

0646954364

atac

ATAC Spa



Direzione Centrale Risorse Umane e R.I.
Direzione Relazioni Industriali
Gestione Relazioni Sindacali

Spett.le
ORSA FERROVIE
Fax 06/47307679

All. 1

Oggetto: precisazioni tecniche Nuovo Regolamento d'Esercizio Ferrovia Roma-Viterbo.

Spett.le Segreteria,

con riferimento alla Vostra nota del 26 novembre 2012, riteniamo opportuno rappresentarVi e precisare quanto segue.

- 1) con disposizione operativa n. 236 del 29 novembre u.s., abbiamo provveduto a differire l'applicazione del nuovo Regolamento di Esercizio della Ferrovia Roma - Viterbo; ciò al fine di consentire, a tutto il personale coinvolto, di completare il necessario percorso formativo sulle modifiche intervenute. I tempi inizialmente previsti per tale percorso hanno, infatti, subito una dilatazione a causa del necessario contemperamento tra esigenze formative ed operative di garanzia della regolarità del servizio. Quanto sopra non ha alcun riflesso sull'obbligatorietà per ATAC di effettuare il processo formativo del personale e di mettere in operatività il nuovo regolamento di esercizio. Permane, inoltre, la facoltà/opportunità per ATAC, come chiaramente esplicitato all'art.9.2 del cap. 2, della conduzione dei treni viaggiatori con agente unico.
- 2) Con riferimento a presunte manchevolezze *"ai fini del rispetto delle normative vigenti per ogni sicurezza dell'esercizio metroferroviario"* riteniamo utile sottoporre alla Vostra attenzione, con nota allegata alla presente (all.1), i principali chiarimenti tecnici forniti dall'Azienda, sulle segnalazioni pervenute, in merito ad alcuni articoli del Regolamento concernenti sistemi di sicurezza, problematiche relative alle gallerie, infrastrutture e materiali.
- 3) ATAC ha già precisato che l'ATP, pur ritenendo auspicabile l'installazione anche sui rotabili della ferrovia Roma - Viterbo, non è al momento giudicato indispensabile per la circolazione in sicurezza dei treni della tratta urbana,

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

Società con socio unico soggetta alla direzione
e coordinamento di Roma Capitale
P. Inv. 06341981006 - Cap. Soc. euro 290.700.000,00
Iscr. CCIAA di Roma n. 981892 del 18/12/2000

0646954364

atac

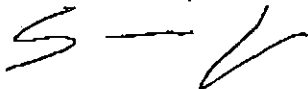

accertato che la frequenza dei treni, sulla tratta in questione, è inferiore, di oltre cinque volte, a quella delle metropolitane e non potendosi, pertanto, prendere queste ultime a totale ed imprescindibile riferimento. In relazione all'uomo morto ed al freno pneumatico continuo, si rinvia, come in precedenza, alla nota di sintesi in allegato.

- 4) Ferma restando l'importante innovazione di aver normato nel cap. 2 all'art. 29 l'evacuazione di un treno – non prevista nei precedenti regolamenti – si concorda sull'opportunità, ad adiuvandum delle decisioni operative che i DCT potrebbero assumere in tale situazioni, di definire una procedura di maggior dettaglio relativa all'evacuazione dei passeggeri nella galleria tra Acqua Acetosa e P.le Flaminio.

Restiamo a disposizione per ogni ulteriore chiarimento che dovesse rendersi necessario confermandoVi la nostra disponibilità, qualora lo riteniate opportuno, a fissare un incontro in materia.

Cordialità.

Saverio Lopes



0646954364

atac



ALL 1

**Nota di sintesi principali chiarimenti tecnici richiesti Nuovo
Regolamento Ferrovia Roma-Viterbo
CAPITOLO 1 Disposizioni generali**

Art. 3.5 Il presente articolo è stato spostato al capitolo 1 del nuovo Regolamento. Il DU o DCT devono dettare al pronti di ogni treno (timbro 6) tutte le prescrizioni a carattere straordinario con regolare fonogramma; in caso di guasto delle linee telefoniche, i suddetti registri, contengono già le prescrizioni comunicate con regolare fonogramma.

