Cap. 1 - 4.1 Composizione del personale per treni

Un macchinista (tratta con blocco automatico e convogli muniti di train stop);

Un macchinista ed un capotreno (tratta a binario semplice o tratta a doppio binario con train stop non attivo)

Nel caso di non funzionamento di dispositivo uomo morto, freno continuo, terra treno, allarme porte, allarme passeggeri e diffusione sonora, è consentita l'effettuazione della corsa ma con doppio agente.

a) Il non funzionamento del freno continuo non è compensabile con il secondo agente. Il freno continuo è l'unico freno presente sui convogli in grado di arrestarne la marcia. Senza di esso il treno non si arresta, anche munendolo di Capotreno.

b) Viene citato in quest'articolo il dispositivo "Terra Treno" ma questa linea non ne è dotata.

Il dispositivo "Terra Treno" è un sistema di comunicazione di tipo telefonico avente apparecchiatura centrale allocata presso la sede della Dirigenza centrale e unità mobili periferiche installate in maniera stabile sui singoli convogli. Dalla sede centrale è possibile dare annunci contemporaneamente a tutti i convogli, essendo i dispositivi installati a bordo di questi sempre attivi in ascolto e muniti di dispositivi viva voce, così da poter essere impiegati dal personale posto alla guida senza che questo debba usare le mani.

l'impianto è dotato di uno speciale cavo d'antenna, di tipo fessurato, che si estende per tutta la ferrovia. Questo sistema consente la comunicazione certa e continua su tutta la linea, sia in aree aperte all'esterno sia all'interno delle gallerie e certifica che durante le comunicazioni il personale di condotta si trovi effettivamente a bordo dei convogli. Sui treni in dotazione alla Ferrovia Rm/Vt contrariamente a quanto dichiarato dal presente regolamento tale sistema non è installato. Altresì al capotreno di un convoglio in partenza viene consegnato un telefono cellulare di tipo GMS, analogo a quelli normalmente in uso nelle comuni reti telefoniche mobili, che essendo la linea ferroviaria soggetta a numerose ampie zone di copertura di segnale di rete, non garantisce la comunicazione certa e continua. Inoltre al capotreno viene assegnato un secondo telefono senza fili, di tipo DECT, atto alla comunicazione all'interno della sola galleria posta tra Piazzale Flaminio e la stazione di A. Acetosa. In base alle apparecchiature in dotazione sulla Ferrovia Rm/Vt la comunicazione non è certa e continua, non è mai possibile nelle numerose gallerie, eccezion fatta per quella presente tra Piazzale Flaminio e la Stazione dell' A. Acetosa, e non è certificata la posizione del colloquante utilizzando l'apparecchiatura mobile

c) Mancano i casi di non funzionamento dei dispositivi di comunicazione tra treno e DCT e/o dei relativi sistemi di registrazione per i quali devono essere previste in caso di disfunzione del sistema le procedure sostitutive e imposta la presenza del secondo agente.

d) Viene citato un dispositivo di l'allarme porte al quale addirittura si subordina la presenza o meno del Capotreno. A bordo dei convogli attualmente in uso sulla Rm/Vt non è installato nessun sistema di allarme porte. L'unico dispositivo inerente è una normale spia di segnalazione di porte chiuse/aperte e la relativa interdizione della trazione.

Cap. 1 - 6.1 Disposizioni di disciplina

Ad eccezione del Direttore di esercizio, del responsabile di linea e degli Ispettori Superiori, è fatto divieto a chiunque non sia munito di speciale autorizzazione di trattarsi nella cabina del personale di condotta.

- a) L'ispettore superiore è una qualifica non prevista, un copia e incolla dal passato.
- b) Coerentemente alle qualifiche ora presenti e alle attuali esigenze di servizio sono invece attualmente in vigore normative specifiche che definiscono gli aventi diritto all'accesso in cabina di guida.
- c) In base a questo obsoleto articolo non sarebbe possibile l'accompagnamento del personale adibito alla manutenzione presso un sito lavorativo posto fuori fermata lungo la linea, il recupero dello stesso, la formazione degli aspiranti macchinisti, il controllo in linea dei materiali da parte del personale di officina ecc. ..

Cap. 1 - 7.4 Programmi d'intensificazione

Quando per affluenza viaggiatori o per altri motivi, sia necessaria l'effettuazione di più treni straordinari, anziché effettuare i singoli treni, si può provvedere a sostituire, per un determinato periodo, l'orario di servizio con un apposito "PROGRAMMA ORARIO di INTENSIFICAZIONE". Tali programmi orario, distinti ciascuno da un numero, sono predisposti dall'Ufficio Movimento e distribuiti per tempo al D.C.T., a tutte le stazioni e fermate ed a tutti i Reparti ed Uffici interessati. Nel sistema di esercizio della D.C.O., il D.C.T. provvede a diramare l'annuncio dell'effettuazione dei Programmi-orario, con le norme previste per l'effettuazione di un treno straordinario. I programmi orari devono contenere le indicazioni di cui ai punti b), c), g) i) del precedente comma l); per gli altri punti d), e), l), h), valgono le indicazioni dell'orario di servizio di riferimento

Il D.C.T. possiede autorità per la sola tratta urbana.

I programmi d'intensificazione coinvolgono anche la tratta extraurbana o possono addirittura coinvolgere in taluni casi unicamente quella che invece risulta qui scoperta dalla normativa.

Cap- 2 - 19.3 Presenziamento stazioni

Le stazioni limite del tratto di lavoro devono essere presenziate e la circolazione del treno M.L. è regolata da D.C.T. adottando il regime del giunto telefonico.

in base a questa norma anche di notte devono essere sempre presenti un D.C.T. e due dirigenti posti alle stazioni limite della tratta di lavoro dei carrelli, in quanto gli stessi vengono definiti in questo Regolamento treni M.L.

Cap. 2 - 3.3 Apposito incaricato

Il D.C.T., in caso di necessità, può disporre che un P.S. sia presenziato da un agente riconosciuto idoneo ad agire sugli A.C.E.I. e sugli enti di piazzale e ad eseguire i compiti di movimento previsti dal presente Regolamento e dalle Disposizioni di Servizio; tali compiti dovranno essere specificatamente richiesti dal D.C.T. medesimo con ordine comunque registrato e possono essere eseguiti anche in regime di esclusione della D.C.O. Questo agente, indipendentemente dalla qualifica rivestita, assume la denominazione di "APPOSITO INCARICATO" (A.I.). Il presenziamento di un P.S. da parte di un A.I. non viene, di norma, notificato ai treni.

In base a quest'articolo gli ordini vengono impartiti dal DCT all'apposito incaricato.

Quest'ultimo potrebbe trovarsi in una stazione sita in una tratta assegnata a dirigenza locale e perciò sottoposta a diversa autorità.

In tale condizione le decisioni prese dalle due diverse autorità intervenenti potrebbero essere conflittuali e determinare pesanti degni alla sicurezza.

Oltretutto è qui contemplata la possibilità che il personale di condotta ignori la presenza di personale di movimento sul posto e pertanto agisca a fronte di qualsiasi evenienza senza relazionarsi all'agente locale o all'autorità che in quel momento ne sta dirigendo le azioni.

Cap. 2 - 3.4 Personale di condotta

Il personale di condotta (P.C.) è responsabile del convoglio che egli guida o scorta. Oltre ai compiti specifici previsti per il P.C. è chiamato a collaborare con il D.C.T. per i casi di arresto prolungato del treno ad un segnale a via impedita, per accertamenti sullo stato degli enti di piazzale delle stazioni, per l'accertamento della localizzazione del treno in linea e per gli altri specifici compiti previsti dal presente regolamento e dalle Disposizioni di Servizio.

In quest'articolo il personale di condotta è identificato dall'acronimo P.C. ma con la stessa sigla in questo stesso regolamento nel Cap. 2 art. 2.1 e successivamente viene anche identificato il Posto centrale sede della Dirigenza Centrale Operativa creando confusione.

Cap. 2 - 4.1 Generalità

I rapporti fra D.U. 1 e Dirigenza movimento del tratto urbano, per quanto previsto dal Regolamento di Esercizio della ferrovia Roma - Viterbo, dovranno essere svolti, di norma, fra il D.U. medesimo ed il D.C.T. i quali dovranno sempre scambiarsi le disposizioni e le notizie che, comunque, riguardino i treni extraurbani.

