



0646954364



ATAC Spa



Direzione Risorse Umane e Organizzazione
Relazioni Industriali

Spett.le
ORSA Ferrovie
Fax 06 47307679

Oggetto: tematiche Ferrovie Roma-Viterbo e Roma-Lido.

Spett.le Segreteria,

facendo seguito alla precedente corrispondenza in materia, nonché all'incontro presso la Prefettura di Roma tenutosi in data 20 febbraio 2013 nell'ambito delle procedure di raffreddamento e conciliazione del conflitto, riteniamo opportuno, proseguendo l'utile percorso di confronto intrapreso, soffermandoci in particolare sugli aspetti tecnici del nuovo Regolamento, sottoporre alla Vostra attenzione ulteriori chiarimenti e precisazioni sulle segnalazioni pervenute all'Azienda in relazione alle novità introdotte dal regolamento stesso nonché ad alcune tematiche correlate.

- 1) Con riferimento a quanto riportato nelle pagine n.1-2-3-4 del documento pervenuto si intende precisare quanto segue :
 - a) le prime 80 copie del regolamento di esercizio erano in distribuzione presso il deposito di Flaminio alle ore 12,30 del giorno 15.11 u.s.;
 - b) il personale viaggiante, primo destinatario delle copie, non si è dimostrato collaborativo durante nell'orario 12,30 - 18,30 di mattina il nuovo Regolamento di Esercizio, l'appendice esplicativa della ricodifica dei capitoli, l'annesso riepilogo delle uniche modifiche apportate al nuovo regolamento e di ascoltare e prendere nota delle spiegazioni sulle modifiche apportate che l'Azienda voleva fornire in una logica di job-training;
 - c) sarebbe seguita nella medesima giornata del 15.11 u.s. la consegna del nuovo regolamento di Esercizio anche a tutto il personale delle sale operative;

ATAC S.p.A. Azienda per la mobilità
Via Prenestina, 45 - 00176 Roma
T (+39) 0646954016/4101 F (+39) 0646954012
www.atac.rgs.it

Società con socio unico soggetta alla direzione
e coordinamento di Roma Capitale
P. IVA 06341981008 - Cap. Soc. euro 250.700.000,00
Iscr. CCIAA di Roma n. 061692 del 18/12/2000

0646954364

atac

- d) risulta errata l'interpretazione inerente la disposizione 225 del 15.11.2012 di "vuoto normativo" in quanto la disposizione, differita di data di decorrenza, mantiene conseguentemente in vigore le precedenti normative.
- 2) Con riferimento alle considerazioni iniziali del capitolo 2 del documento pervenuto, quanto indicato, non tiene in considerazione l'importante finalità del Regolamento di conferire certezza ed ordine all'intricato insieme di norme di differente livello che governano la ferrovia Roma-Viterbo.
- 3) **Cap. 1 – 2.14** – Si tratta di una definizione ed è corretta. Nella tratta urbana esistono stazioni con doppio segnalamento di protezione e partenza mentre nella tratta extraurbana esiste un singolo segnalamento solo a protezione delle stazioni (la parola "di norma" serve proprio ad indicare che vi sono itinerari non protetti).
- 4) **Cap. 1 – 2.15** – Si tratta di una definizione ed è corretta. Nella tratta extraurbana le manovre vengono comandate mediante segnali a mano (vedi art. 37.1 del capitolo 4).
- 5) **Cap. 1 - 2.18** – L'articolo è stato mantenuto perché sulla ferrovia possono circolare anche treni straordinari per la manutenzione.
- 6) **Cap. 1 – 2.19** – Quanto indicato è corretto; è stato mantenuto in vita il capitolo, tal quale era, in quanto è intendimento aziendale ripristinare con molta probabilità il treno turistico con materiale TIBB.
- 7) **Cap. 1 – 2.21** – Quanto indicato non è corretto; esiste infatti la procedura operativa di aggancio delle UdT Firema (OdS 263 del 16.10.87 tutt'ora vigente) alla quale ci si è riferiti, che regola l'aggancio di qualsivoglia materiale Alstom-Firema. L'U.d.T. a cui ci si riferisce è l'Alstom.
- 8) **Cap. 1 – 2.26** – Come precedente punto 6). L'articolo è rimasto identico al vecchio regolamento (per le caratteristiche del freno si rimanda agli O.d.S. ed alle Relazioni Tecniche del materiale rotabile).
- 9) **Cap. 1 – 2.27 - a)** ci si riferisce a tutti i treni dotati di freno a mano; **b)** Come precedente punto 6); l'articolo è rimasto identico al vecchio regolamento.
- 10) **cap. 1 – 2.5** – Un posto di vigilanza viene istituito, se necessario, per vigilare ad esempio su enti di piazzale, vedi art. 20 e 22 del capitolo 4.
- 11) **Cap. 1 – 3.1** – Per i fogli di corsa è cambiata solo la sigla, nulla è cambiato per il loro contenuto.

