

Nuova direttiva: treni in partenza con segnalazione esterna

Informazioni sulla nuova direttiva

Valida dall'1.5.2024:

FFS: I-FUB 08/23

BLS: I-62027

SOB: I-5001/23

Le disposizioni verranno integrate quanto prima possibile nel documento I-30111.

Definizione del problema:

Dalla cabina di manovra non è possibile verificare l'eventuale presenza di veicoli tra la testa del treno e il segnale principale. Le PCT R 300.6, comma 1.1.2, stabiliscono tra l'altro che il capomovimento deve verificare se il binario da percorrere è libero, a meno che tale controllo non venga effettuato dalla cabina di manovra. Questo controllo locale del percorso non è più possibile da parte del capomovimento.

(Vedi allegato: Incidente alla stazione centrale di Zurigo)

La nuova direttiva tiene conto dei rischi per la sicurezza dovuti al mancato controllo locale del percorso fino al primo segnale principale.

Nuovo regolamento per treni in partenza con segnalazione esterna (comma 5.1):

«Il macchinista deve guidare con marcia a vista i treni in partenza senza monitoraggio della velocità da parte dell'infrastruttura fino all'inizio del monitoraggio del sistema di controllo dei treni o fino a quando la testa del treno non ha raggiunto il successivo segnale principale.»

Di conseguenza, un treno in partenza può circolare a 40 km/h (senza marcia a vista) con un indicatore di posizione con freccia accesa e dopo l'inizio del monitoraggio da parte dell'infrastruttura.

L'infrastruttura non può garantire la presenza di un veicolo sui binari. Questo potenziale pericolo viene apparentemente accettato e pare sia stato verificato mediante un'analisi dei rischi.

Aumento della velocità per i treni in partenza

La V-max è di 40 km/h:

- Con un segnale di binario, la velocità segnalata si applica solo a partire dal segnale.
- Con un segnale di gruppo, la velocità di 40 km/h si applica fino a quando la fine del treno non ha superato i punti di dissolvenza fino al primo segnale principale.

Allegato:

Incidente Zurigo HB, binario A17, 6 agosto 2010, sei passeggeri sono rimasti leggermente feriti.

Alle 4:48 del mattino, il macchinista è partito correttamente dal binario A17 in base alla "A" del ripetitore di segnale. A 300 metri dal segnale c'era una macchina da cantiere che era stata «dimenticata». Il segnale era scattato automaticamente e correttamente su via libera.

Come causa dell'incidente il SISl ha indicato quanto segue: *«La collisione è dovuta al fatto che il sistema di controllo del treno ha impostato il segnale X17 su via libera mentre c'era ancora un ostacolo sul binario A17 (binario di partenza). Il macchinista non l'aveva potuto vedere per tempo a causa delle condizioni di scarsa visibilità (curva, buio).»*

In quell'occasione, si era ribadito che *«né i capimovimento né i responsabili della cabina di manovra erano consapevoli del pericolo che il segnale potesse essere impostato automaticamente nonostante la presenza di un ostacolo sul binario di partenza»*. Questa affermazione è interessante, eppure simili situazioni si verificano nell'esercizio.



Foto: Rapporto d'indagine del SISl