Art. 4.1 La scelta del capotreno col train stop non attivo è coerente con la presenza del capotreno a bordo dei materiali Alstom e Firema E84A sprovvisti di tale dispositivo. In riferimento art 32.8.4 del capitolo 2, la frase: " l'inefficienza dell'impianto interfono di un materiale rotabile, che ne è provvisto, non costituisce impedimento per la sua utilizzazione per l'effettuazione di un treno viaggiatori" è meglio chiarita nel prosieguo al punto 32.8.4 ed in ogni caso il macchinista non è autorizzato a scartare il materiale come nel caso del guasto al freno continuo (che anche con doppio agente non può circolare). Quanto afferente il terra-treno è meglio chiarito nel prosieguo al punto 5.11 del cap. 2, ma non è affatto 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.

Art. 7.1 - La tendenza sarà infatti quella di avere nella fascia oraria 08,45 - 15,30 una "rottura di carico" a Montebello evitando per l'appunto interferenze tra la gestione a frequenza della tratta urbana rispetto alla gestione ad orario di quello extraurbano. Saranno evidentemente garantite le corse "dirette da/per P.le Flaminio dei pendolari. Ora il regolamento consente di rendere attuativa l'impostazione del servizio a frequenza prima non possibile.

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

Società con socio unico soggetta alla direzione
e coordinamento di Roma Capitale
P. IVA 05341981006 - Cap. Soc. euro 290.700.000,00
Iscr. CCIAA di Roma n. 961692 del 18/12/2000

0646954364

atac

Art. 7.3 – La modifica dell'orario di servizio viene sempre comunicata al pubblico per il tramite di un canale comunicativo organizzato costituito oltre che dalle informazioni in stazione su apposita bacheca, da annunci via radio ove presente, da informazioni via internet, facebook e twitter e da notiziari televisivi ed organi di stampa; non si determina pertanto alcuna incertezza nell'utenza "attenta". Il nuovo Regolamento di Esercizio non tratta l'aspetto comunicativo al pubblico né quello della predisposizione del programma di esercizio ma si limita a rendere attuativo quello in vigore.

Il trattenimento di un treno ipoteticamente arrivato in anticipo a Montebello è dovuto, in quanto un treno "ad orario" non può partire in anticipo; tale regola è da sempre in vigore nei regolamenti e non può essere disattesa.

Nulla cambia rispetto alle regole in vigore in merito al tempo di accudienza macchina; il regolamento non determina alcuna modifica al riguardo.

L'avviso eventuale di utenti nelle stazioni non è una condizione di sicurezza dell'esercizio ed in ogni caso l'informazione al pubblico è già sufficientemente garantita dai pannelli luminosi nelle stazioni di Flaminio e Montebello ed a breve lo sarà anche in quella di Saxa Rubra.

Art. 7.4 – Un programma d'intensificazione presuppone uno studio accurato del modello di esercizio e nulla ha a che vedere con un eventuale intensificazione temporanea (treno straordinario) connessa evidentemente ad eventi particolari.

CAPITOLO 2 Regolamento Circolazione Treni tratta urbana

Art. 3.3 – L'interpretazione data non è corretta; è chiarito infatti all'art. 2.3 del cap. 2 cosa si intenda per stazione/fermata abilitata e quale sia il

0646954364

atac

compito o ruolo a carattere permanente o provvisorio del dirigente Locale. L'Apposito Incaricato è invece una figura aggiuntiva a carattere temporaneo alla quale può essere demandato in caso di emergenza da parte del DCT il compito di un D.L. purchè il soggetto incaricato abbia le necessarie abilitazioni ministeriali per operare.

Art. 3.6 - Potrà essere adibito a tale mansione di DCT, in caso di necessità operativa, tutto il personale con qualifica o funzioni superiori purché abilitato secondo le disposizioni ministeriali, indipendentemente dalla figura professionale di appartenenza, come peraltro riportato anche nell'art. 19 del regolamento allegato al Regio Decreto n. 148 del 1931.

Art. 5.6 Attualmente i dispacci devono essere trascritti sul foglio corsa e collazionati. La dizione utilizzata "*via terra-treno*" è da intendersi estensiva al concetto di collegamento tra bordo treno e terra e non al sistema specifico del terra-treno presente nelle metropolitane; la comunicazione registrata secondo le modalità previste tra DCT e macchinista, consente infatti l'omissione della trascrizione.

Art. 5.8 - Le prescrizioni verranno trascritte sul foglio di corsa, per quanto concerne la modulistica, in caso di spostamento di precedenza, non è necessario utilizzare alcun modello aggiuntivo per il personale di condotta.

Art. 5.11 Quanto indicato in tale articolo non è affatto falso; con la dizione "*via terra-treno*" si è infatti 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; 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.

