

## **Lettera all'UFT in merito ai limiti di manovra e alla disposizione dei segnali**

### **Superamento dei limiti di manovra alla fine di una stazione**

Da parte di diversi settori e reparti ci sono ripetutamente pervenute delle notifiche, con cui ci viene segnalato che i limiti di manovra alla fine delle stazioni sono stati erroneamente oltrepassati senza autorizzazione come movimenti di manovra, ai sensi delle PCT R 300.4. Anche da parte degli stessi macchinisti ci sono pervenute delle segnalazioni su simili eventi.

Il superamento non autorizzato dei limiti di manovra rappresenta un grave pericolo per la ferrovia. C'è infatti il rischio di collisioni frontali, tanto più che queste corse non sono protette da dispositivi di sicurezza. In molti punti, la segnalazione dei limiti di manovra nella sua forma attuale presenta delle evidenti carenze.

Abbiamo chiesto all'UFT di garantire che i limiti di manovra siano segnalati in modo uniforme e coerente.

### **Disposizione dei segnali a sinistra del senso di marcia per le ferrovie svizzere**

In Svizzera, i segnali per il traffico ferroviario di principio devono essere sempre collocati a sinistra del senso di marcia, salvo alcune eccezioni che devono tuttavia escludere la possibilità di fare confusione.

Al giorno d'oggi, un gran numero di segnali fissi vengono installati sulla destra, contrariamente alle prescrizioni. Per una questione di risparmio e della successione "logica" dei segnali, in particolar modo per i segnali ETCS, il principio della collocazione a sinistra viene pregiudicato di continuo dalla violazione sempre più frequente delle prescrizioni e dall'installazione arbitraria.

A causa di questi abusi, il principio riportato nelle PCT perde di significato e aumenta il rischio di interpretazioni errate.

Le conseguenze di queste interpretazioni errate possono avere serie ripercussioni sulla sicurezza del traffico ferroviario. Nonostante molte corse si possano avvalere di dispositivi di sicurezza di terra, un superamento del punto critico è possibile anche per le corse protette, tanto più che, per vari motivi, il macchinista può disattivare in qualsiasi momento i dispositivi di sicurezza di bordo e, di conseguenza, non c'è più alcuna protezione.

Abbiamo sollecitato l'UFT affinché garantisca una chiara segnalazione sugli impianti ferroviari svizzeri, soprattutto per quanto riguarda la collocazione dei segnali a destra/sinistra.