1 Nel presente Regolamento per D.U., si intende sempre quello della 1° Tratta

a) Quest'articolo prevede che lo scambio di disposizioni e notizie inerenti i treni extraurbani avvenga sempre tra D.C.T. e D.U. ma nel caso previsto dall'articolo 2.5 Cap. 2 di questo stesso regolamento il D.C.T. può non intervenire nella gestione del traffico. In tal caso quest'articolo diviene inapplicabile.

b) La nota a piede dell'articolo dichiara che il D.U., quando non specificato deve intendersi quello della prima tratta ma nel regolamento non viene definita la numerazione delle tratte. Riferendosi quindi all'ordine in cui vengono citate nell'articolo 1.1 del Cap. che ne definisce l'estensione si deve assumere che la prima tratta è

quella compresa tra la Stazione di Viterbo e quella di Civita Castellana. In tal caso l'articolo risulta inapplicabile in quanto lo scambio di comunicazioni deve avvenire tra il D.C.T. e il D.U. della tratta Montebello / Civita Castellana.

Cap. 2 - 5.1 Regimi di circolazione - Prescrizioni

La circolazione dei treni è regolata:

- normalmente, con il regime del "BLOCCO AUTOMATICO" (B.A.);
- nei casi previsti dai successivi articoli del presente Regolamento, con il regime del "GIUNTO TELEFONICO" (OT.).

In caso di circolazione a binario unico su un tratto di linea, possono pertanto coesistere due diversi regimi di circolazione

Su di un unico tratto di linea non possono e non devono coesistere due sistemi di circolazione.

Una tratta può essere operativamente divisa in più tratte, ciascuna gestita da regime diverso o similare alle altre, ciascuna sottoposta all'autorità della Dirigenza assegnata

Cap. 2 - 5.5 Giunto telefonico

Nel caso di attivazione del G.T. il D.C.T. può disporre il presenziamento di posti intermedi con un D.L., ai fini del distanziamento dei treni.

Il D.C.T. ha l'obbligo di attivazione del giunto telefonico su tutta o su una parte della tratta urbana nel caso di disfunzione del blocco automatico o del posto centrale ed in particolare:

- qualora risulti evidente che nonostante l'effettiva occupazione di un circuito di binario a distanza inferiore a quella di blocco i segnali interessati non si portino a via impedita
- qualora i segnali risultino tutti a via impedita o spenti e non risulti evidente alcuna connessione tra l'occupazione dei circuiti di binario e la posizione dei segnali
- qualora non risulti funzionante il telecomando delle funzionalità di un posto satellite
- in tutti i casi non precedentemente menzionati e per i quali è richiesto per la sicurezza di esercizio.

a) E' imposto l'obbligo di attivazione per il Dirigente del regime di giunto telefonico in caso di disfunzione del blocco automatico.

Attualmente il Dirigente ha il dovere di optare per la modalità che consente la minore ripercussione sul servizio. In base a quanto decretato da quest'articolo il DCT ha l'obbligo di passare al giunto telefonico anche nel caso di una semplice luce di segnale spenta, caso normale e non infrequente di disfunzione del blocco automatico. Così operando si produce una riduzione del servizio pari a circa il 50%.

Attualmente si prescrive semplicemente il superamento del segnale con marcia a vista senza nessuna ripercussione sul servizio.

Inoltre l'articolo è in netta contrapposizione con l'art. 22.2 Cap. 2 di questo stesso regolamento che recita:

“ Quando lasciare in servizio il Blocco Automatico guasto non comporti grave turbamento alla circolazione dei treni, il D. C. T. può decidere di mantenere in servizio il segnale od i segnali guasti. In tal caso dovranno essere rispettate le norme regolamentari previste per il superamento dei segnali a via impedita.”

b) Inoltre non avendo il Dirigente facoltà di optare per il mantenimento in servizio del blocco automatico guasto se non si verificasse in loco l'immediata disponibilità di agenti atti ad abilitare le stazioni capilinea della tratta da soggetta re a giunto telefonico si incorrerebbe nella sospensione del servizio sino al reperimento ed arrivo sul posto degli stessi.

c) Sconsiderato risulta l'obbligo di passaggio al regime di giunto telefonico nel caso della mancanza delle funzionalità di un posto satellite.

Il degrado dell'efficienza di un Posto Satellite non ha ripercussioni sulla sicurezza del servizio nei confronti della circolazione dei treni che è totalmente e unicamente garantita dal sistema di blocco automatico, dagli apparati A.C.E.I. e dai sistemi di vigilanza installati a bordo dei convogli.

Non vi è motivo di attivare il regime di giunto telefonico che oltretutto ha quale immediato effetto la soppressione di circa il 50% delle corse.

Recentemente il P.S. di Grotta Rossa è risultato per diversi mesi non telecomandabile dalla DCO. Essendo il blocco automatico nella tratta regolarmente funzionante, conformemente a quanto dettato dalla regolamentazione corrente, non si sono posti in atto interventi di alcun tipo. Il servizio è continuato regolarmente e non si sono avute ripercussioni né su di esso né sul livello di sicurezza offerto. Se si fosse dovuto operare in maniera conforme a questa nuova normativa avremmo avuto per tutta la durata del guasto il servizio dimezzato e il costo oltre che le difficoltà di reperimento del personale necessario alla copertura di sei turni al giorno necessari al presenziamento delle stazioni capolinea.

5.11 Telecomunicazioni

La linea è attrezzata con una linea telefonica che mette in comunicazione fra loro le stazioni e queste con il D.C.T. e con comunicazione registrata tra macchinista e D.C.T. via terra-treno.

Il personale di condotta e la Dirigenza movimento (D.C.T. - D.L.) possono avere a disposizione per le comunicazioni speciali telefoni cellulari.

La D.C.O. è attrezzata con un particolare impianto di registrazione che registra automaticamente tutte le conversazioni che si svolgono con il D.C.T., sia via terra-treno che sulla linea telefonica che sui telefoni cellulari.

- a) La linea non è dotata di sistema Terra-Treno, come già riportato nel commento all'art. 4.1 del Cap 1. il dispositivo "Terra Treno" è un sistema di comunicazione di tipo telefonico avente apparecchiatura centrale allocata presso la sede della Dirigenza centrale e unità mobili periferiche installate in maniera stabile sui singoli convogli. Dalla sede centrale è possibile dare annunci contemporaneamente a tutti i convogli, essendo i dispositivi installati a bordo di questi sempre attivi in ascolto e muniti di dispositivi viva voce, così da poter essere impiegati dal personale posto alla guida senza che questo debba usare le mani. l'impianto è dotato di uno speciale cavo d'antenna, di tipo fessurato, che si estende per tutta la ferrovia. Questo sistema consente la comunicazione certa e continua su tutta la linea, sia in aree aperte all'esterno sia all'interno delle gallerie e certifica che durante le comunicazioni il personale di condotta si trovi effettivamente a bordo dei convogli. Sui treni in dotazione alla Ferrovia Rm/Vt contrariamente a quanto dichiarato dal presente regolamento tale sistema non è installato. Altresì al capotreno di un convoglio in partenza viene consegnato un telefono cellulare di tipo GMS, analogo a quelli normalmente in uso nelle comuni reti telefoniche mobili, che essendo la linea ferroviaria soggetta a numerose ampie zone di copertura di segnale di rete, non garantisce la comunicazione certa e continua. Inoltre al capotreno viene assegnato un secondo telefono senza fili, di tipo DECT, atto alla comunicazione all'interno della sola galleria posta tra Piazzale Flaminio e la stazione di A. Acetososa. In base alle apparecchiature in dotazione sulla Ferrovia Rm/Vt la comunicazione non è certa e continua, non è mai possibile nelle numerose gallerie eccezion fatta per quella presente tra Piazzale Flaminio e la Stazione dell' A.Acetososa e non è certificata la posizione del colloquante utilizzando l'apparecchiatura mobile
- b) Non sono in dotazione alla linea "speciali telefoni cellulari „ma bensì comunissimi GSM standard. Speciali telefoni, destinati espressamente all'uso ferroviario, sono in dotazione alle ferrovie comunitarie e vengono definiti GSM-R

Cap. 2 - 7.1 Itinerario di arrivo/partenza

L'itinerario di arrivo si estende dal segnale di protezione della stazione al primo ente (segnale di partenza, segnale basso, punta scambio, traversa limite, paraurti, ecc.) situato oltre il punto di normale fermata di un treno di massima composizione.

I deviatoi dell'itinerario di arrivo devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito.

Per l'arrivo di un treno nelle stazioni passanti si devono inoltre disporre opportunamente i deviatoi situati oltre il termine dell'itinerario sopra definito.

L'itinerario di partenza si estende dal binario di ricevimento, compreso, alla piena linea.

I deviatoi dell'itinerario di partenza devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno in linea.

Cap. 2 - 7.2 Itinerario di transito

L'itinerario di transito di un treno senza fermata si estende dal segnale di protezione fino alla piena linea.

In nessuna parte del regolamento è definito cosa s'intende per piena linea. Il macchinista non sa quando ha terminato di percorrere gli itinerari.

