



MINISTERO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE

Estratto dal "Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato"

PARTE PRIMA E SECONDA

N. 10 — 31 maggio 1969

ORDINE DI SERVIZIO N. 56

Norme di esercizio sulle linee chiuse al traffico viaggiatori.

ORDINE DI SERVIZIO N. 56

Norme di esercizio sulle linee chiuse al traffico viaggiatori.

1. GENERALITA'

1.1. Determinate linee della rete, chiuse al traffico viaggiatori, possono essere utilizzate esclusivamente per trasporti merci a carro completo.

L'inoltro dei detti trasporti, in applicazione del disposto di cui all'art. 3/11 R.C.T., è disciplinato dalle norme di cui in appresso, restando inteso che, per quanto in esse non è esplicitamente indicato, valgono le norme comuni.

1.2. Orari di servizio

Nella Prefazione Compartimentale parte I, punto II quadro 15 bis, è riportato l'elenco delle « linee chiuse al traffico viaggiatori » del Compartimento.

Le linee chiuse al traffico viaggiatori risultano in appendice al relativo fascicolo dell'Orario di servizio con i corrispondenti dati di fiancata e, per quanto occorra, con indicazioni « specifiche » per:

- località presenziate o meno in cui si svolge servizio merci;
- passaggi a livello di cui al punto 3.1.3.2;
- rallentamenti permanenti;
- orari d'impostazione delle tradotte nei due sensi di circolazione.

2. LINEE DI LIMITATA ESTENSIONE

Sulle linee, chiuse al traffico viaggiatori, di limitata estensione (di regola quelle con un sola località abilitata al servizio merci), l'inoltro dei trasporti a carro completo viene effettuato, con movimenti di manovra, in regime di raccordo, in analogia a quanto prescritto per i raccordi privati. Detti movimenti sono disciplinati dalle norme comuni integrate, quando occorra, da specifiche disposizioni emanate dalla competente Divisione Movimento d'intesa con le altre Divisioni interessate.

3. ALTRE LINEE

Sulle altre linee chiuse al traffico viaggiatori, l'inoltro dei trasporti a carro completo è realizzato utilizzando le attrezzature e con l'applicazione delle norme seguenti.

3.1. Impianti e attrezzature

3.1.1. Stazioni di diramazione (1)

Le stazioni di diramazione sono di regola munite di segnale di protezione anche per le provenienze dalle linee chiuse al traffico viaggiatori. Detto segnale può essere

(1) Al fini della presente normativa, per stazione di diramazione s'intende quella, su linea in normale esercizio, cui risulta allacciata la linea chiusa al traffico viaggiatori.

di 2ª categoria, oppure di 1ª categoria; in quest'ultimo caso, può mancare l'avviso a distanza ai sensi dell'art. 49/1 del Regolamento sui segnali.

Il segnale di partenza non è indispensabile per gli inoltri sulla linea chiusa al traffico viaggiatori, salvo che non risulti necessario agli effetti dei collegamenti di itinerari di stazione.

3.1.2. Località intermedie nelle quali si effettua servizio merci.

Sono sprovviste di normali segnali fissi e precedute, almeno 150 metri prima degli scambi d'ingresso, da segnale di attenzione a vernice rifrangente, non illuminato nelle ore notturne.

Per il ricovero dei veicoli dovranno di regola essere utilizzati binari secondari di stazione e di raccordo indipendenti per dispositivo di armamento dal binario di corsa. In condizioni favorevoli può ammettersi che detti binari siano delimitati da sbarre fermacarri non tallonabili, poste a sufficiente distanza dalla traversa limite, opportunamente sfalsate fra loro ed assicurate in posizione di chiusura.

I deviatori esistenti sul binario di corsa e quelli che ne realizzano l'indipendenza dai binari secondari o di raccordo devono essere assicurati con fermascambi non tallonabili, a chiavi fra di loro coniugate in modo da avere una sola chiave di risulta, uguale per tutte le diverse località della linea. Ad analogo risultato deve pervenirsi anche quando i binari secondari e di raccordo siano delimitati da sbarre fermacarri.

Detta chiave di risulta, quando non viene utilizzata, deve essere custodita dalla stazione di diramazione.

All'interno degli eventuali raccordi deve essere impiantata una sbarra fermacarri collegata al cancello di chiusura dei raccordi stessi.

Nelle località che vengono presenziate nei periodi di servizio delle tradotte la chiave del cancello è affidata all'agente addetto; nelle altre località all'utente del raccordo.

3.1.3. Passaggi a livello

3.1.3.1. Di regola i passaggi a livello della linea sono senza barriere e muniti, lato strada, della segnaletica stabilita dal Codice della strada (Croce di S. Andrea, pannello con locomotiva e pannelli distanziometrici).

Le velocità di fiancata in corrispondenza dei passaggi a livello devono essere opportunamente stabilite in relazione all'occorrente visibilità dalla strada.

I passaggi a livello di cui al presente punto devono essere preceduti a distanza di 200 - 400 m dalla tabella F di cui all'art. 76 R.S.

