

ENTE FERROVIE DELLO STATO
DIVISIONE ESERCIZIO
DIVISIONE TECNOLOGIE E
SVILUPPO DI SISTEMA

Form. 18/04/81
E/ESB/C/008/357

ES. C./R.01/2.2
ES. I./C.05
TC. T./I.01/

p.n.

SIGG. DIRETTORI COMP.LI
TUTTI

" "

UFFICI PRODUZIONE
TUTTI

p.c.

UFFICI POTENZIAMENTO E SVILUPPO
TUTTI

SIG. DIRETTORE GENERALE
SEDE

Oggetto: Circolazione dei treni in caso di guasto del B.A. sulle linee a dirigenza locale.

A. PREMESSA

Allo scopo di migliorare la regolarità di circolazione dei treni in caso di guasto del B.A. sulle linee a dirigenza locale e di semplificare ed uniformare le procedure operative, si dispone, in via sperimentale ed in attesa di adeguare la regolamentazione vigente, l'adozione delle norme di seguito riportate.

Tali norme consentono, sostanzialmente, di:

- far ricorso all'istituzione del regime di blocco telefonico solo in casi predeterminati, lasciandone, negli altri, la discrezionalità ai dirigenti movimento in relazione alle specifiche situazioni d'esercizio;
- eliminare, in regime di blocco telefonico, la prescrizione di marcia a vista al primo treno sulla prima sezione di B.A. guasta;
- esonerare i treni dal rispetto dei segnali di partenza delle stazioni disabilite, a via impedita per guasto del B.A., uniformando, in tal modo, le procedure rispetto agli altri regimi di circolazione;
- eliminare l'obbligo di fermata dei treni nella successiva stazione abilitata per segnalare i segnali di blocco superati a via impedita e l'obbligo di comunicarlo per iscritto.

B. GENERALITA'

- B.1 Il D.M., che sia venuto a conoscenza di anomalità al B.A. (ripetizione della prima o di sezioni di blocco successive, comunicazione del p.d.m. o dell'agente di guardia di una stazione disabilitata, ecc.), deve, salvo quanto specificato nel successivo punto B.2, richiedere subito l'intervento dell'addetto alla manutenzione, regolando la circolazione dei treni secondo quanto indicato nei punti successivi.
- B.2 Il D.M. potrà astenersi dal richiedere subito l'intervento dell'addetto alla manutenzione, se è presumibile che la permanenza a via impedita di un segnale di blocco sia dipesa da fatti momentanei di circolazione (superamento da parte di un treno di un segnale permissivo di blocco a via impedita per treno precedente in sezione, tardata concessione di consensi agenti sui segnali di blocco, ecc.).
Permanendo l'anormalità, il D.M. dovrà richiedere l'intervento dell'agente della manutenzione.

C. CIRCOLAZIONE DEI TRENI

C.1 CIRCOLAZIONE DEI TRENI CON BLOCCO TELEFONICO

- C.1.1 La circolazione dei treni deve essere regolata con il blocco telefonico, nei seguenti casi:
- lavori di manutenzione/riparazione interessanti il B.A. in regime di mod. M. 45;
 - guasto dell'unica sezione di B.A. esistente tra 2 stazioni abilitate;
 - guasto del B.A. in tutti i casi di circolazione in entrambi i sensi su un solo binario.
- C.1.2 Il blocco telefonico deve essere istituito previe intese verbali fra i D.M. delle stazioni attigue interessate.
- C.1.3 Subito dopo aver ottenuto la via libera di blocco telefonico per il primo treno, il D.M. deve avvisare le eventuali stazioni disabilite interposte con il seguente dispaccio:
- "Circolazione treni sul binario (pari o dispari) fra e regolata con blocco telefonico dopo passaggio treno Treni avvisati".

C.1.4 Qualora l'agente della stazione disabilitata non debba o non possa disporre a via libera il segnale di partenza (casi di manutenzione del B.A. e di guasto del B.A. sulla prima sezione di blocco), deve informarne verbalmente il D.M. della stazione che invia i treni interessati.

Ricevuta la comunicazione verbale, il D.M. dovrà esonerare i treni dal rispetto del segnale di partenza della stazione disabilitata.

A tale scopo, dovrà trasmettere all'agente di guardia interessato il seguente dispaccio:

"Per treni (pari o dispari) non aprite segnale di partenza".

Quindi, lo stesso D.M., esperiti gli accertamenti di competenza anche in relazione agli eventuali passaggi a livello (di stazione e di linea) ed altri enti di linea, protetti dal segnale di partenza della stazione disabilitata, dovrà praticare ai treni, oltre che le prescrizioni di cui al comma a), anche quelle di cui al comma b) del p. C.1.5.