Cap. 2 - 8.7 Segnali accidentalmente a via impedita

In caso di guasto ai segnali od a movimenti di treno con segnali a via impedita, devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dal capitolo 4 del presente Regolamento .

Quando il D.C.T. voglia far superare ad un treno un segnale alto imperativo a via impedita, se nulla altro si oppone a tale superamento, dovrà ordinare al treno medesimo il superamento con le modalità di cui all'art. 27 del capitolo 4

L'articolo impone al Dirigente l'obbligo di prescrivere il superamento del segnale se null'altro si oppone ma come fa il DCT a stabilire che nulla si oppone, stando magari a Km. di distanza? Se deve farlo gli deve essere fornita una procedura altrimenti dovrà di volta in volta valutare le circostanze e, a seconda delle metodiche adottate, il processo potrebbe richiedere tempi eccessivi

Cap. 2 - 9.2 Personale dei treni

I treni viaggiatori possono essere affidati al solo macchinista (AGENTE UNICO) che provvede anche ai compiti specifici del capo treno e svolge le funzioni di "Personale di Condotta", quando:

- siano muniti di freno continuo efficiente che si estende fino alla coda, nonché di dispositivo per il controllo della presenza attiva del macchinista (uomo morto);
- la circolazione dei treni avvenga regolarmente sul doppio binario con blocco automatico funzionante;
- funzioni regolarmente l'impianto di registrazione delle prescrizioni che il D.C.T. trasmette al Personale di Condotta;
- sia regolarmente funzionante l'impianto di controllo del rispetto dei segnali imperativi (Train-Stop);
- sia funzionante l'impianto di diffusione sonora;
- siano funzionanti le telecomunicazioni con il D.C.T.

Quando venissero a mancare, in tutto od in parte, le suddette condizioni, il treno già in circolazione potrà continuare la corsa con agente unico fino al primo capolinea, da dove potrà ripartire solo scortato da un secondo agente idoneo a svolgere le mansioni di assistente di cui al precedente terzo capoverso del comma 1.

Non occorre, comunque, scorta di movimento per i treni MV o ML in circolazione fra P.le Flaminio ed A. Acetosa, purché muniti di freno continuo automatico e di uomo morto funzionante.

Quest'articolo differisce da quanto previsto dall'art. 4.1 del Cap.1 che subordina l'effettuazione di treni viaggiatori condotti da agente unico alla situazione di circolazione su tratta con blocco automatico e non richiede la circolazione su doppio binario, e nel quale articolo non appaiono citate né le comunicazioni fra agente e DCT né tantomeno il sistema di registrazione delle stesse.

In base a quanto qui disposto, considerando che all'interno della galleria di Montebello non c'è copertura della rete cellulare e che non vi sono installati altri mezzi di comunicazione non è attuabile la condizione di condotta a mezzo agente unico.

Difatti in tale sito se un agente unico dovesse per qualsiasi motivo comunicare o ricevere una prescrizione dovrebbe portarsi a piedi fuori dalla galleria, abbandonando il treno, cosa non consentita dal presente regolamento.

La mancanza di chiarezza e unicità appaiono una pericolosa costante in questo regolamento. Regole dubbie e fra loro contrastanti inducono il personale all'errore.

Cap. 2 - 9.3 Personale dei treni

La guida di un treno MV o ML può essere affidata ad un agente diverso dal macchinista, purché abilitato a tale funzione.

Su tali treni i compiti del capo treno e di eventuali addetti ai freni possono essere svolti dal personale addetto alla manutenzione, purché abilitato a svolgerli

In base a quest'articolo, che non pone limitazioni di sorta, anche in tratte aperte all'esercizio, durante l'orario di servizio pubblico in linea può circolare tra un convoglio ed un altro un treno condotto (un treno si conduce e non si guida) da un addetto alla manutenzione abilitato.

Cap. 2 - 10.7 Ordine di partenza

L'ordine di partenza nelle fermate, nelle stazioni disabilite ed in linea viene di norma impartita dal personale di condotta.

Verrà dato dallo stesso personale di condotta anche nelle stazioni abilitate, purché la circolazione avvenga regolarmente su doppio binario ed il binario da dove parte il treno sia munito di segnale di partenza distinto; in caso contrario verrà dato dalla dirigenza movimento.

Il D.C.T. ed i D.L. delle stazioni eventualmente abilitate, se devono trattenere il treno, dovranno disporre e mantenere a via impedita il segnale di partenza.

a) Nella condizione di agente unico il macchinista, anziché subordinare la partenza al rispetto dei segnali, come già previsto dalle normative vigenti sin dal 1958, in base a quest'articolo dovrebbe darsi l'ordine da solo.

b) anche nella condizione di presenza del capotreno deve essere imposto il rispetto dei segnali di partenza.

Cap. 2 - 12.2 Esecuzione delle manovre

Nelle stazioni, tranne che in quella di Tor di Quinto, le manovre sono di norma comandate dai segnali bassi (marmotte) che proteggono ciascun istradamento; esse devono essere eseguite con le precauzioni che il caso richiede e comunque a velocità non superiore a 15 Km/h. Salvi i casi particolari, è vietata l'esecuzione di manovre di mezzi con a bordo viaggiatori. I segnali bassi possono essere sostituiti dai segnali a mano previsti dal regolamento segnali

Che si intende per casi particolari? E' lasciato libero arbitrio di decidere quando è effettuabile una manovra con passeggeri a bordo. E chi deve decidere al riguardo? Mancano vincoli e specifiche.

Cap. 2 - 14.2 Incroci

L'incrocio fra due treni può essere "NORMALE" "SIMBOLICO" "DI FATTO": (quando è indicato in orario).

Cap. 2 - 14.5 Incroci di fatto

Indipendentemente dagli incroci indicati in orario, la stazione di Montebello deve ritenersi sede di incrocio, quando per ritardo di treni, dei quali non esiste indicazione di incrocio o precedenza, gli uni e gli altri si effettuino in un intervallo di tempo uguale od inferiore a 15 minuti; in tal caso il D.U. dovrà avvisare il personale del treno che deve attendere l'incrociante, o il D.L. dove esiste.

C'è grave confusione su di un argomento delicatissimo quale sono gli Incroci, tra gli articoli 14.2 e 14.5 del Cap. 2.

a) l'incrocio di fatto viene una prima volta definito fra quelli indicati in orario (art. 14.2) e successivamente fra quelli non indicati (art. 14.5).

b) se la notifica al treno che deve attendere avviene in tratta urbana la competenza è del D.C.T non del D.U.

c) *dove esiste* fa intendere una qualsiasi stazione ma l'articolo cita espressamente la sola stazione di Montebello.

Cap. 2 - 14.6 Incroci spostati

Nel caso di ritardo di uno dei due treni incrocianti o di entrambi ma in misura diversa, gli incroci normali riguardanti Montebello vengono spostati dal D.U. in altra opportuna stazione, attenendosi alle norme all'uopo previste presente Regolamento

In base a quest'articolo anche un ritardo di un minuto di uno dei due treni impone l'obbligo al Dirigente di spostare l'incrocio. Lo spostamento di un incrocio comporta obbligatoriamente l'aggravi o di un ritardo molto maggiore per almeno uno dei due convogli. Deve essere il Dirigente a decidere se operare o meno uno spostamento d'incrocio optando per la soluzione che minimizzi le ripercussioni alla regolarità del servizio.

Cap. 2 - 15.6 Conferme

Le stazioni abilitate che ricevono l'annuncio di effettuazione di un treno straordinario devono dare conferma al D.C.T. con il dispaccio

E' imperativo che anche i reparti interessati, che potrebbero essere presenti in linea, siano informati e diano conferma della ricezione.

Cap. 2 - 15.7 Treni straordinari ad orario prestabilito

Nel caso previsto al precedente comma 5 il D.C.T. dovrà confermare l'effettuazione dello straordinario extraurbano anche al D.U., al quale confermerà inoltre gli incroci che vengono eventualmente a determinarsi nella stazione di Montebello. L'obbligo dell'avviso ai treni interessati resta al D.U., come previsto dall'art. 15 del capitolo 3.

Il D.C.T. dovrà confermare tutti gli incroci previsti lungo l'intero percorso del treno, affinché il DU possa a sua volta prescriverli ai treni incrocianti.

Cap. 2 - 19.2 Tratti di invio e di lavoro

L'orario del treno ML deve distinguere il "TRATTO di INVIO" , nel quale valgono le norme comuni ed il "TRATTO di LAVORO" dove devono essere svolte le operazioni di carico e scarico.

Il tratto d'invio è il percorso di un treno M.L. dalla sua stazione di origine a quella che precede la prima località nella quale si effettua il carico e scarico del materiale.

Il tratto di lavoro è il percorso di un treno M.L. da dove termina il tratto d'invio alla località ove terminano le operazioni di carico e scarico.