3.1.3.2. Per determinati passaggi a livello interessati da traffico stradale intenso o in condizioni di inadeguata visibilità dalla strada, stabiliti caso per caso dal competente Comitato di Esercizio, può essere previsto, in relazione alle specifiche situazioni locali:

— Il mantenimento nelle condizioni di cui al punto 3.1.3.1. con obbligo di preventiva interdizione del traffico stradale di volta in volta mediante segnali a mano esposti da parte del personale della tradotta.

oppure

— il mantenimento di barriere (o cancelli) normalmente aperti, da manovrarsi preventivamente sul posto di volta in volta dal personale della tradotta.

I passaggi a livello con barriere o cancelli devono essere muniti lato strada della segnaletica prescritta dal Codice della strada (segnale di passaggio a livello con barriere e pannelli distanziometrici). Detti P.L. possono essere normalmente bloccati in posizione di apertura con la chiave di risulta di cui al punto 3.1.2.

I passaggi a livello di cui al presente punto 3.1.3.2. devono essere preceduti, lato ferrovia, da tabelle rettangolari a vernice rifrangente, non illuminate nelle ore notturne, con fondo rosso recante la scritta «P.L.» poste a distanza di 200 m dall'asse dell'attraversamento.

Il guidatore della tradotta deve arrestarsi prima di impegnare i passaggi a livello di cui al presente punto 3.1.3.2. per consentire al personale di scorta (manovratore sotto la sorveglianza del Capotreno) di arrestare il traffico stradale (chiusura delle barriere se esistono, oppure esposizione di segnale di arresto a mano). Egli deve proseguire la corsa solo dopo esserne stato autorizzato dal Capotreno, arrestandosi dopo aver liberato con l'ultimo veicolo l'attraversamento e riprendendo infine la corsa dopo il ritorno al treno del capotreno e del manovratore.

3.1.4. Segnalazione dei rallentamenti

Se i rallentamenti coincidono con punti singolari della linea facilmente individuabili dal guidatore non occorre alcun segnale sul terreno, né per i rallentamenti indicati in orario, né per quelli prescritti con mod. M. 3.

Negli altri casi viene impiegato solo il segnale di inizio di rallentamento a vernice rifrangente, senza illuminazione notturna.

3.1.5. Mezzi di telecomunicazione

Deve essere assicurato il collegamento telefonico con chiamate nei due sensi fra la stazione di diramazione e le località intermedie in cui si effettua servizio merci. A tal fine è anche consentita l'utilizzazione di telefoni pubblici, ove essi esistono e siano facilmente accessibili.

Non è di regola necessario il collegamento telefonico fra le località intermedie in cui si svolge servizio merci.

3.1.6. Attrezzature accessorie

Di regola nelle località di servizio delle linee chiuse al traffico viaggiatori non occorrono attrezzature accessorie (ponte a bilico, piattaforma girevole, rifornitore d'acqua, ecc.).

3.2. Norme relative ai convogli

3.2.1. Il personale delle tradotte si compone di regola di:

- un agente di condotta della Trazione (due se a vapore);
- un capotreno;
- un manovratore

Il capotreno, oltre ai compiti di qualifica, assiste di regola anche le funzioni amministrative previste dalle apposite norme emanate a parte dal Servizio Commerciale.

3.2.2. Velocità e mezzi di trazione:

- a) velocità massima delle tradotte: 30 km/h;
- b) il traino delle tradotte può essere effettuato con qualsiasi mezzo di trazione, purché ammesso a circolare sul tratto interessato;
- c) non è ammessa la circolazione di tradotte spinte, senza mezzo di trazione in testa.

3.2.3. Per la circolazione delle tradotte sono applicabili le norme tecniche di cui all'art. 109 della P.G.O.S. Sulle linee con pendenza superiore al 15‰, devono, peraltro, per quanto riguarda la frenatura, essere osservate la percentuale minima ammessa dalla tabella B della stessa P.G.O.S. e le norme riguardanti l'esecuzione della prova del freno.

3.3. Norme di circolazione

3.3.1. Nelle comunicazioni di servizio le tradotte devono essere individuate con la dizione: «Tradotta merci n. (oppure in partenza da ore) diretta a».

Di regola, salvo casi particolari da disciplinarsi con disposizioni locali, sulle linee chiuse al traffico viaggiatori non può essere posta in circolazione più di una tradotta alla volta.

3.3.2. L'individuazione della coda della tradotta è assicurata dalla normale tabella a strisce bianche e rosse, da utilizzarsi anche di notte.

3.3.3. Le tradotte sono scortate dai normali documenti di viaggio (fogli di corsa, foglio veicoli, bollettino di trazione).

3.3.4. La tradotta deve fermare in tutte le località intermedie del percorso indicate nell'Orario di servizio anche se non vi abbia servizio di manovra.

Prima di impegnare i deviatori di punto di ciascuna località, la tradotta deve arrestarsi e proseguire la corsa solo dopo che l'itinerario da percorrere sia stato riconosciuto regolare dal capotreno.