0646954364

atac

**12) cap. 1-4.1 –**

a) interpretazione condivisibile; in caso di guasto del freno continuo, il materiale non può effettuare servizio. Il capitolo 1 riguarda però le regole generali ed in tale articolo è trattato il personale dei treni e vengono definite le regole di base per la gestione a singolo agente o a doppio agente;

b) con la dizione "via terra-treno" si è inteso indicare, in maniera più estensiva di quella attualmente disponibile, la possibilità di dialogo tra bordo treno e terra che attualmente è ben chiarito e compreso in cosa consiste; i riserbi riguardanti la copertura della rete sono destituiti di fondamento. La dizione maggiormente estensiva utilizzata, consentirà in futuro di poter circolare con treni dotati di diverso sistema terra-treno senza con ciò dover procedere alla modifica del regolamento. E' peraltro ben chiarito che in caso di assenza di segnale per la rete cellulare (o in caso di guasto delle registrazioni) si adotta il doppio agente." e "...Quanto attiene al terra-treno è meglio chiarito nel prosieguo al punto 5.11 del cap. 2; non corrisponde al vero che tutti i treni urbani necessitano del doppio agente in relazione al sistema di comunicazione attualmente presente tra bordo e terra; per quanto concerne la normativa applicativa delle comunicazioni tra DCT e personale di condotta, si rimanda al capitolo 2, art. 23;

c) La necessità del doppio agente in caso di non funzionamento delle comunicazioni telefoniche è trattata all'interno dell'articolato del regolamento al cap. 2 artt. 5.8 e 9.2.

d) si tratta dell'"emergenza porte".

13) Cap. 1 – 6.1

a) l'osservazione è condivisibile;

b) non risultano essere in vigore autorizzazioni permanenti di presenza in cabina di guida. c) la speciale autorizzazione di volta in volta rilasciata ha proprio lo scopo di autorizzare la presenza in cabina laddove ciò risulti necessario.

14) Cap. 1 – 7.4 – L'ufficio Movimento ha la facoltà di disporre i programmi orari per il tramite del DCT a qualsivoglia reparto ivi inclusi i DU delle tratte extraurbane. I programmi di intensificazione riguarderanno esclusivamente la tratta urbana.

0646954364

atac

15) **Cap. 2 – 19.3** – I treni materiali sono treni straordinari compatibili con l'esercizio ferroviario. Qualora ciò non fosse possibile si parla di interruzione (non sono più treni).

16) **Cap. 2 – 3.3** – Non esiste alcun conflitto in quanto sulla tratta urbana vige un sistema di esercizio CTC e quindi non è previsto il sistema di esercizio della Dirigenza Locale.

17) **Cap. 2 – 3.4** – L'osservazione è condivisibile.

18) **Cap. 2 – 4.1** –

a) L'articolo 2.5 del capitolo 2 prevede il presenziamento dei P.S. da parte del D.L. che regoleranno la circolazione ferroviaria da segnale di protezione a segnale di partenza della loro stazione;

b) La prima tratta è quella tra Montebello e Civita Castellana.

