



MINISTERO DEI FERROVIE DELLO STATO

DIPARTIMENTO PRODUZIONE
DIPARTIMENTO POTENZIAMENTO E SVILUPPO

P.RI/R.04/23/35 /03677
S.MR/O.03.400.24
S.IT/2.01

DIRETTORI COMPARTIMENTALI

p.n.UFFICI PRODUZIONE

TUTTI

" UFFICI POTENZIAMENTO E SVILUPPO

TUTTI

p.c.Sig. DIRETTORE GENERALE

TUTTI

" Sig. VICE DIRETTORE GENERALE

SEDE

Ing. Massaro

" DIPARTIMENTO ORGANIZZAZIONE

SEDE

SEDE

Oggetto: Norme generali per l'esercizio con il sistema
a spola

Alleg.: N. 1

Come noto, da parte del gruppo di lavoro appositamente costituito dal sig. Direttore Generale e' stato predisposto uno studio riguardante una serie di interventi di sistemazione delle linee a scarso traffico; fra i vari provvedimenti ipotizzati, per alcune fra dette linee, e' stato previsto l'esercizio con "sistema a spola".

Allo scopo di consentire l'adozione di tale sistema, sono state predisposte le "Norme generali per l'esercizio con il sistema a spola", che si trasmettono in allegato alla presente.

Le SS.LL. restano incaricate, per le linee sulle quali il nuovo sistema in oggetto potra' essere applicato, di provvedere a:

- stabilire gli interventi impiantistici da attuare tenendo presente che gli stessi dovranno essere contenuti nei limiti delle assegnazioni finanziarie previste per le varie linee su cui applicare il sistema in questione;

- emanare le specifiche Istruzioni di dettaglio, in relazione alle condizioni di esercizio di ciascuna linea.

Ciascun Ufficio confermi al proprio Dipartimento, segnalando, fin d'ora, le linee che potranno essere interessate dal provvedimento.

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO
PRODUZIONE

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO
POTENZIAMENTO E SVILUPPO

12/90

NORME GENERALI PER L'ESERCIZIO CON IL SISTEMA A SPOLA

1. L'art. 3/11 RCT (e corrispondente 15/6 IPCL) prevede che "sulle linee a scarso traffico i Dipartimenti Produzione e Potenziamento e Sviluppo possono disporre l'adozione di norme specifiche atte a disciplinare la circolazione dei treni in deroga alle norme comuni".
In applicazione del suddetto articolo, si stabiliscono, in via sperimentale, ed in aggiunta a quelle comuni in quanto applicabili, le presenti norme.
Sulla base di tali norme, gli Uffici Produzione e Potenziamento e Sviluppo dovranno emanare le specifiche Istruzioni d'esercizio, riportandole nelle Disposizioni varie della PC05 parte 1^.

2. Su determinate linee (o tratti di linea) a semplice binario ed a scarso traffico, stabilite dal Dipartimento Produzione o dagli Uffici Produzione, l'esercizio può essere svolto con il "sistema a spola".
Agli effetti della circolazione treni, tale sistema è caratterizzato dalle seguenti particolarità:
 - la linea è delimitata, da un lato, da una stazione abilitata e, dall'altro, da una località di servizio (stazione o fermata) normalmente impresenziata, nella quale i treni invertono la marcia (località di regresso). Per alcuni treni il regresso può avvenire in una località intermedia;
 - ogni treno in partenza dalla località di regresso è effettuato con lo stesso materiale dell'ultimo treno precedentemente arrivato, la cui completezza assicura, pertanto, la via libera per il treno successivo.

Le linee esercitate con il sistema a spola devono essere indicate nel quadro 2 della PC05 parte 1^.

3. In relazione a specifiche situazioni di circolazione, programmate o accidentali, può essere disposto il temporaneo passaggio dal sistema a spola al sistema con dirigenza locale.
In tal caso tutti i treni che circolano a dirigenza locale dovranno essere avvisati con prescrizione da una delle due stazioni estreme a seconda del senso di marcia.
La stazione permanentemente presenziata deve inoltre darne conferma al DM della stazione di regresso, la quale, in assenza di tale conferma, deve prendere le misure atte ad evitare che il treno in arrivo ritenga indebitamente la stazione impresenziata.

4. Durante l'esercizio con il sistema a spola, il D.M. della stazione permanentemente abilitata assume personalmente anche la dirigenza del movimento della località di regresso, avvalendosi, all'occorrenza, della collaborazione del personale dei treni.

5. Durante l'esercizio con il sistema a spola possono circolare solo treni viaggiatori.

Le eventuali circolazioni per esigenze del servizio merci potranno avvenire in regime di interruzione di servizio per necessità di movimento.

6. Nella località di regresso è normalmente utilizzato il solo binario di corsa.

Le specifiche attrezzature impiantistiche (altri binari di circolazione, binari secondari, deviatori, segnale di protezione, segnale di partenza, ecc.) potranno essere individuate dagli Uffici Produzione e Potenziamento e Sviluppo, in relazione alle esigenze d'esercizio locali.

