

12/94

13/6/94

Roma, 13/06/94
D: R/ST.MV./IEOC/009/519



FERROVIE DELLO STATO S.p.A

REG

AREA RETE - Servizi Tecnici

CIRCOLARE	Unità Emittente	Argomento	Data
	R/ST.MV/R.02 R/ST.IE. R/ST.OC.	3.64	13 GIU. 1994

SIGG. DIRETTORI ZONE TERRITORIALI

p.n. SERVIZI PRODUZIONE

" " AREA TRASPORTO
(Divisione Trazione)
F I R E N Z E

Oggetto:

Abolizione dei petardi

Allegati: 2

1.14



13/6/84

FINALITA'

Nel Regolamento sui Segnali sono stabiliti i casi in cui si deve ricorrere all'uso dei petardi, le loro modalità di collocazione e in particolare le norme di comportamento a cui deve attenersi il personale dei treni.

Come noto, ai petardi in generale deve farsi ricorso, in condizioni di visibilità ridotta, in precedenza sia di segnali fissi (segnali di avviso, segnali di 1^a categoria, segnali di 2^a categoria), sia di segnali a mano (segnali di attenzione, di avviso di rallentamento, di avviso di fermata notificata), secondo quanto stabilito dall'art. 64/1 R.S.

E' inoltre previsto l'uso dei petardi, a prescindere dalle condizioni di visibilità, come sussidio in altri vari casi particolari (segnale di arresto per notifica di fermata improvvisa; protezione coda treno in caso di richiesta soccorso; protezione seconda parte treno spezzato in linea; ecc.).

All'uso dei petardi non si deve ricorrere se i segnali che dovrebbero essere sussidiati vengono fatti precedere da tavole di orientamento di vario tipo (art. 65 R.S.).

I petardi comportano sensibili oneri organizzativi (approvvigionamento, custodia, distruzione, ecc.), risultano essere di fatto scarsamente utilizzati, onerosa è la loro applicazione.

Ciò premesso, nel quadro delle iniziative tese ad un ammodernamento della regolamentazione d'esercizio, si forniscono di seguito le disposizioni atte a pervenire alla graduale e completa eliminazione dei petardi, in attesa dell'adeguamento dei testi regolamentari.

Con l'occasione, vengono anche stabilite nuove procedure per la protezione dei treni in linea, tendenti a rendere le operazioni più aderenti alla pratica dell'esercizio.

Queste disposizioni rientrano nel Progetto "REGOLAMENTI 2000".



13/6/84

1. DISPOSIZIONI IMPIANTISTICHE

Sui tratti di linea in cui la nebbia non è considerata fenomeno eccezionale, anche limitatamente a determinati periodi dell'anno:

- a) I segnali di cui alle lettere a), b) e c) dell'art. 64/1 R.S. dovranno, salvo l'eccezione di cui al successivo capoverso, essere sempre preceduti da tavole di orientamento o di tipo normale o di tipo distanziometrico rifrangenti o di tipo distanziometrico ad alto potere rifrangente, secondo quanto specificatamente previsto dall'art. 65 R.S. Nelle stazioni, le tavole di orientamento possono essere omesse in precedenza ai segnali di partenza con avviso accoppiato, quando i treni vi hanno generalmente fermata oppure in difficoltose situazioni d'impianto (grandi stazioni, ecc.).

Le tavole distanziometriche devono essere installate secondo quanto disposto dalla Circolare del Servizio I.E. N° IE/5212/DV/11406 del 7/3/1983 (Allegato 1).

- b) I segnali di cui alla lettera d) dell'art. 64/1 RS (avviso di rallentamento e avviso di fermata notificata) dovranno sempre essere preceduti dalle tavole di orientamento di cui all'art. 65/4 RS, nei periodi in cui la nebbia non è considerata fenomeno eccezionale.

Le tavole distanziometriche devono essere installate secondo quanto disposto dalla Circolare ES.C/P.400.2 - ES.C/R.02 - ES.I/W.2 dell'11/05/1992 (Allegato 2).



13/6/84

2. DISPOSIZIONI NORMATIVE

2.1 Treni fermi in linea

a) Protezione ordinaria nei seguenti casi:

- Treno fermo ad un segnale fisso o in piena linea (art. 35/3 RS)
- Parte di treno rimasta in linea in caso di dimezzamento (art. 35/5 RS)
- Parte di treno rimasta in linea in caso di spezzamento, con accordi presi con il personale del treno della prima parte (art. 35/6 RS)

La protezione, quando è prescritta, deve essere effettuata d'iniziativa del capotreno, provvedendo, personalmente o per mezzo di altro agente del treno, sia all'esposizione del segnale di arresto, sia al presenziamento del segnale medesimo, secondo le modalità stabilite dall'art. 35 RS.

Il presenziamento può essere omissivo se, per urgenti motivi di sicurezza, la presenza del personale è più utile altrove.

b) Richiesta di soccorso (art. 35/2 RS)

Dovendo richiedere soccorso, la richiesta deve essere effettuata direttamente dal macchinista previa intesa con il capotreno che, all'occorrenza, deve comunicare il peso del treno.

Nei treni con un solo agente di macchina e privi di telefono terra-treno, il macchinista potrà avvalersi del capotreno per la trasmissione delle notizie necessarie.



13/6/94

Per la protezione del treno vale, ovviamente, quanto stabilito nel precedente punto a).

2.2 Situazioni d'emergenza

a) Ordine di fermata improvvisa (art. 27 RS)

- Rilevando la necessità di arrestare un treno in linea per improvvisi ed urgenti motivi di sicurezza (ostacoli o altre evenienze), il personale dovrà adoperarsi nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento.