19) **Cap. 2 – 5.1** – la modifica di tale capitolo è servita proprio a regolamentare la coesistenza di due regimi di circolazione nella medesima tratta, come risultato necessario nel 2012 durante i lavori di Prima Porta.

20) **Cap. 2 – 5.5** –

a) Quanto affermato non corrisponde al vero in quanto nei casi citati nell'articolo 5.5 il DCT ha facoltà di porre fuori servizio il blocco automatico quando "i segnali risultino tutti a via impedita o spenti"; quindi non è corretto dire che il DCT ha l'obbligo di passare al giunto telefonico nel caso di "semplice luce di segnale spenta";

b) Tale comportamento è già previsto dall'attuale Regolamento;

c) In tal caso il DCT dovrà attenersi al regolamento, ed il caso specifico è evidentemente quello della non funzionalità anche del posto satellite e dell'assenza di presenziamento del DL.

21) **Cap. 2 – 6.11** –

a) vedi precedente punto 12);

b) riceviamo l'informazione.

22) **Cap. 2 – 7.1. 7.2** – La piena linea è tutto ciò che si trova fuori dalle stazioni.

24) **Cap. 2 – 8.7** – Nulla è cambiato rispetto all'attuale Regolamento e può essere condivisibile che sia necessario definire una regola comportamentale che tutti i DCT adotteranno.

0646954364

atac

25) **Cap. 2 – 9.2** – La galleria di Montebello è provvista di copertura e comunque è consentito al macchinista, in caso di necessità, lasciare momentaneamente la cabina.

26) **Cap. 2 – 9.3** – Tale articolo deve intendersi valido per i mezzi adibiti alla manutenzione, guidati da addetti alla manutenzione abilitati ma scortati, poiché in esercizio, anche da capotreno e foglio corsa.

27) **Cap. 2 – 10.7** – Tale articolo deve essere integrato con quanto previsto dall'art. 10.4.

28) **Cap. 2 – 12.2** – Tale decisione andrà presa dal DCT in base ai casi che si dovessero presentare.

29) **Cap. 2 – 14.2** – Nulla è cambiato rispetto all'attuale regolamento; la dizione "quando è indicato l'orario" è da intendersi un refuso.

30) **Cap. 2 – 14.5** – Non c'è alcuna confusione: nella stazione di Montebello due treni che si incrociano secondo orario effettuano un "incrocio normale"; nel caso avvenga invece a Montebello un incrocio non previsto ad orario tra due treni a causa di ritardi, tale incrocio viene definito "incrocio di fatto".

31) **Cap. 2 – 14.6** – Nulla è cambiato rispetto all'attuale regolamento ed in ogni caso deve prevalere la regolarità di esercizio della tratta urbana (in futuro a frequenza).

32) **Cap. 2 – 15.6** – La presenza dei reparti in linea presuppone l'autorizzazione del DCT.

33) **Cap. 2 – 15.7** - No, il DCT è responsabile della tratta urbana e comunicherà al DU gli incroci che avvengono a Montebello; lungo l'intera linea extraurbana la competenza è del DU.

34) **Cap. 2 – 19.2, 19.3, 19.6, 19.10** – Nulla è cambiato rispetto all'attuale regolamento (art. 60).

38) **Cap. 2 – 22.3** –

a) Si passerà al regime del giunto telefonico qualora oltre al guasto del B.A. ci sia anche il fuori servizio delle telecomunicazioni a bordo dei treni (vedi art. 22.4).

b) Vedi art. 22.4;

c) Si concorda, si tratta di una formula prescritta dal DCT e rivolta all'agente treno;

d) Deve intendersi la formula 50;

e) Vedi articolo 22.3 comma b.

0646954364

atac



39) Cap. 2 – 22.5 – Anche con l'adozione del giunto telefonico, in caso di guasto delle telecomunicazioni, si verificherebbe la stessa situazione.

40) Cap. 2 – 22.6 – Corretto abbiamo apprezzato la precisazione.

41) Cap. 2 – 24.2 – In questo caso si viaggia con secondo agente e la protezione del convoglio è affidata all'agente di scorta.

