

10 11

05/95

Pizzely

REG

AREA RETE

Roma, 01/06/95
D: R/ST.MV.R. /009/512

Unità Emittente	Argomento	Data
CIRCOLARE	R/ST.MV/R.GL.02	1.18/40

SIGG. DIRETTORI ZONE TERRITORIALI
T U T T I

- p.n. SERVIZI PRODUZIONE
T U T T I
- " " DIVISIONE TRAZIONE
(Area Trasporto)
FIRENZE
- p.c. SIG. DIRETTORE AREA TRASPORTO
S E D E
- " " FUNZIONE FORMAZIONE PER TRASPORTI E
SERVIZI
S E D E
- " " ISPETTORATO QUALITA' E SICUREZZA
(AREA RETE)
S E D E

Oggetto:

CIRCOLAZIONE UNIDIREZIONALE DEI TRENI SU ENTRAMBI I BINARI
(MARCIA PARALLELA)

Allegati: 1 per la Divisione Trazione/AREA TRASPORTO.

FINALITA'

Queste disposizioni hanno lo scopo di riproporre uno strumento operativo che consente il raggiungimento di un maggior livello di regolarità della circolazione, potendosi effettuare all'occorrenza precedenza dinamiche in caso di circolazione dei treni nello stesso senso su entrambi i binari (marcia parallela).

L'uso della marcia parallela rappresenta anche una nuova opportunità per la progettazione degli orari nelle fasce interessate da flotte unidirezionali di treni.

Come noto, le prime sperimentazioni di marcia parallela risalgono a qualche anno fa e furono successivamente sospese al fine di effettuare verifiche della segnaletica interessata.

Essendo state ultimate tali verifiche ed avendo realizzato gli interventi ritenuti utili in sede territoriale da apposite Commissioni interdisciplinari, con le disposizioni seguenti si forniscono le indicazioni tecniche, regolamentari ed organizzative atte a consentire la marcia parallela sull'intera rete, ove esistano le condizioni richieste.

Alla luce dell'esperienza già maturata, alcune norme regolamentari sono anche state sensibilmente snellite e l'intera materia è stata compresa in un unico contesto, annullando le disposizioni precedenti.

Il provvedimento in questione si inserisce nel Progetto REGOLAMENTI 2000.

1. CONDIZIONI TECNICHE

Le condizioni tecniche necessarie per l'attuazione della marcia parallela sono le seguenti:

- a) esistenza dei dispositivi di banalizzazione, atti a consentire l'inversione del B.A. su entrambi i binari di linea;
- b) esistenza, su entrambi i binari e per ogni senso di percorrenza degli stessi, del B.A. a correnti codificate per la ripetizione dei segnali in macchina di tipo continuo (r.s.c.);
- c) i segnali relativi ai binari di linea ed ai binari di corsa delle località di servizio devono essere inequivocabili anche in relazione alla possibilità che i treni circolino in marcia parallela;
- d) i mezzi di trazione utilizzati sulle linee su cui s'intende attivare la marcia parallela devono essere di norma equipaggiati con le apparecchiature di r.s.c.

2. DISPOSIZIONI REGOLAMENTARI

- 2.1 In applicazione del p.1.6 dell'O.S. 17/1981 (e p.1.7 dell'O.S. 18/1981), sulle linee a doppio binario, indicate nel Quadro 4 della P.C.O.S. relativo alle linee banalizzate, ove per tutti i posti di linea è sempre esclusa la protezione a tempo, alle condizioni tecniche di cui al p.1 può essere programmata in orario, o consentita su ordine del D.C.O. o del D.C. (del D.M., in caso di mancanza), la circolazione "parallela" dei treni, utilizzando il B.A. a correnti codificate, orientato nel medesimo senso sui due binari della linea. Peraltro, il D.C.O. o il D.C. (il D.M., in mancanza) per ragioni di esercizio, possono evitare la circolazione "parallela" prevista in orario.
- 2.2 Nei protocolli di successione, i treni da inviare sul binario di destra devono essere elencati separatamente rispetto a quelli da inviare sul binario di sinistra, apponendo l'annotazione "a destra".
- 2.3 I treni che dovessero essere messi in circolazione privi di r.s.c. o con le suddette attrezzature guaste devono essere tempestivamente notificati al D.C.O. o al D.C. (al D.M., in caso di mancanza).
- 2.4 Qualora un treno, per guasto verificatosi durante la corsa, non possa utilizzare la r.s.c., dovranno essere seguite le seguenti procedure:

