

DISPOSIZIONI PER L'ESERCIZIO
SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO BANALIZZATE
in uso sull'infrastruttura ferroviaria gestita da FERROVIENORD

INTRODUZIONE E PROCEDURE DI INTERFACCIA

Il presente testo normativo stabilisce, in merito alla gestione della circolazione sulle linee a doppio binario banalizzate, le procedure a uso del personale del Gestore dell'Infrastruttura, nonché le procedure di interfaccia con il personale delle Imprese Ferroviarie.

Per quanto sopra, il presente testo normativo non è di per sé utilizzabile direttamente dal personale operativo delle Imprese Ferroviarie ma serve come riferimento per elaborare i relativi documenti.

Pertanto, il presente testo normativo è rivolto al personale del Gestore dell'Infrastruttura e alle competenti strutture delle Imprese Ferroviarie; quest'ultime devono emanare ciascuna i propri documenti che costituiscono il testo normativo direttamente utilizzabile dal personale operativo delle Imprese stesse.

Le procedure di interfaccia relative al presente testo normativo sono di seguito indicate:

- articolo 1. (esclusi gli articoli 1.9., 1.10. e 1.13.);
- articolo 2.;
- articolo 4.;
- articolo 7.3.;
- articolo 8.;
- articolo 9.

INDICE

ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI.....	5
1. DISPOSIZIONI GENERALI.....	7
1.1. PREMESSA	7
1.2. ATTREZZATURE PER LA BANALIZZAZIONE	7
1.3. SEZIONI DI BLOCCO.....	7
1.4. SEGNALI DELLE LOCALITÀ DI SERVIZIO E DI LINEA	7
1.5. NUMERAZIONE DEI SEGNALI DI BLOCCO INTERMEDI.....	8
1.6. SISTEMA DI CONTROLLO DELLA MARCIA DEI TRENI.....	8
1.7. RIPETIZIONE CONTINUA DEI SEGNALI IN MACCHINA	8
1.8. MARCIA PARALLELA.....	8
1.9. PASSAGGI A LIVELLO	8
1.10. ESPOSIZIONE DEL SEGNALE DI FERMATA SUL BINARIO INTERROTTO	8
1.11. INDICAZIONI NEL FASCICOLO LINEE	8
1.12. INOLTRO DEI TRENI SUL BINARIO DI DESTRA	8
1.13. COMUNICAZIONI REGistrate TRA I DIRIGENTI MOVIMENTO	9
2. PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO AI TRENI	9
3. ESCLUSIONE DALLA CIRCOLAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA.....	9
3.1. ESERCIZIO NORMALE	9
3.2. ESCLUSIONE DALLA CIRCOLAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA CON UNA O PIÙ SEZIONI OCCUPATE	10
3.2.1. Linee o tratte di linea attrezzate con il blocco elettrico automatico	10
3.2.2. Linee o tratte di linea attrezzate con il blocco elettrico conta assi.....	10
4. PASSAGGI A LIVELLO	10
5. DISPOSIZIONI PER L'INTERRUZIONE DI UN BINARIO DI LINEA	10
6. RIATTIVAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA.....	11
6.1. ESERCIZIO NORMALE	11
6.2. GUASTO DEL DISPOSITIVO DI RIATTIVAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA	11
7. INVERSIONE DEL SENSO DEL BLOCCO	11
7.1. ESERCIZIO NORMALE	11
7.2. INVERSIONE DEL SENSO DEL BLOCCO CON UNA O PIÙ SEZIONI OCCUPATE	12
7.2.1. Linee o tratte di linea attrezzate con il blocco elettrico automatico	12
7.2.2. Linee o tratte di linea attrezzate con il blocco elettrico conta assi.....	12
7.3. GUASTO DEL DISPOSITIVO DI INVERSIONE DEL SENSO DEL BLOCCO	12
7.4. INCOMPLETA INVERSIONE DEL SENSO DEL BLOCCO	12
8. AVVISO AI TRENI DEL BINARIO DI INOLTRO.....	12
9. ARRESTO DI UN TRENO IN LINEA.....	12
10. LOCALITÀ DI SERVIZIO MUNITE DEL DISPOSITIVO DI DISABILITAZIONE	13
10.1. CARATTERISTICHE DI IMPIANTO	13
10.2. DISPOSIZIONI DI CIRCOLAZIONE PER LE LOCALITÀ DI SERVIZIO DISABILITATE DI TIPO «A».....	14
10.3. DISPOSIZIONI DI CIRCOLAZIONE PER LE LOCALITÀ DI SERVIZIO DISABILITATE DI TIPO «B».....	14

ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI

AC	Apparato centrale
AG	Agente di guardia
AM	Agente manutentore del settore segnalamento
BA	Blocco elettrico automatico
BAcc	Blocco elettrico automatico a correnti codificate
B.ca	Blocco elettrico conta assi
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DET	Disposizioni per l'esercizio in telecomando
DM	Dirigente movimento
FL	Fascicolo linee
GI	Gestore dell'Infrastruttura
IEBCA	Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco elettrico conta assi
IEPL	Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello
PBA	Posto di blocco intermedio automatico
PL	Passaggio a livello
RCT	Regolamento per la circolazione dei treni
RTB	Rilevamento della temperatura delle boccole
RTF	Rilevamento della temperatura degli assi frenati
SCMT	Sistema di controllo della marcia dei treni
TP/EDCO	Tracciato permanente di un impianto escluso dal sistema su linee attrezzate con il BA

1. DISPOSIZIONI GENERALI

1.1. PREMESSA

Le presenti Disposizioni disciplinano l'esercizio sulle linee o tratte di linea dotate di particolari attrezzature per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di circolazione (linee banalizzate) e, salvo quanto diversamente specificato, sono valide sia per le linee o tratte di linea attrezzate con il BA sia per quelle attrezzate con il B.ca.