42) Cap. 2 – 25.6, 25.7 – Nelle stazioni tale procedura è applicabile in quanto la protezione del treno dalla coda verrà garantita da personale inviato dal DCT. In linea la retrocessione è ammessa in deroga alla protezione del convoglio in base a quanto previsto dall'art. 25.8.

44) Cap. 2 – 27 – Un convoglio può essere autorizzato a procedere pilotato dalla coda e senza presenziamento della cabina di testa qualora il DCT abbia potuto verificare e prescrivere la libertà della via.

45) Cap. 3 – 5.1 – Questa procedura è da intendersi attuabile qualora i convogli vengano dotati di sistema terra-treno diverso dai cellulari.

46) Cap. 3 – 18.3 –

a) Come detto in sede di formazione questo articolo è valido anche per la tratta urbana;

b) La prova freni di cui all'articolo 18.3.1 è per i materiali che iniziano il servizio giornaliero dopo l'intervallo notturno;

c) Vedi punto b);

d) I manometri installati sul materiale rotabile sono approvati dall'USTIF che è il nostro Ente di riferimento per la sicurezza e comunque la taratura dei carichi variabili viene effettuata tramite manometri campione;

e) I valori nominali delle pressioni dei cilindri freno derivano dalla taratura del carico variabile che impone per la motrice una pressione di 3,4 atm per ottenere la decelerazione voluta senza il bloccaggio delle ruote. Il range 3,15 – 3,65 tiene conto della classe di precisione degli strumenti.

47) Cap. 3 – 20.3 – Nulla è sostanzialmente cambiato rispetto all'attuale regolamento; va ricordato inoltre che per segnale di blocco dovrà intendersi anche il segnale di ingresso della stazione di Viterbo essendo un segnale luminoso comandato da ACEI.

48) Cap. 3 – 25.3, 25.4 – Nulla è cambiato nell'attuale regolamento.

50) Cap. 4 – 3 – Nulla è cambiato nell'attuale regolamento (Art.2).

0646954364

atac


51) Cap. 4 - 21.1 –

- a) Nulla è cambiato nell'attuale regolamento;
- b) L'agente unico non è obbligato a disporre la segnalazione quando blocco automatico o segnali di coda del treno risultino funzionanti;
- c) Invariato nell'attuale regolamento;
- d) Invariato nell'attuale regolamento;
- e) Invariato nell'attuale regolamento.

52) Cap. 4 – 21.3 – Il caso del dimezzamento è previsto soltanto per i materiali Tibb i quali circolerebbero con doppio agente.

53) Cap. 4 – 27.2 – Nulla è cambiato rispetto all'attuale regolamento.

54) Cap. 5 – 2.9 – Sugli enti di stazione possono intervenire solo agenti abilitati.

55) Cap. 5 – 3.8 – Vedi art 3.1.

56) Cap. 8 – 4 – I tratti sono delimitati da bandiera gialla.

57) Punto 3 primo capoverso – Quanto indicato in merito alle caratteristiche della linea rispetto a 14 anni orsono non corrisponde la vero e proprio per le seguenti modifiche apportate è possibile evolvere verso l'agente unico :

- sono entrati in vigore dal 2002 i treni Alstom maggiormente sicuri dei TIBB;
- è stato introdotto nel febbraio 2005 il sistema di sicurezza "train stop" sui treni Firema ed è in preparazione la modifica per l'introduzione dello stesso sui treni Alstom;
- sono stati rimossi nel 2010 tutti i pali intermedi delle porte sui treni Firema;
- sono state innalzate nel periodo 2001-2013 tutte le banchine portandole a raso pavimento treno (ultima Due Ponti il 25.1.2013);
- è entrato in funzione nel 2012 il sistema telefonico di collegamento terra-treno in galleria (DECT) in aggiunta alla registrazione dal 2006 delle telefonate via cellulare.

