

06/95



Roma, 12/07/95  
D:R/ST.MV.R. /009/652

IN ARRIVO  
PROT. 2396  
DATA 26/7/95  
ASSEG. ....

REG

**AREA RETE**

Unità Emittente	Argomento	Data
CIRCOLARE   R/ST.MV/R.GL.02	1.6	12 LUG. 1995

*SIG. P. RAMONELLI*  
*18/7*  
*ing*

SIGG. DIRETTORI ZONE TERRITORIALI  
T U T T I

p.n. SERVIZI PRODUZIONE  
T U T T I

" " DIVISIONE TRAZIONE  
(Area Trasporto)  
F I R E N Z E

p.c. ISPETTORATO QUALITA' E SICUREZZA  
(Area Rete)  
S E D E

" " FUNZIONE FORMAZIONE PER TRASPORTI  
E SERVIZI  
S E D E

" " AREA INGEGNERIA E COSTRUZIONI  
(Divisione Tecnologie)  
S E D E

*Copia*  
*Famerali*  
*P. Bellini*  
*Munari*  
*Cannavacciuolo*  
*Carfagnino*

Oggetto:

NUOVE PROCEDURE DI RICEVIMENTO DEI TRENI IN STAZIONE

FERROVIE DELLO STATO S.p.A.  
AREA INGEGNERIA E COSTRUZIONI  
Vice Direzione Progetti

DATA 27 LUG. 1995

ARRIVO DIVISIONE TECNOLOGIE  
N° 004646

## FINALITA'

Nel quadro delle iniziative intraprese per la semplificazione della regolamentazione d'esercizio, si ritiene particolarmente importante quella mirante all'unificazione delle procedure operative, con conseguente riduzione della casistica.

In tale ottica, queste disposizioni stabiliscono nuove modalità per il ricevimento dei treni in stazione, quando:

- sia necessario arrestare un treno non avente fermata d'orario o prescritta, in mancanza del segnalamento completo di protezione e partenza;
- occorra ricevere un treno in presenza di un ostacolo sull'itinerario interessato;
- si decida di ricevere un treno con segnale di protezione a via impedita, senza fare arrestare il treno al segnale medesimo.

Le disposizioni in questione tendono anche a rendere compatibili le procedure operative con le prestazioni tecniche delle future attrezzature di sicurezza a bordo dei treni (ATC: Automatic Train Control), di prossima sperimentazione e successiva diffusione.

Inoltre, il provvedimento di abolire le cautele relative alla "previa fermata" ai segnali di protezione, di cui al p. 1.4, consente l'eliminazione di inutili perditempi, se integrato dall'impiego diffuso, sui segnali di protezione, della segnalazione ausiliaria di limite di velocità (rappel), che rende così possibile anche l'eliminazione della limitazione di velocità a 30 Km/h sui binari deviati.

Queste disposizioni, aventi carattere sperimentale, rientrano nel progetto "REGOLAMENTI 2000".

## 1. DISPOSIZIONI NORMATIVE

### 1.1 Arresto di un treno non avente fermata, in assenza di doppio segnalamento completo di protezione e partenza.

Nelle stazioni e fermate non munite di doppio segnalamento, in deroga a quanto stabilito dall'art. 36/4 R.S., non potendo provvedere preventivamente ad avvisare della fermata il treno, questo dovrà essere fatto avanzare mantenendo il segnale di protezione a via impedita ed esponendo il segnale di fermata.

Da quanto sopra deriva, in particolare, che sulle linee ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il ricevimento di un treno da trattenere, non avente fermata d'orario o prescritta, quando manchi il dispaccio di conferma relativa all'avviso della nuova sede d'incrocio (art. 9/15-b, secondo alinea R.C.T.), dovrà avvenire mantenendo il segnale di protezione a via impedita ed esponendo il segnale d'arresto.

### 1.2 Ostacolo sull'itinerario di arrivo

a) In deroga a quanto stabilito dall'art. 6/13,15 R.C.T. (e corrispondente art. 21/15,18 I.P.C.L.), si dispone che, in caso di ostacolo interessante l'itinerario di arrivo e salvo i casi richiamati nel successivo punto b), il treno dovrà essere fatto avanzare mantenendo il segnale di protezione a via impedita, indipendentemente dall'ubicazione dell'ostacolo medesimo (prima del o sul binario di ricevimento, o all'uscita di esso a meno di 50 o 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo). Resta inteso che l'ostacolo deve essere sempre protetto con segnale a mano a 100 metri.

In caso di ingombro, si può ricorrere alla facoltà di ricevere i treni tramite prescrizione da far praticare da precedente stazione, anzichè con le modalità di cui all'art. 49/4 R.S., solo se l'ingombro medesimo è ubicato sul binario di ricevimento o all'uscita di esso. In tale evenienza il D.M. interessato deve, per ogni singolo treno e dopo aver disposto il relativo itinerario, darne esplicito incarico ad opportuna precedente stazione con specifico dispaccio: "Prescrivete treno ... entrare a .... con segnale di protezione a via impedita, con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h, per ricevimento su binario tronco (oppure per ingombro sul binario di ricevimento o per ingombro all'uscita)".