7. Gli eventuali deviatori della località di regresso possono essere con manovra a mano, elettrica o di tipo tallonabile a ritorno elastico.

Gli eventuali segnali di protezione della suddetta località possono essere ad aspetto fisso o manovrabili automaticamente dai treni in arrivo.

Il segnale di partenza eventualmente necessario deve essere manovrabile a via libera dal Capotreno, per mezzo di apposito dispositivo.

8. Di norma, sulla linea non esistono attrezzature di blocco elettrico ed i PL sono di tipo automatico o semaforizzato.

Le segnalazioni di allarme degli eventuali PL di tipo automatico devono essere sempre riportate in un posto di controllo presenziato.

Nel caso di PL automatico o semaforizzato posto a breve distanza dalla località di regresso, il Capotreno può essere incaricato, prima di ordinare la partenza del treno, di azionare apposito dispositivo ubicato presso il F.V. ai fini del regolare funzionamento dei PL suddetti.

Gli eventuali deviatori inseriti in linea devono essere assicurati con il dispositivo di cui all'art. 4/13 RCT o muniti dei dispositivi e collegamenti di cui all'art. 4/12 RCT.

9. Nella località di regresso, lo stazionamento dei rotabili da utilizzare per l'effettuazione dei treni viaggiatori è consentito anche sui binari di circolazione, secondo le modalità previste dalle norme comuni.
Eventuali altri veicoli possono sostare solo su binari indipendenti da quello di corsa.
10. Per le operazioni e gli accertamenti che devono essere compiuti dal personale del treno prima della partenza dalla località di regresso, nonché per il superamento a via impedita dell'eventuale segnale di partenza della località stessa ~~devono essere impartite norme~~ specifiche da parte degli Uffici Produzione e Potenziamento e Sviluppo, in analogia a quanto già previsto per situazioni similari.
11. Sulle linee in cui è previsto il sistema a spola, devono essere adottati il foglio di corsa multiplo, il foglio veicoli multiplo e le prescrizioni multiple.
12. Presso il F.V. della località di regresso deve essere custodito un protocollo mod. M.100b, da utilizzare in caso di necessità.
13. La circolazione dei treni deve essere regolata dal D.M. della stazione abilitata, al quale il Capotreno interessato dovrà comunicare verbalmente l'ora di arrivo nella località di regresso, e richiedere ed ottenere verbalmente il benestare per la partenza dalla stessa ("C.S. ... treno ... pronto orario" oppure, "C.S. ... treno ... pronto a partire ore ..."; "Nulla osta partenza treno ... da ...").
In caso di impossibilità da parte del Capotreno di mettersi in comunicazione, si dovranno utilizzare altri posti telefonici, anche pubblici, ubicati nelle vicinanze.
I treni potranno, comunque, partire dalla località di regresso, anche se al Capotreno non risulti possibile mettersi in comunicazione con il D.M., purché non vi sia stato vincolato a benestare scritto del D.M. medesimo ("A ... partenza treno vincolata a mio benestare scritto").
Sia il benestare verbale sia il benestare scritto hanno solo valore di consenso all'immissione in linea dei treni, e, pertanto, restano assegnati al Capotreno tutti gli accertamenti necessari prima della partenza dalla località di regresso.

14. Nell'orario di servizio devono essere indicati gli incroci relativi ed entrambe le località che delimitano la linea.
Nella località di regresso, i treni devono essere licenziati dal Capotreno, dopo che questi abbia accertato che l'ultimo treno arrivato vi sia giunto completo.
A tal fine, nei casi di consegne non in contraddittorio nella località di regresso, il Capotreno interessato dovrà avvalersi di apposita registrazione ("Treno giunto a") effettuata dal Capotreno dell'ultimo treno arrivato e riportata secondo modalità da stabilire in sede locale (su f.d.c., M.100b, ecc.).
-
15. Sulle linee in cui è previsto il sistema a spola, il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, indipendentemente dal segnalamento esistente nelle località interessate.
16. Sulle linee in cui è previsto il sistema a spola, per la coda dei treni effettuati con mezzi leggeri dovrà essere impiegata anche di giorno la sola segnalazione notturna prescritta dal Regolamento Segnali.
17. Nella stazione permanentemente abilitata, il licenziamento dei treni da inoltrare verso la linea in cui vige il sistema a spola potrà essere effettuato dal Capotreno anche in assenza del blocco elettrico purché esistano le altre condizioni stabilite dall'art. 6/8 RCT (e corrispondente 19/3 IPCL).
18. Sulle linee in cui è previsto il sistema a spola, la circolazione in linea dei carrelli e dei treni materiali deve sempre avvenire in regime di interruzione di binario ed i cantieri di lavoro potranno operare solo in regime di interruzione o con protezione autonoma.
19. Il D.M. interessato potrà concedere un'interruzione solo dopo aver provveduto a vincolare a proprio nulla osta scritto nella località di regresso l'eventuale treno che potrebbe partire da questa verso il binario interrotto. Non occorre esporre nella località di regresso il segnale d'arresto di cui all'art. 18/2 RCT (e corrispondente 35/2 IPCL).