- A tale proposito, il personale potrà provvedere mediante avvisi (a località di servizio, posti di linea, treni ecc.), esposizione di segnali di arresto a mano, manovra o uso di dispositivi idonei allo scopo (manovra di segnali fissi, applicazione del dispositivo portatile per l'occupazione di c.d.b., ecc.), e quant'altro possa ritenersi utile nella circostanza.
I provvedimenti d'emergenza devono essere attuati immediatamente e, non potendo acquisire rapide informazioni sulla circolazione, prioritariamente per il lato (o i lati) da cui possono giungere normalmente i treni e per tutti i binari che siano interessati dall'ostacolo improvviso.

- Il personale in possesso di torce da segnalazione a fiamma rossa deve farne uso quando ritenuto più efficace, considerata la loro maggiore luminosità rispetto ai normali segnali di arresto (bandiera o fanale), ma tenendo anche conto della loro limitata durata.

- Sulle linee con BA, il personale dotato di dispositivi portatili deve



13/6/84

sempre provvedere prima con i medesimi e subito dopo ricorrere ad altri mezzi.

- Quando ricorre al segnale d'arresto, il personale deve esporlo andando il più sollecitamente possibile dalla parte dell'arrivo del treno, fino a portare il segnale possibilmente alla distanza di 1200 metri (1500 metri se trattasi di abbassamento archetti non notificato).

Trattandosi di ostacolo sul binario, il segnale d'arresto dovrà essere sempre posto anche in corrispondenza dello stesso.

I segnali d'arresto vanno posti secondo gli schemi previsti dall'art. 27/6 RS.

- Rilevando segnali di arresto a mano o l'accensione di torce da segnalazione a fiamma rossa, il personale deve adottare le misure più tempestive ed opportune per provvedere all'arresto dei treni che possono dirigersi verso il punto interessato.

Il macchinista che rilevi direttamente un qualsiasi segnale di fermata improvvisa deve provvedere, con tutti i mezzi disponibili, a fermare subito il treno e possibilmente prima del segnale d'arresto.

Dopo l'arresto, il macchinista dovrà attenersi alle indicazioni dell'agente che ha esposto il segnale.

- In presenza di collegamento telefonico terra-treno, i cui dispositivi siano dotati di segnale di prudenza generalizzata, valgono le specifiche norme previste al riguardo.

- b) Spezzamento di un treno in linea, senza accordi presi con il personale del treno della prima parte (art. 35/6 RS)

Abbassamento archetti non notificato ai treni (art. 73/3 RS)



13/6/94

La protezione della seconda parte del treno spezzato in linea o di un tratto soggetto ad abbassamento archetti dovrà essere fatta immediatamente con le modalità di cui al precedente p. 2.2 a).

- c) Le procedure di cui al precedente p.2.2 a) devono essere adottate anche in tutti gli altri casi in cui la normativa vigente richiede esplicitamente la protezione rispetto a ostacoli improvvisi o a situazioni d'emergenza in linea.

2.3 Segnali di avviso di rallentamento e di fermata notificata non sussidiati da tavole di orientamento

L'eventuale notifica al p.d.m. di segnali di avviso di rallentamento e di fermata notificata non sussidiati, quando previsto, da tavole di orientamento deve essere limitata esclusivamente a situazioni improvvise e la mancanza delle tavole di orientamento deve essere circoscritta al tempo strettamente necessario per la loro posa in opera.

Ricevendo la predetta notifica, il p.d.m., in presenza di nebbia, regolerà la marcia del treno in modo da rispettare ugualmente i segnali incontrati.

2.4 Tratti di linea e periodi in cui la nebbia è fenomeno eccezionale (art.64/10 RS)

In tali situazioni, in caso di nebbia, il p.d.m. deve regolare la marcia del treno in modo da rispettare ugualmente i segnali incontrati.

2.5 Situazione transitoria

In attesa della completa installazione delle tavole di cui al p. 1,



13/6/94

continuerà l'impiego dei petardi e il p.d.m., sentendone lo scoppio, dovrà continuare a regolarsi secondo le norme ancora vigenti.

3. DISPOSIZIONI ATTUATIVE

3.1 Le disposizioni impiantistiche di cui al p. 1 devono trovare applicazione prima possibile, attingendo per le relative spese di approvvigionamento e di installazione sul conto 592 (rinnovi), tenendo comunque a riferimento che dall'1.1.1995 i petardi dovranno essere definitivamente soppressi.

Con la stessa scadenza, dovrà provvedersi a dotare di dispositivi portatili tutto il personale addetto alla manutenzione ed ai posti di linea, che opera sulle linee con BA, qualora non ne fosse già provvisto.

3.2 Anche le disposizioni normative di cui al punto 2 dovranno entrare in vigore dall'1.1.1995.

3.3 Il Quadro 5 H della PCOS - parte I[^]-("Tratti di linea e periodi in cui la nebbia è fenomeno eccezionale") continua a rimanere in vigore.

Il Quadro 5 I della PCOS - parte I[^]-("Tratti di linea sui quali non viene attuato il sussidio con petardi") deve essere aggiornato in relazione alla progressiva installazione delle tavole di orientamento e soppresso dall'1.1.1995.



13/6/84

3.4 Le Zone Territoriali e l'Area Trasporto cureranno l'informazione del personale dipendente interessato.

I Servizi Produzione dovranno notificare ai Servizi Tecnici/Area Rete il completamento dei provvedimenti richiesti dalle presenti disposizioni (tavole di orientamento e dispositivi portatili).

Pregasi confermare.

IL DIRETTORE

Silvio Pizzetti