3.3.5. Le ore di partenza dalla stazione di diramazione, nonché di ricovero in quest'ultima della tradotta devono essere annotate dal Dirigente Movimento sul mod. M. 42.

Le ore di partenza e di arrivo relative alla stazione di diramazione e alle località intermedie, la composizione in veicoli e tonnellate della tradotta sui diversi tratti del percorso, nonché i nominativi del guidatore e del capotreno devono essere annotati, a cura di quest'ultimo, sul foglio di corsa.

3.3.6. Il Dirigente Movimento della stazione di diramazione deve provvedere per le seguenti prescrizioni ed avvisi al personale della tradotta, oltre a quelli che si rendessero eventualmente necessari di volta in volta, utilizzando i normali moduli previsti per i treni:

— ordini e notizie al capotreno sulle operazioni da svolgere nelle varie località della linea;

— avviso al capotreno di consegna della chiave del fermascambi delle località della linea.

3.3.7. La partenza della tradotta dalla stazione di diramazione deve essere ordinata dal Dirigente Movimento con le modalità stabilite per i treni.

La partenza dalle località intermedie deve essere ordinata a voce dal capotreno al guidatore.

3.3.8. Il capotreno, oltre ai compiti di normale competenza e quelli amministrativi di cui è detto al punto 3.2.1., deve interessarsi perché la circolazione ed il servizio della tradotta si svolgano con regolarità, intervenendo ed agendo opportunamente in base alle occorrenze. In pratica:

a) prima della partenza dalla stazione di diramazione il capotreno deve ritirare dal Dirigente Movimento la chiave del fermascambi.

b) Lungo il percorso il capotreno deve provvedere:

— in corrispondenza dei passaggi a livello da impegnare previa fermata, a regolare il movimento della tradotta dopo che il manovratore ha provveduto all'arresto con segnali a mano dei veicoli stradali o chiusura delle barriere come precisato al punto 3.1.3.2.;

— a controllare l'itinerario della tradotta prima di autorizzare il proseguimento dal punto in cui essa si è arrestata, in precedenza agli scambi d'ingresso delle località intermedie;

— a fornire al guidatore ed al manovratore tutte le necessarie informazioni sul lavoro da svolgere ed a dar loro le prescrizioni imposte da circostanze occasionali ed eccezionali ;

— a comandare e sorvegliare le manovre per lasciare o prelevare carri e, nella stazione estrema, per comporre la tradotta, avvalendosi della collaborazione dello agente eventualmente in loco;

-- a controllare, in partenza dalle località intermedie, che la tradotta si trovi nelle condizioni di composizione e frenatura stabilite dalle norme vigenti notificando con modulo M. 40 al guidatore le variazioni intervenute nei dati di frenatura;

-- prima del licenziamento della tradotta, da ciascuna località della linea, alla visita di tutti i deviatori assicurati da fermascambi ed a verificare la regolarità dell'itinerario che la tradotta stessa deve percorrere in partenza;

-- a licenziare la tradotta con ordine a voce.

c) Dopo il ricovero nella stazione di diramazione il capotreno deve:

-- restituire al Dirigente la chiave dei fermascambi delle località della linea;

-- segnalare al Dirigente le eventuali anomalie verificatesi durante la corsa o nelle località del percorso.

4. DISPOSIZIONI TRANSITORIE

Nel periodo di tempo intercorrente fra la chiusura di una linea al normale esercizio e la sistemazione degli impianti in base alle presenti norme devono applicarsi le disposizioni transitorie di cui in appresso:

a) nel tempo necessario all'adeguamento degli impianti, che verrà stabilito dalle Divisioni Movimento in accordo con le Divisioni interessate ai lavori, le località della linea munite di scambi rimarranno presenziate e le chiavi dei fermascambi saranno custodite dall'agente che presenzia ciascun impianto;

b) i segnali di protezione, fino a che resteranno in opera, saranno mantenuti normalmente a via libera, salvo quando proteggano P.L. custoditi;

c) per i P.L. custoditi, da esercitare successivamente con le norme di cui al punto 3.1.3.2., si manterrà la custodia fino a quando non sia stato provveduto alle sistemazioni previste al punto stesso;

d) le Divisioni Movimento, in accordo con le altre interessate, impartiranno tutte le disposizioni occorrenti in base allo stato degli impianti;

e) il Dirigente Movimento della stazione di diramazione darà avviso con mod. M. 40, al guidatore ed al capotreno, dello stato degli impianti delle varie località della linea con le prescrizioni relative.

Il presente Ordine di Servizio entrerà in vigore alle ore zero del 15 luglio 1969.

Chi riceve copia del presente Ordine di Servizio deve firmare per ricevuta l'apposita scheda personale.

I Capi Impianto si assicureranno tempestivamente che i dipendenti agenti interessati abbiano presa piena ed esatta conoscenza delle disposizioni contenute nel presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 18, 25, 26, 40, 42, 43, 44.