- sulle linee con CTC, il macchinista deve dare avviso scritto al D.C.O., utilizzando, se esistente, il telefono terra/treno; in caso contrario, dovrà fermare al primo posto di servizio per emettere tale avviso;

- sulle linee a dirigenza locale/centrale, il macchinista deve dare avviso scritto al D.C., se dispone del telefono terra/treno. In caso contrario, deve avvisare per iscritto la prima località di servizio presenziata (stazione o posto intermedio), avvalendosi, in tal caso, anche dell'eventuale telefono terra/treno.

Se il predetto avviso viene ricevuto dal D.M., questi deve avvisare verbalmente o il D.C. o, in sua mancanza, le stazioni interessate con procedure analoghe a quelle previste dall'art. 11/4 R.C.T.

Se l'avviso viene ricevuto da un A.G., questi deve avvisare verbalmente il D.C. e, in sua mancanza, il D.M. della stazione di riferimento, che provvederà secondo quanto precedentemente detto.

2.5 Quando il B.A. è regolarmente funzionante su entrambi i binari per lo stesso senso di circolazione, il treno che non possa utilizzare la r.s.c., per guasto o assenza di tale attrezzatura, può essere inviato in circolazione parallela, solo se inoltrato sul binario di sinistra.

2.6 Nel caso di istituzione del blocco telefonico sul binario di destra, non è consentita la circolazione parallela per quel senso di marcia.

2.7 In tutti i casi in cui i treni vengano distanziati col blocco telefonico, nei relativi dispacci deve essere sempre specificato il binario di inoltra (di sinistra o di destra).

2.8 Nei cantieri di lavoro operanti con protezione su avvistamento occorre cautelarsi di fronte alla possibilità che due treni sopraggiungano quasi contemporaneamente dalla stessa parte e che le segnalazioni riferite ad un treno siano erroneamente interpretate come riferite all'altro.

Pertanto la protezione deve essere attuata con vedette e avvisatori separati per entrambi i binari e per entrambe le provenienze e ogni vedetta dovrà segnalare solo i treni sopraggiungenti sul binario per il quale svolge le funzioni di avvistamento.

Inoltre, come ulteriore cautela in relazione a possibili errori di interpretazione circa il binario percorso dal treno in arrivo, il personale del cantiere dovrà liberare il binario anche se la segnalazione è relativa a quello attiguo.

La rioccupazione del binario, dopo il transito di un treno, potrà avvenire solo previo benestare di tutti gli avvisatori.

Le suddette precauzioni non sono necessarie quando sussistono le

condizioni per cui le funzioni di avvistatore e di avvisatore siano cumulate da uno stesso agente.

3. INTERVENTI ORGANIZZATIVI

La marcia parallela potrà essere applicata dopo aver provveduto preliminarmente a:

- a) accertare, ove non sia già stato fatto, l'inequivocabilità dei segnali di cui al p. 1c, mediante sopralluoghi collegiali;
- b) tendere a normalizzare, in base alle disposizioni vigenti, anche se ciò non è da considerarsi vincolante per l'attivazione della marcia parallela, i segnali non compresi tra quelli indicati nel precedente punto 1c;
- c) rimuovere l'eventuale vincolo fra dispositivo di fuori servizio e dispositivo di inversione del B.A. sul binario adiacente, onde consentire l'orientamento del blocco nella stessa direzione su ambedue i binari;
- d) provvedere ad evitare, per quanto possibile e compatibilmente con le altre esigenze di servizio, che vengano utilizzati i mezzi di trazione privi di r.s.c., o con tali apparecchiature inefficienti, per i treni che debbano percorrere, anche parzialmente, le linee su cui sarà attivata la marcia parallela.

4. SITUAZIONI PARTICOLARI

Per soddisfare particolari esigenze di circolazione e se le caratteristiche d'esercizio sono di tipo semplificato (tratti molto brevi, assenza di segnali permissivi, ecc.), può essere prevista la circolazione parallela a prescindere dalla r.s.c., ferme restando tutte le altre condizioni stabilite.