C.1.5 a) Il treno deve essere avvisato del mancato funzionamento del B.A. fino alla stazione abilitata interessata, praticando le prescrizioni necessarie con mod. M.5/B.A., e depennando sempre la prescrizione n. 7.

b) Nel caso che il treno debba essere esonerato dal rispetto del segnale di partenza di una stazione disabilitata, deve essere praticata, in calce al mod. M.5/B.A., la seguente prescrizione:

"Non tenete conto del segnale di partenza della stazione di"

C.1.6 La ripresa della circolazione con il solo B.A. può avvenire in uno dei seguenti modi:

- a) previo benessere scritto dell'addetto alla manutenzione, nel caso di cui al comma a) del punto C.1.1;
- b) previe intese tra i D.M. delle stazioni corrispondenti interessate, nei casi b) e c) del p. C.1.1, qualora il B.A. si ripristini spontaneamente.

In ogni caso, la cessazione del regime di blocco telefonico istituito tra due stazioni è subordinata a specifico dispaccio scambiato tra i D.M. delle stazioni interessate, con la seguente formula:

"Da questo momento cessa esercizio con blocco telefonico sul binario (pari o dispari) tra e"

C.1.7 Il dispaccio di cui al p. C.1.6 deve essere esteso anche alle eventuali stazioni disabilite interposte.

Nel caso in cui, durante la circolazione con blocco telefonico, il D.M. abbia esonerato i treni dal rispetto del segnale di partenza di stazioni disabilite, prima di trasmettere il suddetto dispaccio alle stazioni stesse, dovrà accertare con dispaccio che l'ultimo treno che ha circolato con blocco telefonico abbia superato le stazioni disabilite suddette.

C.2 CIRCOLAZIONE DEI TRENI SENZA BLOCCO TELEFONICO

C.2.1 In casi diversi da quelli di cui al p. C.1.1, i D.M. interessati, previe intese con il D.C., potranno regolare la circolazione senza istituire il blocco telefonico, se ciò risulta più conveniente per la regolarità, in relazione alle specifiche situazioni d'esercizio (numero di sezioni guaste, intensità di circolazione, ecc.).

C.2.2 A seconda delle situazioni di anomalia, dovranno essere adottate le seguenti procedure:

a) Guasto della prima sezione di B.A. a valle del segnale di partenza di stazione abilitata

Il D.M. interessato, esperiti gli accertamenti di competenza, dovrà:

- consegnare ai treni il mod. M.7 depennando le indicazioni relative all'esistenza di via libera e praticandovi in calce la seguente prescrizione:

"Per mancanza via libera procedete (se trattasi di linea con B.A. attrezzata per la ripetizione dei segnali in macchina, aggiungere: "salvo ricezione codice in linea") con marcia a vista fino al segnale di blocco n.... (il segnale da indicare è quello ove termina la sezione di blocco attigua alla stazione), rispettando le relative indicazioni";

b) Guasto della prima sezione di B.A. a valle del segnale di partenza di stazione disabilitata

Dovranno essere applicate le norme di cui al p. C.3.

C.3 COMPITI DELL'AGENTE DI GUARDIA DELLE STAZIONI DISABILITATE

C.3.1 L'A.G. di una stazione disabilitata che non possa o non debba disporre a via libera il segnale di partenza, oltre ad informare il D.M. interessato delle anomalie rilevate, dovrà adottare le procedure seguenti per il proseguimento dei treni.

C.3.2 Non è stato istituito il blocco telefonico.

a) La sezione di B.A. a valle del segnale di partenza risulta libera

L'A.G., eseguiti gli accertamenti di competenza (itinerario di partenza, P.L., ecc.), dovrà consegnare al treno mod. M. 40, con la seguente prescrizione:

"Proseguite da con segnale di partenza a via impedita. Esiste via libera di blocco elettrico", aggiungendo eventualmente: **"Al segnale di partenza di questa stazione è accoppiato avviso da considerare a via impedita".**

b) La sezione di B.A. a valle del segnale di partenza risulta occupata

L'A.G., eseguiti gli accertamenti di competenza, dovrà consegnare al treno il mod. M. 40, con la seguente prescrizione:

"Proseguite da ... con segnale di partenza a via impedita. Per mancanza via libera procedete (se trattasi di linea con B.A. attrezzata per la ripetizione dei segnali in macchina, aggiungere: "salvo ricezione codice in linea") con marcia a vista fino al segnale di blocco n..... o al segnale di protezione di (il segnale da indicare è quello ove termina la sezione di blocco attigua alla stazione), rispettando le relative indicazioni", aggiungendo eventualmente: **"Al segnale di partenza di questa stazione è accoppiato avviso da considerare a via impedita".**

C.3.3 E' stato istituito il blocco telefonico

L'A.G., che abbia ricevuto dispaccio di istituzione del blocco telefonico, deve regolarsi come segue:

a) L'A.G. ha ricevuto dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza.

L'A.G., prima di far avanzare il treno dal segnale di protezione, dovrà avere eseguito gli accertamenti di competenza relativi anche all'itinerario di partenza.

b) L'A.G. non ha ricevuto dispaccio di divieto di apertura del segnale di partenza.