L'orario può prevedere diverse corse sul tratto di lavoro, da considerarsi come altrettanti treni distinti. Su tali tratti il treno M.L. può anche non raggiungere la stazione successiva e può anche percorrere il binario illegale.

- a) Occorre un foglio di corsa per ogni corsa essendo considerata ciascuna un treno distinto.
- b) Il Capotreno li deve compilare sotto dettatura del DCT, deve essere prevista la procedura.
- c) In caso di assenza di comunicazioni a ogni spostamento dovrebbe raggiungere una stazione limitrofa.
- d)così come formulata la norma include anche la notte, limitando le possibilità di movimentazione e riducendo l'operatività dei reparti. Inoltre risulta in contrasto con quelle specifiche previste da questo stesso Regolamento.

Cap. 2 - 19.3 Presenziamento stazioni

Le stazioni limite del tratto di lavoro devono essere presenziate e la circolazione del treno M.L. è regolata da D.C.T. adottando il regime del giunto telefonico.

In base a questa norma anche di notte devono essere presenti un DCT e due dirigenti posti alle stazioni limite della tratta di lavoro.

Cap. 2 -19.6

Durante la circolazione di un treno M.L. le stazioni che delimitano la tratta di lavoro devono tenere esposto un segnale di arresto a mano oltre lo scambio estremo dal lato del tratto di lavoro stesso. Detto segnale deve essere tolto per l'ingresso del treno M.L., se questo si ricovera alla stazione successiva, dopo avuta conoscenza dell'avvenuto ricovero.

Se viene licenziato un treno materiale a distanza di blocco significa che è immediatamente preceduto da un altro treno. Se contemporaneamente alla sua partenza viene posto il segnale di arresto a protezione nella stazione terminale della tratta il treno antecedente non può entrare nella Stazione terminale della tratta stessa. Se il segnale di arresto deve essere rimosso quando giunge il treno M.L., che è fermo dietro al treno che non può avanzare, si blocca il servizio.

Cap. 2 - 19.10

A ricovero avvenuto, la stazione che vi provvede deve sempre trasmettere al D.C.T. il dispaccio del giunto:

FORMULA n°42

"TRENO GIUNTO E RICOVERATO".

La normale circolazione può essere ripristinata solo dopo tale dispaccio.

In base alla formula prescritta il Dirigente non ha modo di sapere quale treno sia giunto.

Cap. 2 - 22.3 Fuori servizio del B.A.

Quando, per l'estensione del tratto di linea interrotto, per la frequenza dei treni in circolazione o per altre simili considerazioni, il D.C.T. ritenga che il mantenere in servizio il blocco comporti eccessivo turbamento alla circolazione, il blocco medesimo dovrà essere messo fuori servizio ed i treni dovranno essere licenziati, nella tratta interessata, applicando la normativa seguente:

a) Ai treni dovrà essere ordinato di fermarsi nelle stazioni o fermate precedenti e seguenti il tratto di blocco guasto da dove il personale di condotta dovrà rispettivamente chiedere il nulla osta al proseguimento della corsa e dare avviso che il treno è giunto completo.

L'agente treno, giunto nella stazione fissata dal D.C.T. (1) dovrà chiedere il nulla osta a proseguire la corsa con il dispaccio

b) Il D.C.T., ricevuto dall'agente treno il dispaccio Formula n°46 ed accertatosi attraverso il quadro luminoso che il convoglio sia ripartito regolarmente e sia protetto da almeno un segnale di 1° Categoria efficiente con la relativa tratta di ricoprimento, trasmetterà al treno successivo il nulla osta al proseguimento, con il dispaccio:

al) Quest'articolo è in contrasto con l'art. 5.5 del Cap. 2 che impone l'obbligo al D.C.T. di passare al giunto telefonico, disattivando il blocco automatico in caso di sua disfunzione.

b) "Ai treni dovrà essere ordinato di fermarsi nelle stazioni o fermate precedenti e seguenti" come dovrà essere impartito l'ordine? Non c'è la procedura.

c) " D.C.T. (1) ": Il riferimento (1) a fianco al D.C.T. porta ad una nota a fine articolo che recita:
(1) = "A. CHIEDETE NULLA OST A VOSTRO PROSEGUIMENTO"

si tratta di un riferimento ad una formula che appare priva di procedure annesse, stranamente situata a fondo di tutto l'articolo, sicuramente destinata ad essere prescritta dal Dirigente ma inserita in una prescrizione rivolta all'agente treno.

d) " *Il D.C.T., ricevuto dall'agente treno il dispaccio Formula n°46 ...* "

la formula 46 non ha nessuna pertinenza con l'articolo in quanto recita:

"MARCIA A VISTA E FISCHI RIPETUTI NELL'IMPEGNARE E PERCORRERE I TRATTI DI LAVORO SEGNALATI DALLA TABELLA (S)"

E non ha assolutamente nulla a che vedere con il guasto del blocco automatico.

e) Gravissimo.

Viene prescritto al D.C.T. di prendere la decisione di immettere un treno nella tratta avente blocco automatico guasto in base alle informazioni ricevute dal quadro luminoso.

E' universalmente risaputo come tale apparecchiatura non sia in sicurezza, ovvero come possa fornire indicazioni false senza che il D.C.T. abbia modo di averne il minimo sentore.

Per valutare i rischi connessi ad una tale procedura si supponga che un treno comunichi di essere in procinto di lasciare la tratta interessata e successivamente, per un qualsiasi motivo, non possa più muoversi. In tale circostanza il quadro luminoso potrebbe ugualmente indicare che il treno si è allontanato.

A questo punto il D.C.T. immetterebbe un altro treno nella tratta che, in ottemperanza a quanto prescritto dal regolamento in esame, viaggerebbe senza essere soggetto a nessun limite di velocità, anche ad 80 Km/h se la linea in quel tratto lo consentisse, e, in base agli articoli 22.5 e 22.6 del Cap. 2, qui di seguito riportati, marcerebbe verso il primo convoglio senza dover rispettare alcun segnale, con il dispositivo Train-Stop disinserito.

Cap. 2 - 22.5 Avvisi ai treni, ai DL ed al D.U.

Quando viene messo fuori servizio il blocco automatico i treni interessati dovranno essere avvisati con la prescrizione:

FORMULA n°52

"BLOCCO AUTOMATICO FUORI SERVIZIO DAASUL TRATTO STESSO NON RISPETTATE SEGNALI DI BLOCCO"

I treni interessati, cioè quelli che debbano percorrere la tratta avente blocco automatico fuori servizio vengono autorizzati a percorrere la stessa senza rispettare i segnali.

Se successivamente a quest'ordine uno di questi treni non ricevesse più comunicazioni, ad esempio perché la tratta percorsa è fuori dalla copertura telefonica della rete cellulare GSM, per guasto al sistema telefonico o perché la batteria del telefono stesso si è scaricata non ci sarebbe più modo di arrestarlo, se necessità in tal senso dovessero insorgere, e non prevedendo quest'articolo nessuna prescrizione di precauzione di marcia il convoglio marcerebbe alla massima velocità consentita dalla linea.

Cap. 2 - 22.6 Train-Stop

Nel tratto con blocco guasto dovrà essere possibilmente disattivato il dispositivo di bordo del Train-Stop, ma i treni dovranno in tal caso viaggiare con il doppio agente, come previsto dal comma 1 del precedente Art. 9.

Quest'articolo è riportato per dovere di chiarezza in quanto citato nel commento all'art. 22.3 del Cap. 2

Cap. 2 - 24.2 Guasto alle Telecomunicazioni

In caso di inefficienza del blocco automatico e di guasto di tutte le telecomunicazioni, che non permetta l'adozione della normativa prevista dal precedente Art.23, in normale regime di circolazione su doppio binario, un treno può essere licenziato a seguito di un altro, solo dopo che sia trascorso un intervallo di 10 minuti dall'ora presumibile di arrivo di quest'ultimo nella successiva stazione, escludendo la possibilità di recupero e tenendo conto degli eventuali perditempo di cui il D.C.T. sia a conoscenza.

Al treno così licenziato deve essere prescritta marcia a vista su tutto il percorso ed in arrivo nella successiva stazione:

Se il blocco è guasto e non c'è comunicazione quando il treno giunge alla stazione successiva a quella ove è stato licenziato non può proseguire, si ferma il servizio e dietro continuano ad essere inoltrati altri treni. I segnali sono guasti. chi protegge la coda del treno giunto?

Cap. 2 - 25.6 Retrocessione

Un treno partito da una stazione può eccezionalmente retrocedervi in seguito ad autorizzazione del D.C. T., purché il veicolo di coda venga presenziato o preceduto da un agente, rispettando le norme di frenatura e i limiti di velocità previsti dalle disposizioni in vigore.