In tali casi, l'adozione della marcia parallela è tassativamente subordinata ad autorizzazione delle Unità Centrali interessate.

5. DISPOSIZIONI ATTUATIVE

- 5.1 Essendo stati completati gli interventi sul segnalamento, secondo quanto indicato dalle apposite Commissioni territoriali a suo tempo istituite, codeste unità potranno provvedere al ripristino della marcia parallela sulle linee in cui era stata precedentemente attivata e potranno attivarla, se ritenuto utile, anche su altre linee, nel rispetto di queste disposizioni. Le stesse unità dovranno comunque

provvedere a:

- a) emanare le ulteriori norme di dettaglio eventualmente necessarie ed inserire nell'orario di servizio annotazione concernente l'attivazione della circolazione parallela;
- b) informare opportunamente il personale dell'esercizio interessato, anche in occasione di corsi di aggiornamento;
- c) informare questa Sede su quali linee o tratti di linea verrà attivata la marcia parallela fornendo, entro 6 mesi dalla data di attivazione, una relazione sintetica sull'andamento della circolazione in questione.

5.2 Ad informare il personale dei treni provvederà la Divisione Trazione/Area Trasporto, alla quale viene inviato specifico Estratto (allegato 1).

5.3 Le presenti disposizioni entrano in vigore il 15.6.1995.

Dalla stessa data sono da considerare abrogate le disposizioni emanante con circolari P.SO/R.01.1.18/40-P.MI/T-IE.S.SG/I.05 del 13/10/88 e P.MI/T.05-P.SO/R.01.1.18/40-S.SG/I.05 del 6/10/89.

Pregasi confermare.

IL DIRETTORE

Silvio Pizzelli

 FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

REG

AREA RETE

CIRCOLARE R/ST.MV/R.02/1.18/40 del

ESTRATTO DELLE NORME AD USO DEL
PERSONALE DEI TRENI

CIRCOLAZIONE UNIDIREZIONALE DEI TRENI
SU ENTRAMBI I BINARI
(MARCIA PARALLELA)

1. CONDIZIONI TECNICHE

Le condizioni tecniche necessarie per l'attuazione della marcia parallela sono le seguenti:

- a) esistenza dei dispositivi di banalizzazione, atti a consentire l'inversione del B.A. su entrambi i binari di linea;
- b) esistenza, su entrambi i binari e per ogni senso di percorrenza degli stessi, del B.A. a correnti codificate per la ripetizione dei segnali in macchina di tipo continuo (r.s.c.);
- c) i segnali relativi ai binari di linea ed ai binari di corsa delle località di servizio devono essere inequivocabili anche in relazione alla possibilità che i treni circolino in marcia parallela;
- d) i mezzi di trazione utilizzati sulle linee su cui s'intende attivare la marcia parallela devono essere di norma equipaggiati con le apparecchiature di r.s.c.

2. DISPOSIZIONI REGOLAMENTARI

- 2.1 In applicazione del p.1.7 dell'O.S. 18/1981, sulle linee a doppio binario, indicate nel Quadro 4 della P.C.O.S. relativo alle linee banalizzate, ove per tutti i posti di linea è sempre esclusa la protezione a tempo, alle condizioni tecniche di cui al p.1 può essere programmata in orario, o consentita su ordine del D.C.O. o del D.C. (del D.M., in caso di mancanza), la circolazione "parallela" dei treni, utilizzando il B.A. a correnti codificate, orientato nel medesimo senso sui due binari della linea. Peraltro il D.C.O. o il D.C. (il D.M., in mancanza) per ragioni di esercizio, possono evitare la circolazione "parallela" prevista in orario.
- 2.2 I treni che dovessero essere messi in circolazione privi di r.s.c. o con le suddette attrezzature guaste devono essere tempestivamente notificati al D.C.O. o al D.C. (ai D.M., in caso di mancanza).
- 2.3 Qualora un treno, per guasto verificatosi durante la corsa, non possa utilizzare la r.s.c., dovranno essere seguite le seguenti procedure:
 - sulle linee con CTC, il macchinista deve dare avviso scritto al D.C.O., utilizzando, se esistente, il telefono terra/treno; in caso contrario dovrà fermare al primo posto di servizio per emettere tale avviso;

- sulle linee a dirigenza locale/centrale, il macchinista deve dare avviso scritto al D.C., se dispone del telefono terra/treno. In caso contrario, deve avvisare per iscritto la prima località di servizio presenziata (stazione o posto intermedio), avvalendosi, in tal caso, anche dell'eventuale telefono terra/treno.