Art. 7.1 - Il punto normale di fermata è costituito da una striscia gialla in banchina come da O.d.S 47 del 30.03.2010.

Art. 7.11 Si tratta del dispositivo attualmente utilizzato a Tor di Quinto caratterizzato da comando manuale ma connesso all'ACEI e denominato

0646954364

atac

"dispositivo con cassetta a chiaviere"; tale dispositivo differisce totalmente dall'FS44B utilizzato nella sola tratta extraurbana. Non è apparso necessario dare definizioni di estremo dettaglio all'interno del regolamento al fine di evitare che eventuali utilizzi di apparecchiature diverse (dopo nulla osta alla sicurezza da parte di Ustif) comportino la necessità di aggiornare in modo continuo il regolamento.

Art. 8.8 - L'interpretazione è soggettiva; l'estensore del presente Regolamento di Esercizio ha invece giudicato il tempo dato di due minuti sufficiente ed in ogni caso la domanda è mal posta trattandosi in tale articolo di treno fermo ad un segnale e non di treno che abbia superato il segnale a via impedita (come da art. 27)

Art. 9.2 - Il secondo agente o il capotreno nei casi previsti dagli art. 4 e 9, assunto di fatto nella tratta urbana la medesima funzione; poiché circolano e circoleranno nella tratta urbana treni con capotreno a bordo rivenienti dalla tratta extraurbana e nei casi specifici previsti, potrebbero circolare treni della tratta urbana con secondo agente, le dizioni sono state lasciate entrambe. Si condivide la possibilità di uniformare le dizioni fermo restando che il contenuto in riferimento è assolutamente chiaro ed inequivocabile. E' comunque ribadito che la rilevazione di guasto del sistema "train stop" sui materiali rotabili ove installato determina a partire dal successivo capolinea l'inderogabile presenza a bordo del doppio agente. Con riferimento alle comunicazioni con agente unico vedasi risposta al punto 5.11. Con riferimento alla prosecuzione della corsa fino al capolinea, la regola tende a privilegiare la regolarità del servizio (evitando un'evacuazione) nell'evidente obbligo ad una modalità comportamentale di maggiore attenzione da parte del macchinista e di maggiore controllo da parte del DCT. Con tali presupposti non vengono a mancare le condizioni di sicurezza.

Art. 10.7 - Quanto contenuto nell'articolo 10.7 si ritiene esaustivo, trattandosi di tratta a doppio binario munita di segnali di partenza in tutte le stazioni/fermate.

0646954364

atac



Art. 12.2 E' a discrezione del DCT o DU autorizzare le manovre con a bordo i viaggiatori.

Art. 12.4 -Qualora si sia autorizzata una manovra sull'itinerario di un treno atteso, non può verificarsi la presenza di un treno al segnale di protezione della stazione in quanto, in tal caso, il DCT avrebbe arrestato il treno al segnale precedente. L'eventuale malfunzionamento del discontinuo non ha pertanto incidenza sulle modalità di manovra.

Art. 12.5 - E' possibile. Ciò è indipendente dalla regola prevista nel Regolamento di Esercizio.

Art. 18 I treni viaggiatori possono essere soppressi solo per causa di forza maggiore (guasto, fusione con altro treno a seguito di forte ritardo o per Disposizione dell'Ufficio Movimento). Ogni qual volta il DCT, rispondendo del proprio operato anche ai fini della regolarità, giudichi rischiosa l'effettuazione della corsa (ad. esempio se vi sono più di 5 cm di neve sui binari ed i deviatori non sono visibili).

Art. 18.4 Con il termine "fusione" si intende due treni accoppiati uno dei quali è soppresso ed essendo tale, tutti i viaggiatori prenderanno posto sull'altro in servizio; il treno soppresso può rimanere fuori banchina.

Art. 20.6 - Si deve far riferimento alla formula 6 dell'art. 19.5 cap 2.

Art. 23 Vale quanto già specificato al precedente punto 5.11 in merito alla dizione via terra-treno; l'art. 23 ribadisce che tali telefoni sono integrativi del sistema fisso, Belloni, che è in uso da tempo.

Art. 24.1 - In caso di guasto delle telecomunicazioni si procederà in base alle norme dell'art. 24.2. Vale lo stesso criterio del capitolo 3, art. 20.2

Art. 24.7 Il riferimento all'art. 22 non è corretto e la dizione ". dell'art. 22..." deve essere sostituita da ".....comma 3 del presente articolo (sistema di pilotaggio)....."