Il D.C.T., prima di autorizzare la retrocessione, deve dare avviso al personale interessato e quindi disporre che il treno in retrocessione viaggi con marcia a vista per tutta la tratta.

Questo articolo prevede un secondo agente a bordo. Non è applicabile con la condotta ad agente unico

Cap. 2 - 25.7

sono sempre ammessi limitati movimenti di retrocessione in piena linea, per facilitare l'avviamento di un treno, per portare un treno fuori galleria o in particolari casi di effettiva necessità, purché il movimento non superi l'estesa di 300 metri, si arresti comunque ad almeno 200 metri dal primo segnale di blocco automatico e sia preceduto da segnale a mano a 200 metri.

Questo articolo prevede che il treno sia preceduto da segnale a mano. Non è applicabile con la condotta ad agente unico

Cap. 2 - Art. 27 GUASTI AI TRENI BIDIREZIONALI

In caso di guasto ai treni bidirezionali che obbliga il macchinista a comandare la marcia dalla coda del treno oppure da una elettromotrice (o locomotore) intercalata nella composizione, devono essere osservate le seguenti riduzioni di velocità:

- con un macchinista in testa avente la possibilità di azionare in caso di emergenza la frenatura rapida del convoglio: nessuna riduzione;
- con in testa un agente abilitato, avente la possibilità di azionare in caso di emergenza la frenatura rapida del convoglio: 50 km/h.;
- senza alcun agente in testa con la possibilità di azionare la frenatura rapida: 25 km/h.

L'articolo prescrive che un treno possa essere guidato dalla cabina di coda e precedendo ad una velocità massima di 25 Km/h da un agente solo, senza nessun'altra limitazione. La possibilità di guida dalla coda del treno deve essere subordinata ad un pilotaggio dell'agente, operato da qualcuno che sia in grado di monitorare il movimento del treno ed contestualmente impartire all'agente stesso i necessari ordini, non unicamente ad una riduzione di velocità.

Cap. 3 - 5.1 Consenso di inoltrò nella sede di giunto.

È vietato inoltrare i treni in una Sezione di giunto senza il preventivo consenso dato dal Dirigente Unico; perciò il Capotreno, giunto al termine di una Sezione di giunto, prima di proseguire la corsa, deve ricevere gli ordini dal Dirigente Unico. Analogamente nelle stazioni inizio di corsa, poco prima della partenza si deve chiedere in nulla asta al D.U ..

In località di incrocio, qualora non attivo l'impianto di comunicazione via terra-treno su uno od entrambi i treni, il Capotreno arrivato per primo, chiederà il nulla asta per il proseguimento anche per il secondo treno, riportando la formula sul proprio foglio di corsa che mostrerà poi al secondo Capotreno ritirandone la firma.

In base a quest'articolo in sede d'incrocio, se funzionanti i telefoni cellulari in dotazione ai capotreno, ciascuno di questi comunicherà autonomamente il proprio giunto al DU e riceverà direttamente da quest'ultimo il nulla asta al proseguire.

Questo è in contraddizione con quanto previsto dall'art 25,3 del Cap. 3e costituisce minaccia al concetto base di sicurezza d'esercizio che prevede sempre in sede d'incrocio, l'assunzione del ruolo di dirigente locale per il capotreno giunto per primo, al fine di consentirne, in tale veste, l'effettivo accertamento del sopraggiungere di tutti treni incrocianti e la trasmissione agli stessi della via libera alla prosecuzione della marcia.

18.3 Prova freni treni

Il macchinista dei treni serviti da freno continuo, prima di partire dalla stazione originaria, deve fare la prova del freno stesso, prova che deve ripetersi tutte le volte che il treno subisse variazioni nella composizione.

18.3.1 Prova freni nelle stazioni dove il treno inizia il servizio giornaliero dopo l'intervallo notturno

Il macchinista titolare del treno, dopo aver eseguito i previsti controlli ai veicoli si porterà in cabina di guida dove, appena la pressione dell'aria ha raggiunto valori di 5 atm. nella condotta generale e di 8 atm. nella condotta principale, eseguirà, agendo sul rubinetto di comando del freno automatico continuo una frenata moderata scaricando circa 2 atm. dalla condotta generale portandola da 5 a 3 atm. Lasciando il rubinetto di comando in questa posizione dovrà controllare:

- a) Che la pressione dei cilindri freno sia:
 - Tra 3,15 atm. e 3,65 atm. per i carrelli delle motrici delle U.d.T. Firema E84/E84A.
 - Tra 2,50 atm. e 3,00 atm. per i carrelli delle motrici delle U.d.T. Alstom MRP236.
 - Tra 1,95 atm. e 2,45 atm. per i carrelli delle rimorchiare pilota delle U.d.T. Firema E84/E84A.
 - Tra 1,95 atm. e 2,45 atm. per i carrelli delle rimorchiare pilota delle U.d.T. Alstom MRP236.
 - b) L'avvenuta accensione della segnalazione di bassa pressione.
 - c) L'avvenuta accensione delle segnalazioni di frenatura pneumatica in atto.
- Eseguite le verifiche delle pressioni dei cilindri freno, il macchinista porterà il rubinetto di comando nella posizione di marcia e verificherà quindi:
- a) Il ritorno a zero della pressione nei cilindri freno.
 - b) Lo spegnimento della segnalazione della frenatura pneumatica in atto.
 - c) Lo spegnimento della segnalazione della bassa pressione che dovrà avvenire quando la pressione nella condotta generale avrà raggiunto circa 4,5 atm.

Quest'articolo comprende diverse criticità, talune molto gravi:

- a) La prova dei freni descritta in questo articolo è prescritta per la sola tratta extraurbana. In base a questa norma un treno circolante sulla tratta urbana potrebbe circolare per mesi senza subire da parte del personale di condotta nessuna verifica dell'impianto frenante.
- b) In base a quanto disposto un materiale appena giunto in stazione se prosegue la corsa non deve essere verificato mentre se utilizzato per un nuovo treno deve subire nuovamente la prova dei freni, questo appare insensato, oltre che penalizzante nei confronti del servizio.

c) I materiali FIREMA e ALSTOM descritti sono entrambi dotati di dispositivo di carico variabile.

Questo dispositivo aumenta la pressione nei cilindri freno in maniera proporzionale al carico presente, ovvero alla quantità di passeggeri a bordo.

Per tale motivo la prova dei freni deve essere obbligatoriamente eseguita a treno vuoto, prima di effettuare l'incarozzamento.

Quest'articolo non prevede tale condizione, pertanto potrebbe verificarsi che un treno controllato in partenza e risultato in ordine, superata una Stazione ove si verifichi una consistente discesa dei passeggeri, non possa ripartire perché la pressione nei cilindri freno, decrementata automaticamente dal dispositivo di carico variabile, diventi insufficiente a garantire la marcia in condizioni di sicurezza e non più rispondente ai limiti di pressione minimi previsti per l'utilizzo del materiale.

d) Le vigenti norme ferroviarie nazionali prescritte dalla Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria, ed in particolare la "ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO DEL FRENO CONTINUO AUTOMATICO" RFI1992 all'articolo 19.4 recita:

4 - I manometri esistenti sui mezzi di trazione e relativi rimorchi devono essere controllati in occasione delle visite trimestrali.

Il massimo errore tollerabile è di 0,1 bar.

appare singolare che ove la normativa nazionale imponga una tolleranza di 0,1 bar, cioè circa di 0,1 atm dato che a 1 bar corrisponde circa 1,02 atm, la normativa disposta per la ferrovia Roma Viterbo sia cinque volte più tollerante.

E si nota quanta attenzione venga posta a tale parametro, che deve essere verificato trimestralmente.

e) Solleva notevole perplessità l'andamento variabile che nel tempo hanno assunto i valori minimi di pressione esigiti dalle normative aziendali per il superamento della prova dei freni nei materiali Firema, difatti:

- Nel manuale di servizio originale FIREMA a pag. 112 il corretto valore della pressione sulla motrice è indicato in: 3,8 atm.

- Nell'Ordine di Servizio 4-99 dell' 11/01/1999, inerente la prova del freno il valore viene disposto a 3,6 atm.

- Nell'Ordine di Servizio 286 del 12/12/2008 scende sensibilmente e diviene accettabile un minimo di 3,15 atm.

Il valore imposto attualmente nella prova dei freni è inferiore di circa il 15 % rispetto a quello nominale riportato nella pubblicazione FIREMA. Considerando che il rapporto fra pressione applicata e efficienza frenante non è lineare, gli spazi d'arresto si allungano sensibilmente.

Cap. 3 - 20.3 Attesa a un segnale di blocco.

Qualora un treno dopo avere rispettato un segnale di blocco a via impedita abbia effettuato la fermata, può riprendere la marcia come previsto dagli articoli 27 e 28 del capitolo 4.

Quest'articolo non è concepibile. Nella tratta extraurbana non è presente il Blocco Automatico.