58) Criticità inerenti l'applicazione dell'Agente unico -

a) **Porte** – Nel ricordare che l'Ente di sorveglianza non ha considerato degno di attenzione ai fini di un eventuale limitazione della conduzione del treno ad agente il "problema porte", quanto inerente le porte è stato ampiamente trattato nella nota già inviata del 19.12.2012 prot. 0179707; in tale ultima nota in particolare, viene evidenziato che negli ultimi 23 mesi, a seguito degli interventi infrastrutturali

0646954364

atac



effettuati (banchine a raso ed eliminazione corrimano al centro delle porte dei treni Firema) il numero di infortuni dichiarati è crollato ad uno 0,00053% sul totale dell'avvenuta apertura/chiusura delle porte nel medesimo periodo;

b) Visibilità specchietti retrovisori – Si è già risposto con nota prot. 0179707 del 19.12.2012 ricordando che il fenomeno dell'appannamento in caso di maltempo è presente anche su altre tipologie di mezzi Atac (treni, tram, autobus, etc.). Sicuramente in tali occasioni sarà richiesto al macchinista di prestare maggiore attenzione;

c) Spazio intervagone – Anche con la presenza del capotreno non è facile accorgersi ed impedire che un passeggero si inserisca nell'intervagone. Molto poco cambia in presenza di agente unico;

d) Comunicazioni dirigenza centrale – personale di condotta – vale quanto già indicato nelle note citate al precedente punto 12).

59) Personale presente in linea – Si condivide la necessità di mettere a punto procedure di dettaglio che i DCT adotteranno.

60) Galleria – E' stata data ampia risposta nella nota prot. 0179707 del 19.12.2012 ricordando che con l'Art. 29 del capitolo 2 del nuovo Regolamento di esercizio è finalmente normata una procedura di evacuazione sia in generale lungo la linea che in particolare in galleria. I DCT/DU, opportunamente istruiti dalla dirigenza di movimento sulle modalità comportamentali standard da utilizzarsi, impartiranno i necessari ordini al personale di condotta. Verranno, altresì, effettuate delle prove di evacuazione in galleria, azione peraltro in corso di definizione nell'ambito delle azioni di valutazione e limitazione dei rischi.

61) Arrivo in stazione – Quanto indicato ha una possibilità di verificarsi molto remota e non è detto che la presenza del capotreno a bordo possa essere risolutiva. Ciò premesso, poiché l'argomento è certamente degno della massima attenzione, potrebbe essere oggetto di attenta valutazione del rischio con individuazione di soluzioni tecnico/organizzative che possano ridurlo o annullarlo.

62) Conseguenze penali per il personale di condotta – Il problema delle porte è stato già trattato; la soluzione proposta del controllo di tutte le porte da parte del macchinista è priva di senso. Il problema va invece eventualmente risolto in maniera strutturale intervenendo sulle cause dei sovraffollamenti delle banchine e della conseguente difficoltà a fare richiudere le porte. Dovrà quindi raggiungersi un

0646954364



livello adeguato di corse urbane nella fascia mattutina di punta che risulti adeguato alla domanda di trasporto; al momento non lo è. Dovrà inoltre essere garantita la regolarità del servizio con passaggi cadenzati dei treni ad intervalli regolari, con treni urbani sempre a precedere i treni extraurbani che arrivano nella tratta urbana già pieni e con una sufficiente informazione agli utenti in banchina.

Riteniamo, infine, utile fornirVi le seguenti informazioni sintetiche circa lo stato di avanzamento lavori delle tematiche segnalate relative alla Ferrovia Roma-Lido:

1. extrarapido sse: sono in corso i lavori di adeguamento;
2. respingenti oleodinamici colombo: sono stati installati;
3. tronchino di acilla: e' stato aggiudicato con la procedura d'urgenza l'appalto per l'installazione delle banchinette;
4. rete di protezione sede ferroviaria: sono in corso i lavori di sostituzione della recinzione;
5. insediamenti abusivi ex stazione Torrino: sono stati sgomberati, l'area bonificata ed il fabbricato messo in sicurezza;
6. uso dei diserbanti: viene coordinato dal direttore lavori per la manutenzione del verde.

Restiamo a disposizione per ogni ulteriore chiarimento che dovesse rendersi necessario.

Cordialità,

Saverio Lopes