Art. 25.1 Il distanziamento dei treni è regolato dal blocco automatico; nel caso di treno che segue in ritardo e che nella tratta urbana può condizionare la regolarità complessiva del servizio, è richiesto a tutto il

0646954364

atac



personale operativo di prodigarsi per mettere in atto, nei limiti imposti dal regolamento stesso, tutti gli accorgimenti atti a recuperare in parte od in toto il ritardo accumulato.

Art. 25.4 – Nel caso specifico di tale articolo, la risposta è affermativa con obbligo di chiudere a chiave la cabina di guida. E' già stata fornita risposta a chiarimento con lettera prot. 0172738 del 7.12.2012 riferita ad analoga domanda inerente il cap. 4 art. 21.2 21.3.

Art. 25.10-11-12-13-14 - E' già stata fornita risposta a chiarimento con lettera prot. 0172738 del 7.12.2012. E' già stata fornita risposta a chiarimento con lettera prot. 0172738 del 7.12.2012.

Art. 25.8 la lunghezza media delle sezioni di blocco è di 1.000 mt circa; relativamente alla retrocessione, sono ammessi movimenti limitati; nel caso in cui la retrocessione (sempre di limitati movimenti) interessi il superamento di un segnale di blocco, è evidente che ci si trova all'interno della tratta di ricoprimento e di conseguenza il treno è protetto da due segnali di blocco disposti a via impedita.

Art. 25.10.11.12.13.14.15 per quanto riguarda il dimezzamento e lo spezzamento, ciò non è possibile in quanto le caratteristiche dei materiali rotabili Alstom e Firema, essendo UdT a composizione bloccata, in caso di spezzamento o dimezzamento impongono l'arresto automatico del treno. Questi articoli consentono di mantenere in vita le regole applicabili ai TIBB tenuto anche conto della probabile rimessa in funzione del treno turistico e devono intendersi validi per i convogli che circolino durante le interruzioni o intervalli di orario.

Art. 26.2 – Vale quanto esposto nell'art.18 cap. 2 in base al quale il DCT provvederà alla soppressione del treno.

Art. 26.9 – E' il DCT che dispone la modalità di intervento ritenuta maggiormente idonea a seconda del posizionamento del treno da accoppiare.

0646954364

atac

Art. 27 – Il caso citato è evidentemente limite ed il DCT provvederà in tale situazione ad inviare personale di supporto per ausilio alla guida dalla coda.

Art. 29 – Tale articolo era assente nei precedenti regolamenti e definisce le regole principali di comportamento; i DCT riceveranno istruzioni idonee da parte dei responsabili del movimento atte a standardizzare le modalità con le quali impartiranno ordini al personale di condotta. Il regolamento dispone l'arresto della circolazione unicamente in caso di evacuazione in galleria ma tale modalità comportamentale sarà presumibilmente estesa anche in caso di buio.

Potrà prevedersi un'apposita formula da utilizzarsi per l'evacuazione.

Il personale inviato sul posto dovrà accertarsi dell'avvenuto recupero o ricovero di tutti i viaggiatori.

A treno fermo, il trasbordo per il tramite della porta intercomunicante tra due carrozze non presuppone alcun rischio.

Per adeguata assistenza si intende personale di movimento o di Customer Care inviato sul posto.

In galleria il DCT invierà personale di supporto per scortare i passeggeri. Proprio perché il gradino in taluni punti singolari della galleria tocca contro l'infrastruttura stessa è stata prevista la discesa dei passeggeri, ancorché difficoltosa, per il tramite della porta della cabina di guida.

Art. 32.4 il Train Stop è un dispositivo di sicurezza fail-safe che, se inserito, è perfettamente funzionante, quindi non si può parlare di materiale potenzialmente guasto.

L'apparecchiatura deve essere protetta da sigilli ("piombata") e ad ogni rimozione dei sigilli ("spiombatura") deve essere effettuata la corrispondente segnalazione. Il dispositivo "train stop" come dispositivo di sicurezza deve essere di norma attivo e solo nei casi previsti non attivo. La segnalazione sul passaggio tra i due stati è obbligatoria e in

0646954364

atac

caso di assenza della segnalazione la mancanza deve essere formalmente contestata.

La scelta di continuare a circolare ad agente unico fino al capolinea è stata proposta e accettata dall'USTIF.