Cap. 3 - 25.3 Compiti del C.T. entrato per primo.

Il Capotreno arrivato per primo chiederà il nulla osta per il proseguimento anche per il secondo treno, riportando la formula nel proprio foglio di corsa che presenterà poi al secondo Capotreno ritirandone la firma.

I Dirigenti Unici prima di licenziare i treni incrociati devono assicurarsi, chiedendo ai Capotreno o anche al solo Capotreno entrato per primo, che entrambi siano giunti interi.

Cap. 3 - 25.4 Identificazione del treno incrociante.

Data l'importanza, nelle stazioni di incrocio (o precedenza) dell'accertamento che il treno o i treni che giungono o si trovano in stazione siano effettivamente quelli che, in base all'orario o alle prescrizioni avute, debbono essere incrociati o preceduti, i Capotreno dovranno prima di partire col proprio treno, assicurarsi che siano giunti tutti gli altri treni che lo debbano incrociare, il che comporta l'obbligo di rivolgere apposita domanda al Dirigente Unico o al Dirigente Locale se ivi esiste, ovvero, se la stazione non è retta da Dirigente Locale di identificare personalmente il treno o i treni che giungono o sono in stazione col farsi esibire dai singoli Capotreno i fogli di corsa, e che per l'appunto dovranno essere controfirmati. Anche i macchinisti sono tenuti ad accertarsene domandandone conferma al proprio Capotreno.

Questi articoli unita mente definiscono le mansioni dei Capotreno in sede d'incrocio, sottolineandone la primaria rilevanza legata all'accertamento in sede di stazione dell'arrivo dei treni incrocianti, e non subordinando l'esecuzione di alcuna procedura al funzionamento dei telefoni cellulari che, proprio per la loro natura di sistemi mobili, disattendono a tale possibilità.

Si pongono in contrapposizione a quanto disposto dall'art. 5.1 del Cap. 3.

Cap. 4 - Art. 3 AVVERTENZE DIVERSE RIGUARDANTI L'APPLICAZIONE DEL PRESENTE REGOLAMENTO

Fatte salve le specifiche indicazioni che saranno fatte caso per caso, le prescrizioni del presente articolo valgono per l'esercizio sul doppio binario, per quello a semplice binario, come per il servizio ridotto a binario unico.

Non ha senso. Semmai dovrebbe essere del presente capitolo o regolamento, a seconda di ciò che si voleva intendere.

Cap. 4 - Art. 21.1 PROTEZIONE DEI TRENI FERMI IN LINEA O AI SEGNALI FISSI

Quando non funziona il blocco automatico o in caso di circolazione a binario unico, un treno fermo in linea da oltre 10 minuti primi deve essere protetto dal personale di scorta, quando previsto, o, in mancanza, dal macchinista, esponendo segnale di arresto a mano, alla distanza di m. 200 dalla coda del convoglio.

Nel caso di circolazione a binario unico, tale segnale deve essere esposto in entrambe le direzioni.

a) L'articolo tratta sia la tratta urbana che l'extraurbana. In quella urbana la velocità dei convogli arriva a 80 Km/h. a tale velocità lo spazio d'arresto è superiore a 200 metri.

b) nel caso il treno sia circolando condotto da agente unico lo stesso non potrebbe lasciare il treno per recarsi a porre i segnali di protezione, in base a quanto prescritto dalle Normative vigenti in ambito ferroviario.

c) la velocità media di un uomo che percorra a piedi la massicciata ferroviaria è di 4 Km/h. Nel caso di Agente unico, ammettendo che infranga il regolamento, lo stesso dovrebbe percorrere 800 metri nel caso di circolazione a binario unico e dovrebbe abbandonare il treno e i passeggeri a bordo per 12 minuti.

d) L'introduzione di un tempo d'attesa di 10 minuti appare vanificante lo scopo della norma. Sommando questo tempo a quello necessario all'installazione dei segnali si arriva a circa venti minuti. Nella tratta urbana sono previste fasce orarie nell'ambito delle quali sono programmate partenze dai Capilinea distanziate di tempi inferiori a dieci minuti, giungendo anche a soli due.

d) il Capotreno ha in dotazione una bandiera rossa, l'agente unico nessuna. In entrambi i casi non è chiaro dove gli agenti dovrebbero reperire i segnali da apporre.

Cap. 4 - 21.3 PROTEZIONE DEI TRENI FERMI IN LINEA O AI SEGNALI FISSI

Per la protezione della seconda parte di un treno che, in seguito a dimezzamento, fosse lasciato in piena linea, vale quanto disposto ai punti 1 e 2 del presente articolo.

Qualora, tuttavia, il personale di scorta della seconda parte del treno non fosse riuscito a prendere accordi col personale della prima parte, la segnalazione deve essere fatta secondo le modalità previste dall' Art. 13.

La conduzione ad Agente unico non è applicabile in base a questa norma che obbliga la presenza a bordo di almeno due Agenti.

Cap. 4 - Art. 27.2 SUPERAMENTO DI UN SEGNALE ALTO A VIA IMPEDITA

Non verificandosi alcuna delle condizioni indicate nel precedente comma e prolungandosi la fermata del treno al segnale senza ragioni apparenti, l'agente treno deve chiedere istruzioni, telefonicamente o con altro mezzo al D.C.T./D.U. od alla stazione dal quale viene manovrato il segnale.

Nell'impossibilità di ricevere istruzioni, verificata la libertà e la regolarità dell'itinerario da percorrere, il personale di condotta provvederà al superamento del segnale con marcia a vista e non superando la velocità di 15 km/h.

In caso di Agente unico questo articolo è inapplicabile. Il Macchinista non può abbandonare il treno, tantomeno se con persone a bordo, e non può procedere alla verifica della libertà e regolarità dell'itinerario da percorrere.

Cap. 5 - 2.9 Utilizzo enti della stazione o della linea

Chi nel tratto interrotto utilizzi o manometta, per l'esecuzione dei lavori, enti delle stazioni o della linea è tenuto a ripristinare la loro condizione primitiva non appena cessano le ragioni che hanno imposto tale utilizzazione o manomissione e, comunque, prima di concedere il *nullaosta* per la *ripresa del normale servizio*.

Deve essere specificato che chiunque intervenga su un ente di stazione deve essere in primo in possesso di specifica abilitazione, ed in secondo essere preventivamente autorizzato all'intervento dal responsabile della tratta, al quale deve notificare, al termine dell'intervento, il ripristino delle condizioni di normalità.

Cap. 5 - 3.8 Scorta dei carrelli

Un carrello messo in circolazione dovrà essere sempre scortato da persona abilitata alla scorta carrelli e da un numero di persone sufficienti a proteggerlo ed a toglierlo dalla linea, in qualunque punto esso si trovi.

In base alla definizione dell'art. 3.1 del Cap. i carrelli sono anche dotati di motore e nella manutenzione vengono utilizzati carrelli aventi diverse tonnellate di peso. Quante persone dovrebbero accompagnare uno di questi per toglierlo dalla linea e consentirne l'utilizzo?

Cap. 5 - Art. 4 SERVIZIO DI GUARDIALINEE

L'attività di guardialinea nella tratta Vitorchiano - Ponzano è di norma svolta dal primo treno in servizio che procederà in tale tratta, laddove presente segnalamento con apposita bandiera gialla, con marcia a vista .

L'articolo non è applicabile in quanto subordina l'attività di guardialinee per il primo treno alla presenza di un segnale, una bandiera gialla, non contemplato da questo stesso Regolamento. Oltretutto, viene prescritta l'applicazione della marcia a vista ove presente detto irregolare segnale ma non come dovrebbe essere ripresa la normale condotta pertanto il treno incontrando una bandiera gialla dovrebbe procedere in tale lenta marcia fino al termine del viaggio.

3. **Impossibilità dell'attuazione della direttiva aziendale mirante all'introduzione della condotta dei treni a mezzo Agente Unico, da conseguire mediante l'abolizione della figura del Capotreno nella tratta urbana della Ferrovia Roma - Viterbo, procedura già in passato ipotizzata ma mai applicata in cagione delle gravi limitazioni strutturali della Linea, da tempo segnalate e che permangono tuttora irrisolte.**

Già quattordici anni orsono veniva approvato con nota USTIF n. 41/PV del 4 1999 il "REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI- TRATTA URBANA ROMA P.le FLAMINIO – MONTEBELLO"
Questo Regolamento, pur apparendo completo e ben realizzato, non veniva adottato dalla Dirigenza di allora ed è rimasto depositato in azienda nell'attesa di poter essere utilizzato.