2.4 Quando il B.A. é regolarmente funzionante su entrambi i binari per lo stesso senso di circolazione, il treno che non possa utilizzare la r.s.c., per guasto o assenza di tale attrezzatura, può essere inviato in circolazione parallela, solo se inoltrato sul binario di sinistra.

2.5 Nel caso di istituzione del blocco telefonico sul binario di destra, non è consentita la circolazione parallela per quel senso di marcia.

2.6 In tutti i casi in cui i treni vengano distanziati col blocco telefonico, nei relativi dispacci deve essere sempre specificato il binario di inoltro (di sinistra o di destra).

2.7 Nei cantieri di lavoro operanti con protezione su avvistamento occorre cautelarsi di fronte alla possibilità che due treni sopraggiungano quasi contemporaneamente dalla stessa parte e che le segnalazioni riferite ad un treno siano erroneamente interpretate come riferite all'altro.

Pertanto la protezione deve essere attuata con vedette e avvisatori separati per entrambi i binari e per entrambe le provenienze e ogni vedetta dovrà segnalare solo i treni sopraggiungenti sul binario per il quale svolge le funzioni di avvistamento.

Inoltre, come ulteriore cautela in relazione a possibili errori di interpretazione circa il binario percorso dal treno in arrivo, il personale del cantiere dovrà liberare il binario anche se la segnalazione è relativa a quello attiguo.

La rioccupazione del binario, dopo il transito di un treno, potrà avvenire solo previo benestare di tutti gli avvisatori.

Le suddette precauzioni non sono necessarie quando sussistono le condizioni per cui le funzioni di avvistatore e di avvisatore siano cumulate da uno stesso agente.

3. INTERVENTI ORGANIZZATIVI

La marcia parallela potrà essere applicata dopo aver provveduto preliminarmente ad evitare, per quanto possibile e compatibilmente con le altre esigenze di servizio, che vengano utilizzati i mezzi di trazione privi di r.s.m., o con tali apparecchiature inefficienti, per i treni che debbano percorrere, anche parzialmente, le linee su cui sarà attivata la marcia parallela.

4. SITUAZIONI PARTICOLARI

Per soddisfare particolari esigenze di circolazione e se le caratteristiche d'esercizio sono di tipo semplificato (tratti molto brevi, assenza di segnali permissivi, ecc.), può essere prevista la circolazione parallela a prescindere dalla r.s.c., ferme restando tutte le altre condizioni stabilite.

In tali casi, l'adozione della marcia parallela è tassativamente subordinata ad autorizzazione delle Unità Centrali interessate.

5. DISPOSIZIONI ATTUATIVE

5.1 Essendo stati completati gli interventi sul segnalamento, secondo quanto indicato dalle apposite Commissioni territoriali a suo tempo istituite, codeste unità potranno provvedere al ripristino della marcia parallela sulle linee in cui era stata precedentemente attivata e potranno attivarla, se ritenuto utile, anche su altre linee, nel rispetto di queste disposizioni. Le stesse unità dovranno comunque provvedere a:

- a) emanare le ulteriori norme di dettaglio eventualmente necessarie ed inserire, nell'orario di servizio annotazione concernente l'attivazione della circolazione parallela;
- b) informare opportunamente il personale dell'esercizio interessato, anche in occasione di corsi di aggiornamento;

5.2 Ad informare il personale dei treni provvederà la Divisione Trazione/Area Trasporto.

5.3 Le presenti disposizioni entrano in vigore il 15.6.1995.

Dalla stessa data sono da considerare abrogate le disposizioni emanate con circolari P.SO/R.01.1.18/40-P.MI/T-IE.S.SG/I.05 del 13/10/88 e P.MI/T.05-P.SO/R.01.1.18/40-S.SG/I.05 del 6/10/89.

Pregasi confermare.

IL DIRETTORE

S. L. P. Romiti