- b) Nei casi di cui all'art. 6/14 RCT e corrispondente art. 21/16 IPCL (stazioni di testa, incrocio notificato, ricevimento con segnale di protezione disposto al G/G), il ricevimento dei treni può continuare ad essere effettuato con segnale a via libera.

1.3. Ricevimento di un treno senza fermata al segnale di protezione a via impedita

In tutti i casi, dovendo ricevere un treno senza fermarlo al segnale di protezione a via impedita di una stazione, il DM dovrà attenersi alle procedure di cui all'art. 5/18 RCT, completando come segue la prescrizione di cui alla relativa nota (1): "Entrate con marcia a vista a ... con segnale di protezione a via impedita, non superando la velocità di 30 Km/h".

1.4 Obblighi del personale di macchina in caso di ricevimento di un treno  
previa fermata al segnale di protezione di una stazione o fermata.

In deroga a quanto stabilito dall'art. 6/3 R.C.T. (e corrispondente 21/6 I.P.C.L.), si dispone che il macchinista di un treno, che sia stato fermato al segnale di protezione di una stazione o di una fermata a via impedita, dopo l'apertura di questo non deve più procedere lungo l'itinerario di arrivo o di transito in modo da poter arrestare il treno stesso qualora gli venga esposto un segnale di arresto, fermo restando però che non deve superare sugli scambi la velocità di 30 Km/h.

Il macchinista può riprendere la corsa, senza la suddetta limitazione di velocità, quando:

- a)- nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, venga disposto a via libera per il transito la luce o l'ala alta di un segnale di protezione a candelieri;
- b)- sulle linee esercitate con il regime di blocco elettrico, venga disposto a via libera per il transito la luce o l'ala di un segnale semplice di protezione;
- c)- il treno sia munito di apparecchiatura ATC inserita ed efficiente. In questo caso dovrà essere rispettata la velocità indicata dall'apparecchiatura medesima;
- d)- il segnale di protezione sia munito di segnalazione ausiliaria di limite di velocità attiva. In questo caso dovrà essere rispettata la velocità indicata da tale segnalazione, salvo velocità più restrittive imposte dall'apparecchiatura per la ripetizione continua dei segnali in macchina.

Qualora il macchinista rilevi la segnalazione ausiliaria attiva per un livello di velocità diverso da quello preannunciato dal segnale di avviso, deve, per quanto possibile, adeguare la velocità del treno al nuovo valore presentato dalla segnaletica stessa.

1.5 Limitazione di velocità da rispettare nel percorrere il gruppo di scambi ubicato a valle di un segnale di 1^ categoria quando il relativo avviso è stato superato a via impedita.

Analogamente, in deroga a quanto stabilito dall'art. 41 RS, il macchinista, dopo aver superato a via impedita un segnale di avviso, non dovrà rispettare la limitazione di velocità a 30 Km/h nel percorrere il gruppo di scambi ubicato a valle del successivo segnale di 1^ categoria disposto a via libera, nei casi a), b), c) e d) del p. 1.4.

1.6 Arresto di un treno in un punto determinato per motivi non connessi con la sicurezza

Sulle linee attrezzate con A.T.C. non può essere fatto uso del disposto dell'art. 36/2 R.S.

1.7 Modifica itinerari

In deroga all'art. 5/17 R.C.T. e 19/9 I.S.D., sulle linee a dirigenza locale, occorrendo modificare l'itinerario predisposto per un treno dopo aver manovrato le leve dei segnali, anche se questi ultimi non si sono ancora disposti a via libera, occorre l'esplicito ordine del D.M. il quale, prima di autorizzare la modifica deve accertare l'arresto del

treno.

Negli impianti in cui esiste il dispositivo di approccio non è necessario il preventivo arresto del treno se tale dispositivo non è stato ancora impegnato dal treno medesimo.

## 2. DISPOSIZIONI IMPIANTISTICHE

2.1 Per quanto disposto, codeste Unità, in relazione ad eventuali e particolari esigenze di regolarità individuate in sede locale, potranno all'occorrenza integrare i segnali di protezione con segnali di chiamata.

## 3. DISPOSIZIONI ATTUATIVE

3.1 Le presenti disposizioni dovranno entrare in vigore il **- 1 SET. 1995**

3.2 Codeste Zone dovranno informare il personale interessato e relazionare ai Servizi Tecnici/Area Rete, dopo sei mesi dall'inizio dell'esperimento.

Ad informare il personale dei treni provvederà la Divisione Trazione in indirizzo.

Pregasi confermare.

IL DIRETTORE