Motivo della sua non entrata in vigore è che lo stesso prevedeva l'introduzione dell' Agente unico alla condotta dei treni. Fu difatti riscontrato, in maniera assoluta, come non fosse possibile procedere all'eliminazione della figura del Capotreno nella tratta urbana senza che il livello della sicurezza connesso al servizio ne risultasse pesantemente degradato, in quanto le caratteristiche strutturali della ferrovia non consentivano ad un unico Agente di operare da solo senza mettere a repentaglio l'incolumità della clientela trasportata.

Quelle stesse caratteristiche permangono tutt'ora immutate.

Recentemente è stata annunciata dall' Azienda la determinazione di introdurre la condotta ad Agente Unico nella tratta urbana e di procedere alla contemporanea eliminazione della figura del Capotreno senza che nulla in riguardo alle problematiche che per tutti questi anni hanno impedito l'introduzione di tale procedura sia stato operato.

Criticità inerenti l'applicazione dell'Agente Unico:

Materiali in dotazione alla Ferrovia:

a) Nella tratta urbana vengono impiegate delle Unità di trazione di produzione FIREMA.

Questi materiali sono dotati di porte del tipo a libretto, montate internamente rispetto al profilo della fiancata del treno.

Si viene pertanto a realizzare un vano anteriormente alle stesse, nel quale possono allocarsi delle persone senza che il macchinista dalla cabina abbia la possibilità di riscontrarne visivamente la presenza in base all'osservazione effettuata tramite gli specchi retrovisori.

Inoltre il sistema di chiusura meccanico delle porte si basa su un sistema di leveraggi che esprime il suo momento di massimo vantaggio durante la fase finale dell'accosto, ciò fa sì nel momento che le due ante vengono a trovarsi al termine della corsa esprimano nel movimento di avvicinamento una notevole forza.

Una forza tanto rilevante da avere imposto l'uso di guarnizioni gommate di ampio spessore sui bordi delle ante stesse, in modo da evitare che una persona che dovesse trovarsi con un arto imprigionato fra di esse non subisse seri danni. In sostanza le porte, indipendentemente dalla presenza o meno di un corpo estraneo, quando comandate realizzano comunque la chiusura.

Accade sovente che i passeggeri restino in tal modo incastrati, particolarmente quando nelle ore di maggiore affollamento hanno difficoltà ad entrare.

In quei casi la spia di segnalazione delle porte aperte si spegne comunque e il treno potrebbe ripartire ma l'intervento del Capotreno, che presiede l'incarozzamento, scongiura il peggio.

E' peraltro successo, in rari casi, che dei passeggeri siano rimasti incastrati e quindi trasportati da una fermata alla successiva, aggrappati al mancorrente interno, non visti dal personale di condotta al momento della chiusura.

Non lontano nel tempo una passeggera ha sporto denuncia per un accadimento di questo tipo, vicenda poi fortunatamente risolta senza conseguenze.

Esiste un'altra problematica inerente il controllo delle porte.

Il microinterruttore che fornisce la segnalazione di chiusura della porta da cui consegue il consenso alla trazione è posto in maniera tale da acquisire il posizionamento del pistone idraulico comandante il movimento, non l'effettiva chiusura delle ante.

Come evidenziato anche dalla relazione aziendale dell' Ing. Chiovelli, in caso di rottura del sistema di trasmissione del movimento dall'unità pneumatica di comando all'anta mobile, il consenso alla trazione viene comunque garantito, anche se l'anta in oggetto rimane aperta e priva di qualsiasi vincolo. Il macchinista quindi può comandare il movimento del convoglio, non avendo modo, stando all'interno della cabina durante le fasi di chiusura delle porte, di rilevare l'anomalia, cosa che invece non sfugge al Capotreno che presiede le operazioni dall'esterno del convoglio. Questo inconveniente si è manifestato più volte, più di quanto sostenuto nelle dichiarazioni di parte aziendale, in numerosi casi, tutti testimonia bili.

b) In caso di pioggia o in presenza di tasso di umidità elevato, la visibilità offerta dagli specchi retrovisori in dotazione ai convogli FIREMA si annulla totalmente. Il macchinista deve uscire dalla cabina per poter osservare la salita e discesa dei passeggeri. Ultimata questa deve tornare in cabina per comandare la chiusura delle porte ma durante il tempo necessario che comprende anche quello di emissione del fischio di avviso un passeggero potrebbe tentare di salire a bordo e rimanere incastrato tra le porte. Avendo visibilità nulla dagli specchi retrovisori inevitabilmente il passeggero verrebbe trascinato sulla banchina.

Una documentazione della riduzione della visibilità citata e presente in allegato

c) Spazio inter vagone.

I materiali FIREMA presentano un ampio spazio fra i vagoni. Il 24/12/2011 una persona ubriaca ha rischiato di finire in quello spazio, durante la fase d'incarozzamento. Il pronto intervento del Capotreno ha impedito che si ripettesse quanto invece è successo sulla Metro B, in data 15/07/2004, alla fermata della Garbatella, dove un non vedente è deceduto schiacciato dalle ruote del treno dopo essere caduto in uno spazio inter vagone dello stesso.

d) Dispositivi di accoppiamento manuali

Sia i materiali FIREMA che quelli ALSTOM sono sprovvisti di sistemi di accoppiamento automatici.

Nel caso occorra realizzare un accoppiamento in linea fra due materiali non provvisti di accoppiatori automatici, è indispensabile, oltre alla presenza dei macchinisti titolari dei due convogli, quella di almeno un altro agente abilitato, attualmente il Capotreno, che esegua le necessarie operazioni di aggancio.

Questo in quanto le Normative Ferroviarie vigenti proibiscono ai Macchinisti di abbandonare i treni a loro affidati in custodia.

Comunicazioni Dirigenza Centrale - Personale di condotta:

Le Linee ove è previsto l'Agente Unico sono dotate di materiali aventi installata a bordo l'apparecchiatura Terra-Treno. Il "Terra Treno" è un sistema di comunicazione di tipo telefonico avente apparecchiatura centrale allocata presso la sede della Dirigenza centrale e unità mobili periferiche installate in maniera stabile sui singoli convogli.

Dalla sede centrale è possibile dare annunci contemporaneamente a tutti i convogli, essendo i dispositivi installati a bordo di questi sempre attivi in ascolto e muniti di dispositivi viva voce, così da poter essere impiegati dal personale posto alla guida senza che questo debba usare le mani.

l'impianto è dotato di uno speciale cavo d'antenna, di tipo fessurato, che si estende per tutta la ferrovia. Questo sistema consente la comunicazione certa e continua su tutta la linea, sia in aree aperte all'esterno sia all'interno delle gallerie e certifica che durante le comunicazioni il personale di condotta si trovi effettivamente a bordo dei convogli.

Sui treni in dotazione alla Ferrovia Rm/Vt contrariamente a quanto dichiarato dal presente regolamento tale sistema non è installato. Altresi al capotreno di un convoglio in partenza viene consegnato un telefono cellulare di tipo GMS, analogo a quelli normalmente in uso nelle comuni reti telefoniche mobili, che essendo la linea ferroviaria soggetta a numerose ampie zone di scopertura di segnale di rete, non garantisce la comunicazione certa e continua. Inoltre al capotreno viene assegnato un secondo telefono senza fili, di tipo DECT, atto alla comunicazione all'interno della sola

galleria posta tra Piazzale Flaminio e la stazione di A. Acetosa. In base alle apparecchiature in dotazione sulla Ferrovia Rm/Vt la comunicazione non è certa e continua, non è mai possibile nelle numerose gallerie eccezion fatta per quella presente tra Piazzale Flaminio e la Stazione dell' A. Acetosa e non è certificata la posizione del colloquante utilizzando l'apparecchiatura mobile .

Nella galleria Flaminio Acqua Acetosa è di tipo *dect*, afflitto da ampie zone d'ombra nelle quali la comunicazione è totalmente assente.

Nella galleria di Montebello non è presente invece alcun sistema di comunicazione.

Se l'agente unico dovesse chiedere soccorso non avrebbe altra scelta che abbandonare il treno, magari con i passeggeri a bordo, cosa vietata dalle normative.

E' necessario notare che l'articolo 9.2 del Cap.2 del nuovo Regolamento impone l'obbligo del secondo agente a bordo in caso di assenza delle telecomunicazioni con il DCT.

Dato che nella galleria di Montebello non ci sono mezzi di comunicazione e manca la copertura della rete GSM in base a quest'articolo non è attuabile la condotta ad Agente Unico

Personale presente in Linea:

Gli impianti ove è prevista la figura dell' Agente Unico devono prevedere la possibilità di rapido intervento su tutta la Linea e in ogni momento del servizio.

Si supponga, per chiarire l'esigenza, che un Dirigente riscontri tramite l'osservazione del Quadro Luminoso presente al Posto Centrale, che un treno, condotto da agente unico, sia fermo in linea oltre i normali tempi di sosta.

Si supponga ancora che provi a contattare telefonicamente il convoglio e non ottenga risposta.

