

Roma, 15/11/2022
Prot. n. 13/09/SG

Spett.le
ANSFISA
Alla c.a. Dott. Domenico De Bartolomeo
Dott. Pier Luigi Giovanni Navone
Ing. Giulio Margarita
ansfisa@pec.ansfisa.gov.it

RFI
Ing. Paola Firmi
Direzione Tecnica

Oggetto: Richiesta precisazioni in merito alla nota FAST-Confisal protocollo 03/07/SG del 09/02/2022 di cui prot. ANSFISA n. 0005157 del 09/02/2022.

Facendo seguito alla vostra cortese risposta alla richiesta della scrivente di delucidazioni, ritenendola poco esaustiva, riteniamo necessario riformulare la richiesta dettagliando ulteriormente il caso di specie a cui facevamo riferimento:

L'ANSF con nota 001766 del 17/02/2017 avente per oggetto: "Tipologie di movimenti ammesse nel sistema ferroviario italiano", ha sancito che: *Tenuto conto del più elevato livello di protezione assicurato, un convoglio deve muoversi come "treno" ogniqualvolta possibile, inclusi i movimenti da un fascio di binari all'altro della medesima località di servizio, mentre i movimenti di "manovra" devono essere utilizzati per spostarsi solo ed esclusivamente all'interno di una stessa località di servizio, da un binario all'altro dello stesso fascio di binari, intendendo per fascio di binari un gruppo di più binari che convergono verso uno o più binari che si intende appartengano al fascio.*

La Vostra Agenzia ha correttamente stabilito dei principi di sicurezza per cui la movimentazione dei convogli deve avvenire all'interno delle stazioni con una protezione completa della marcia in modo da neutralizzare movimenti indebiti. Pertanto, le IF in ottemperanza a quanto descritto, attraverso le rispettive procedure organizzative, devono fare in modo che i propri macchinisti si muovano in "modalità treno" con il rispetto dei segnali fissi per i treni. Conseguentemente le loro competenze non possono ricondursi a quelle relative all'esecuzione dei movimenti di manovra, perché si possono trovare a gestire la marcia anche in presenza di movimenti degradati sia per i segnali fissi per i treni che per eventuali guasti del SCMT.

Inoltre ai sensi del DLgs 247/2010 art 4, comma 6, lettera b, la condotta di un treno adibito al trasporto di persone o merci può essere affidata esclusivamente ad un macchinista in possesso del certificato complementare di categoria B mentre, alla lettera a) del medesimo comma, si stabilisce che il possesso di un certificato di categoria A autorizza esclusivamente la condotta di "locomotori di manovra, treni adibiti ai lavori, veicoli ferroviari adibiti alla manutenzione, e qualsiasi altro locomotore quando è utilizzato per la manovra".

Per questi motivi, siamo a chiedere se nella stazione di Bologna Centrale sia corretto che per i movimenti da un fascio di binario all'altro, secondo quanto riportato sui Fascicoli Linea di Bologna alla Sezione 3.2 "Norme particolari che interessano le manovre e tutte le attività da svolgere prima della partenza o dopo l'arrivo dei treni, in determinate località di servizio" per la stazione di Bologna Centrale, siano utilizzabili macchinisti in possesso di categoria A.

A titolo esemplificativo e al fine di essere più precisi possibili per poi poter dare la corretta indicazione al personale, riportiamo i seguenti movimenti che vengono svolti nella stazione di Bologna Centrale:

1. *Bologna cle-fascio Ravone in entrambi i sensi effettuate tramite segnali di prima categoria;*
2. *Bologna cle-fascio Ravone (sottovia buca) mediante segnali di prima categoria fino al segnale di partenza EST dopo segnali bassi fino al fascio;*
3. *Piazzale 1 Est-Ravone segnali di prima categoria fino al segnale partenza INT 2 e poi in base al binario di ricovero di Ravone (descritti in FL);*
4. *Fascio Ravone –Bologna centrale (sottovia buca) segnali bassi fino al segnale di protezione INT e segnale di prima categoria protezione INT a stazione;*
5. *Bologna cle-fascio salesiani e viceversa tramite segnali bassi.*

Infine, ricalcando ancora una volta la nota ANSF n. 001766 del 17/02/2017 succitata che afferma: ... omississ ... *Tenuto conto del più elevato livello di protezione assicurato, un convoglio deve muoversi come "treno" ogniqualvolta possibile, ... omossiss; è lecito che vengano svolte movimentazioni di treni in modalità manovra anche quando il sottosistema di bordo è predisposto per la modalità treno?*

In attesa di un vostro riscontro, che certamente non dovrebbe richiedere approfondimenti con le IF, si inviano cordiali saluti.

Il Segretario Nazionale
Vincenzo Multari