Art. 32.8.1 In galleria il treno deve essere evacuato nei modi descritti dall'art.29. Il DCT fornirà in relazione all'esatta localizzazione del treno, le conseguenti istruzioni al personale.

Art. 32.8.2 In caso di attivazione del segnale di allarme potrebbe essere opportuna la marcia lenta o in alternativa l'arresto; il macchinista comunicherà al DCT l'inconveniente e l'azione decisa.

Art. 32.8.4 Non è in contrasto con l'art.4.1 del capitolo 1 ed in tal senso si è già risposto alle OO.SS. con comunicazione prot. 0166875 del 27.11.2012 nella quale si è detto che : "è del tutto evidente che l'impianto di diffusione sonora non è uno degli impianti "cardini" per la sicurezza dell'esercizio in condizioni di regime, ma il suo funzionamento diventa necessario in caso di fermo del treno o di necessità di evacuazione per informare o dare indicazioni ai clienti a bordo. Per tali motivazioni non è necessario tornare all'agente unico nell'ambito della corsa programmata, ma è comunque opportuno si proceda alla riparazione al più presto".

CAPITOLO 3 Regolamento Circolazione Treni tratta extraurbana

Art. 4.1 - Da intendersi il telefono cellulare.

Art. 5.1 -La dizione "qualora non attivo l'impianto di comunicazione via terra - treno su uno od entrambi i treni" è da intendersi estensiva rispetto alla condizione attuale e sempre nell'accezione di un sistema di comunicazione tra bordo treno e terra e non del sistema terra-treno noto nelle metropolitane. L'estensività è in particolare riferita, in questo capitolo inerente la tratta extraurbana a semplice binario, alla possibilità in futuro - attualmente non è consentito dalle norme - di poter attuare

0646954364

atac

la procedura del giunto telefonico con treno fermo in stazione e perfettamente localizzato da bordo treno.

Art. 5.5 - Vedi precedente punto 5.1

Art. 9.1 Se si rispettano precedenza ed incroci si può proseguire anche in assenza di comunicazione con il D.U.; le linee telefoniche di servizio della tratta extraurbana sono quelle fisse di collegamento tra le stazioni ed il D.U.. L'uso dell'apparecchio telefonico cellulare è consentito ma con gli obblighi indicati dall'articolo. Il telefono cellulare è comunque inteso come una modalità di comunicazione tra bordo treno e terra.

Art. 18.1 Perché la definizione delle tratte è originata dalla presenza dei segnali e le errate convenzioni orali differiscono spesso purtroppo da quelle tecniche e possono essere foriere di incomprensioni ed errori. La definizione data è corretta e molto chiara : un treno non può partire dalle stazioni della tratta extraurbana prima dell'ora assegnatogli dall'orario.

Art. 18.2 - Osservazione pertinente, potrebbe essere oggetto in futuro di richiesta di modifica dell'articolo o di eventuale collocazione nel capitolo 1.

Art. 18.3 - Osservazione pertinente, potrebbe essere oggetto in futuro di richiesta di modifica dell'articolo o di eventuale collocazione nel capitolo 1.

Art. 18.5 - Tale compito è previsto all'art.10 del capitolo 2

Art. 20.2 L'articolo non è stato modificato rispetto al precedente regolamento. Se ad esempio un treno, partito alle 9:00 da Viterbo non dà il giunto nella sede obbligatoria di Soriano, il treno successivo, che ad esempio doveva partire alle ore 9:40, mancando il giunto del primo treno a Soriano, partirà con 15 minuti di ritardo, alle 9:55, in quanto si dovrà considerare la percorrenza tra Viterbo e Bagnaia (1^ stazione)

0646954364

atac



pari a 10 minuti, aumentata di ulteriori 5 minuti. Il secondo treno procederà comunque con precauzione di marcia.

Art. 20.3 Per segnale di blocco dovrà intendersi anche il segnale di ingresso della stazione di Viterbo essendo un segnale luminoso comandato da ACEI ed in tal senso si è già risposto alle OO.SS. con comunicazione prot. 0166875 del 27.11.2012.

Art. 20.4 Gli articoli 20.1 e 20.4 sono rimasti gli stessi (49.3 e 49.4) del precedente regolamento e non risultano assolutamente in contrasto tra loro essendo vincolanti i 5 minuti minimi necessari tra le partenze dei due treni .

Art. 25.5 Non cambia assolutamente nulla rispetto al vecchio regolamento (art. 55.1); si conferma che ai fini della regolarità di servizio complessivo il D.U. ha l'obbligo, se le condizioni lo consentono, di spostare l'incrocio.