Può ipotizzare l'inefficienza del sistema di comunicazione del treno oppure un malessere del macchinista.

Quale procedura deve mettere in atto il Dirigente?

Se il Macchinista ha un infarto in corso, entro quale tempi e in che modalità l'azienda può inviare un accertamento sul posto per soccorrere nella dovuta maniera il malcapitato ed evitare una denuncia per omissione di soccorso?

Se l'evento accadesse di sera, verso fine servizio, e magari fosse l'unico treno ancora in linea, a chilometri di distanza dal Posto Centrale, chi potrebbe soccorrerlo?

Galleria:

La linea prevede attualmente, e lo riportano anche gli adesivi installati, l'accesso per i disabili.

Stando a quanto prescritto dal nuovo Regolamento, in caso di evacuazione in galleria il macchinista deve aprire unicamente una porta e da questa far defluire la gente presente a bordo.

Si supponga sia sera, poche persone a bordo, e che in galleria il treno abbia un guasto tale che ne consegua un incendio, magari come solitamente accade dovuto ad un guasto elettrico, e che si riscontri emissione di fumo all'interno di un comparto viaggiatori.

I passeggeri immediatamente si riversano fuori, la casistica inerente dimostra che non aspettano l'intervento del macchinista, ma immediatamente azionano i sistemi di apertura d'emergenza delle porte e abbandonano il convoglio.

Se a bordo rimanesse un disabile, magari su una carrozzina, e il macchinista da solo non avesse la forza necessaria a tirarlo giù, che accadrebbe? Sicuramente se fosse presente il Capotreno potrebbero portare via il disabile.

O se invece l'emergenza fosse in linea aperta. Il nuovo regolamento prevede in tale sito l'evacuazione da una delle porte della cabina, per tutti i passeggeri. Scendere dalla scaletta laterale, da un piano posto a più d'un metro da terra,

non è impresa agevole per tutti. La porta della cabina è molto stretta. Una persona anziana e magari di robusta costituzione probabilmente non riuscirebbe a passare, sicuramente non a scendere.

Nel trasbordo attraverso le porte locali delle cabine viene messa a repentaglio l'incolumità del passeggeri.

Inoltre, un Agente Unico non ha la possibilità di accompagnare i passeggeri verso la più vicina stazione/fermata, caso previsto dall'art. 29.c del Cap. 2, poiché l'agente deve rimanere nei pressi del convoglio, e non essendo presumibile che altro personale si aggiri nei paraggi, i viaggiatori dovranno procedere da soli lungo la linea.

Arrivo in stazione.

In caso di malore del macchinista il dispositivo "uomo morto" non assicura l'arresto del convoglio prima dell'impatto con i tamponi.

Non essendo installato il dispositivo continuo, il treno in arrivo non è soggetto a controllo sulla velocità, e nel caso in cui il guidatore si dovesse accasciare sul combinatore di marcia, il convoglio potrebbe addirittura giungere in accelerazione.

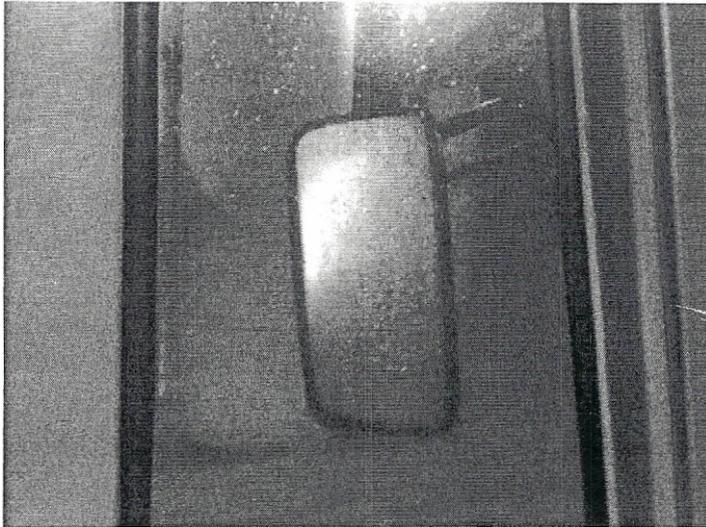
Lo spazio disponibile potrebbe essere inferiore a quello necessario a che avvenga l'intervento dell'uomo morto. Le conseguenze sarebbero disastrose e inoltre aggravate a Flaminio dalla presenza di passeggeri in attesa nello spazio immediatamente a ridosso dei tamponi. Il Capotreno in cabina di guida azionando il freno di emergenza scongiurerebbe questa evenienza.

Conseguenze penali per il personale di condotta

A causa delle problematiche correlate con le porte a libretto, sopra elencate, risulta che la stretta osservanza delle norme del Regolamento non assicura al personale di condotta la certezza di non incorrere in incidenti legati alla fase di incarozzamento dei passeggeri e nelle conseguenze penali derivanti.

L'unica procedura attuabile, al fine di ridurre i fattori di rischio a cui viene in tali circostanze esposto l'Agente Unico, è quella di uscire ogni volta che si chiudono le porte dalla cabina guida, per controllarle una ad una, con le ovvie ripercussioni che ciò comporterebbe al servizio.

Visibilità offerta dagli specchi retrovisori installati sui convogli in dotazione alla Ferrovia Roma Viterbo durante le giornate piovose e ripercussioni rispetto l'ipotesi di eliminazione dei Capotreno sulla tratta urbana



Sera - fermata in banchina con lampione vicino al centro della 10 carrozza

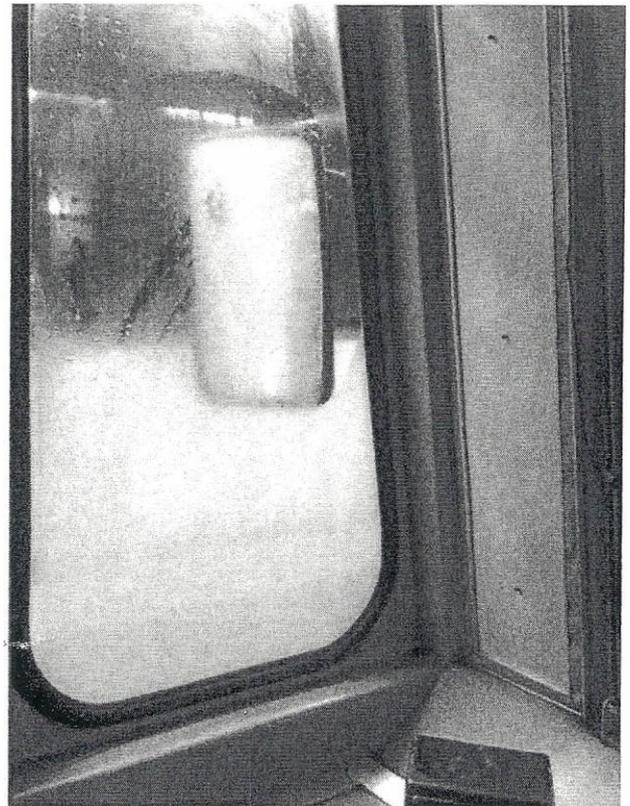


sera - fermata in banchina illuminata dall'alto mediante luci al neon



Sera - 2 diverse situazioni di fermata in banchina con lampione vicino alla cabina di guida





Giorno - 2 diverse situazioni di fermata in banchina

Nelle condizioni su rappresentate un Macchinista che dovesse operare in assenza del Capotreno, nell'effettuazione di una fermata, per accertarsi della liberazione delle porte da parte dei passeggeri e della conseguente possibilità di comandarne la chiusura non avrà altre soluzioni che uscire dalla cabina di guida.

Dopo aver effettuato la verifica dovrà rientrare in cabina per impartire il comando.

Trascorrerà pertanto del tempo tra il momento in cui effettua la verifica e quello in cui effettivamente invia il comando di chiusura.

Inoltre prima che si realizzi l'effettivo accosto delle porte trascorrerà qualche altro secondo durante il quale avverrà l'emissione del segnale acustico di preavviso.

Durante questi tempi il macchinista non ha avr  alcuna percezione di quanto accade esternamente. Se un passeggero, cercando di salire all'ultimo istante, come spesso accade, fosse rimasto intrappolato fra le ante di una porta, nelle condizioni di visibilit  qui riportate un macchinista non avrebbe possibilit  di accorgersene.

E' accertato e documentato come la segnalazione dell'avvenuta chiusura delle porte si manifesti sul banco di guida, assieme al consenso alla trazione, anche con passeggeri costretti fra le ante.

Il macchinista potrebbe riprendere la marcia e trascinare il passeggero rimasto incastrato sulla banchina senza aver modo d'accorgersene.

Questo, sotto il controllo di un Capotreno, non potrebbe accadere.