L'A.G. deve continuare a disporre a via libera il segnale di partenza. Nel caso in cui, per guasto successivo, il segnale di partenza non possa essere disposto a via libera, l'A.G., esperiti gli accertamenti di competenza, dovrà consegnare al treno mod. M. 40, con la seguente prescrizione:

"Proseguite da con segnale di partenza a via impedita, attenendovi alle prescrizioni del mod. M.5/B.A. in vostro possesso", aggiungendo eventualmente: "Al segnale di partenza di questa stazione è accoppiato avviso da considerare a via impedita".

C.3.4 In particolare, nei casi C.3.2 e C.3.3 b), per quanto concerne gli accertamenti relativi ai P.L. non manovrati dalla stazione, l'A.G. dovrà attenersi alle specifiche norme previste dall'I.E.P.L. e dai registri di stazione. Di ciò, si dovrà tenere conto ai fini della predisposizione dei modd. M. 40 di cui al p. C.3.5.

C.3.5 Per le prescrizioni di cui al presente p. C.3, dovranno essere forniti in dotazione all'A.G. fascicoli di mod. M. 40 prestampati, sui quali l'A.G. depennerà, di volta in volta, le dizioni non necessarie e completerà quelle occorrenti.

C.4. COMPITI DEL PERSONALE DEI TRENI

C.4.1 Per il superamento dei segnali permissivi, il personale di macchina dovrà attenersi alle norme in vigore, fatta eccezione per la comunicazione circa i segnali permissivi superati a via impedita, che dovrà essere data verbalmente nella successiva stazione, se di fermata.

Potendo utilizzare il collegamento terra-treno, la suddetta comunicazione dovrà essere data prima possibile.

C.4.2 Nel caso di cui al punto C.3.2 b), il p.d.m. non dovrà escludere, se esistente, la ripetizione dei segnali.

C.5 VARIE

C.5.1 Sono abrogate le norme attuali, contenute nel p. 2 dell'art. 3 dell'Istruzione sul blocco elettrico automatico e nell'art. 24/15 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori, relativamente all'obbligo di assicurarsi che, dopo il passaggio di un treno, il diaframma del relé di blocco sia divenuto rosso (oppure che si sia spenta sul quadro luminoso la segnalazione bianca e si sia accesa quella rossa).

E' inoltre abrogata la Circ. M.111/25/12.2 dell'11.5.64, tenendo presente che, in caso di spegnimento di entrambe le segnalazioni luminose di blocco, questo deve essere considerato efficiente se il relativo segnale si dispone a via libera.

C.5.2 In caso di guasto contemporaneo del B.A. e delle comunicazioni telefoniche dovranno essere applicate:

a) stazioni abilitate

- le norme comuni, nei casi in cui è stato o dovrebbe essere istituito il blocco telefonico;
- le norme di cui al p. C.2.2.a), nei casi in cui non deve essere istituito il blocco telefonico.

b) stazioni disabilitate

- in ogni caso, le norme di cui al p. C.3.

C.5.3 Norme analoghe alle presenti valgono per le località di servizio diverse dalle stazioni (bivi, posti di comunicazione, ecc.), fermo restando che i treni non potranno mai essere esonerati dal rispetto dei segnali di cui all'art. 49/3 del R.S.

C.5.4 Per quanto non diversamente disposto con la presente circolare, conservano pieno valore le norme comuni.

D. DISPOSIZIONI ATTUATIVE

D.1 Gli impianti di B.A. sprovvisti di segnalazione informativa, non di sicurezza, dell'occupazione delle eventuali sezioni di blocco successive alla prima, dovranno essere opportunamente integrati per consentire a queste Sedi, ad interventi ultimati, di rimuovere l'obbligo dei treni di comunicare nelle successive stazioni, se di fermata, i segnali permissivi superati a via impedita (punto C.4.1).

Gli interventi tecnici necessari dovranno essere avviati con la massima tempestività e completati comunque entro il corrente anno.

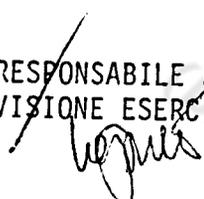
D.2 Dovrà essere richiamata l'attenzione di tutto il personale interessato sul rigoroso rispetto delle norme relative alla regolare applicazione dei segnali di coda dei treni.

D.3 Gli Uffici Produzione restano incaricati di:

- provvedere ad impartire le eventuali norme di dettaglio;
- provvedere ad informare il personale interessato, istruendo, in particolare, il personale di macchina;
- inviare a queste Sedi, dopo 6 mesi di sperimentazione, circostanziata relazione circa l'esito della stessa, contenente indicazioni sullo stato di attuazione delle modifiche impiantistiche di cui al p. D.1.

D.4 Le presenti norme dovranno entrare in vigore il 1/12/1991.

IL RESPONSABILE DELLA
DIVISIONE ESERCIZIO



IL RESPONSABILE DELLA DIVISIONE
TECNOLOGIE E SVILUPPO DI SISTEMA



"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
Progettiva ANSF n.1 / dir / 2012)