Art. 26.1 Premesso che l'Operatore di Stazione sarà chiamato a prendere una decisione solo nel caso di telefoni guasti e di arrivo simultaneo dei due treni, lo stesso conoscendo gli orari dei treni in base all'Orario Generale di Servizio e le condizioni effettive di svolgimento del servizio nell'arco della giornata è in grado di prendere tale decisione. Quanto al compito dell'operatore di stazione è opportuno lo stesso sia messo nelle condizioni di poter fornire assistenza ai clienti sugli eventuali ritardi dei treni e gli sarà pertanto raccomandato di dare priorità ai treni la cui direzione è quella prevalente del pendolarismo.

Art. 26.3 Le stazioni nelle quali è presente l'Operatore di Stazione sono stazioni PRESENZiate e DISABILITATE AL MOVIMENTO in quanto l'OS non è abilitato alla manovra dei deviatori e dell'apparato centrale a filo.

Art. 31.6 Per il trasbordo si rimanda all'art. 41 che richiama quanto definito nella tratta urbana.

Art. 36.1 Si concorda, l'informazione della tratta Acqua Acetosa - Roma - P.le Flaminio è sovrabbondante ed è infatti trattata all'articolo 9.2 del capitolo 2.

0646954364

atac



Art. 39 – Vedasi risposta al precedente Cap. 1 art. 7.3 terzo capoverso.

Art. 40 – Poiché nella tratta urbana tende a scomparire la figura del capotreno, non è stato giudicato necessario specificare i compiti assegnati a tale agente.

CAPITOLO 4 Regolamento segnali tratta urbana ed extraurbana

Art. 7.1 Per quanto riguarda il dimezzamento e lo spezzamento, ciò non è possibile in quanto le caratteristiche dei materiali rotabili Alstom e Firema, essendo convogli a composizione bloccata, in caso di spezzamento o dimezzamento impongono l'arresto automatico del treno. Come già indicato nei precedenti chiarimenti riferiti al cap. 2 art. 25, anche questo articolo consente di mantenere in vita le regole applicabili ai TIBB, tenuto anche conto della probabile rimessa in funzione del treno turistico, e deve intendersi valido per i convogli che circolino durante le interruzioni o intervalli di orario.

Art. 10.4 L'articolo è rimasto invariato rispetto al precedente regolamento. Sarebbe errato rimandare all'articolo 27 il quale tratta esclusivamente il superamento di un segnale imperativo disposto a via impedita mentre nel caso di specie si tratta la condizione più generale di una mancanza o imperfetta segnalazione.

Art. 21.1 – L'articolo si riferisce ad un treno fermo in linea - come indicato nel titolo - per guasto o per altro impedimento alla marcia e tratta il sottocaso particolare di blocco automatico non funzionante (come previsto al Cap. 2 Art 32.5.2) o presenza di binario unico; in tale caso specifico il macchinista scende dal treno, avendo avuto cura di chiudere la cabina di guida. L'articolo non è in contrasto con l'art. 27.2 che si riferisce invece al comportamento che il personale di condotta deve adottare nel caso di arresto obbligatorio del treno per segnale alto posto a via impedita e per il quale caso non vi è alcuna prescrizione a scendere dal treno.

0646954364

atac



Art. 21.2 - 21.3 - Sì, il macchinista in tale caso specifico scende dal treno, avendo avuto cura di chiudere la cabina di guida

Art. 26 I treni urbani fermano in tutte le fermate/stazioni mentre i treni diretti solo in alcune; qualora vi sia un treno diretto in transito in una fermata/stazione preceduta da un segnale di avviso, è suggerito al macchinista di regolare la velocità in prossimità del segnale di avviso nell'eventualità che il successivo segnale di prima categoria possa essere posto a via impedita.

Art. 29.6 Un segnale alto può anche avere in corrispondenza dello stesso un segnale basso; i segnali bassi devono essere rispettati anche dai treni passeggeri in partenza (cap. 4 art. 24.1)

Art. 33.8 - Con riferimento al comportamento del macchinista, l'osservazione non appare corretta in quanto in entrambi gli articoli (33.8 3 35) infatti, lo stesso deve arrestare il treno in caso di segnale con indicazione imperfetta o qualora il segnale luminoso risulti spento. Con riferimento all'agente che pone il segnale a via impedita non vi è contrasto tra i due articoli.