Per le situazioni non previste dalle presenti Disposizioni devono essere adottate le comuni norme regolamentari. Per particolari tratte di linea banalizzate (interconnessioni, ecc...) possono essere impartite deroghe alle presenti Disposizioni.

Le località di servizio sono attrezzate con il dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea e si definiscono:

- di tipo «A», quelle dotate dei dispositivi per la richiesta e la concessione del relativo consenso;
- di tipo «B», quelle dotate del solo dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea.

Salvo quanto diversamente specificato, le presenti Disposizioni valgono sia per le località di servizio di tipo «A» sia per quelle di tipo «B».

Il dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea deve essere utilizzato in caso di interruzione di circolazione del binario stesso oppure per la liberazione artificiale dei PL di linea, secondo le modalità previste dai successivi articoli.

1.2. ATTREZZATURE PER LA BANALIZZAZIONE

Le particolari attrezzature previste dall'articolo 1.1. sono:

- a) dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea (1);
- b) BA oppure B.ca dotato di dispositivi per la richiesta e la concessione del consenso di inversione del senso del blocco su ciascun binario e cioè per l'istituzione della circolazione a destra (2) o per il ripristino, sullo stesso binario, della circolazione a sinistra (2);
- c) nelle località di servizio, impianti di sicurezza che permettono la formazione di itinerari da e per il binario di destra e segnalamento per la circolazione a destra;
- d) segnalamento di linea per la circolazione a destra.

I dispositivi di comando e di soccorso, nonché le segnalazioni di controllo, per l'esclusione dalla circolazione di ciascun binario di linea, per l'istituzione della circolazione a destra e il ripristino della circolazione a sinistra, sono descritti nelle istruzioni di dettaglio relative alle singole località di servizio.

1.3. SEZIONI DI BLOCCO

Quando nel tratto di linea compreso tra due stazioni esiste una sola sezione di blocco per ciascun binario, essa è delimitata dal segnale di partenza (che ha anche la funzione di segnale di blocco) di una stazione e dal segnale di protezione della successiva stazione.

Una sezione di blocco può essere anche delimitata, da uno o da entrambi i lati, dal segnale di protezione (che ha anche la funzione di segnale di blocco) di un bivio o di un posto di comunicazione.

Se nel tratto di linea compreso tra due località di servizio esistono più sezioni di blocco, esse possono essere delimitate, da uno o da entrambi i lati, dai segnali di PBA.

1.4. SEGNALI DELLE LOCALITÀ DI SERVIZIO E DI LINEA

Sulle linee o tratte di linea banalizzate sono permanentemente accesi:

- i segnali di protezione (e i relativi avvisi) e i segnali di partenza delle località di servizio;
- i segnali di PBA a cui è associata la funzione di protezione di deviatori in linea o di punti singolari della linea (e i relativi avvisi).

I rimanenti segnali di PBA (e gli eventuali segnali di avviso isolati) sono accesi solo nel senso di orientamento del blocco.

(1) Un binario di linea escluso dalla circolazione per mezzo di tale dispositivo si definisce, più brevemente, «fuori servizio».

(2) La circolazione «a sinistra» o «a destra» è sempre riferita al senso di marcia del treno.

1.5. NUMERAZIONE DEI SEGNALI DI BLOCCO INTERMEDI

I segnali di PBA relativi al senso di circolazione a destra assumono la medesima numerazione dei segnali di PBA del binario attiguo relativi al senso di circolazione a sinistra e sono contraddistinti tra loro da una diversa lettera maiuscola.

I numeri dei segnali di PBA sono riportati nel FL.

1.6. SISTEMA DI CONTROLLO DELLA MARCIA DEI TRENI

Le linee o tratte di linea banalizzate sono attrezzate, sia per la circolazione a sinistra sia per la circolazione a destra, con il SCMT.

Le linee o tratte di linea attrezzate con il SCMT sono indicate nel FL con apposito segno convenzionale.

1.7. RIPETIZIONE CONTINUA DEI SEGNALI IN MACCHINA

Le linee o tratte di linea banalizzate con il BA, salvo casi particolari, sono attrezzate con il blocco atto a consentire la ripetizione continua dei segnali in macchina, sia per la circolazione a sinistra sia per la circolazione a destra.

Con il BAcc è possibile trasmettere con continuità, a bordo dei veicoli attrezzati con speciali apparecchiature di sicurezza, le informazioni inerenti all'aspetto dei segnali e alle condizioni della via.

Le linee o tratte di linea attrezzate con il BA sono indicate nel FL con apposito segno convenzionale.

1.8. MARCIA PARALLELA

La circolazione unidirezionale su entrambi i binari, o marcia parallela, avviene quando i treni utilizzano il blocco orientato nel medesimo senso sui due binari di linea.

L'adozione della circolazione unidirezionale su entrambi i binari, o marcia parallela, dei treni sulle linee o tratte di linea banalizzate è subordinata a specifica autorizzazione della competente Direzione del GI.

Sulle suddette linee o tratte di linea la contemporanea circolazione dei treni con il blocco orientato nel senso di destra su entrambi i binari è consentita solo nei casi autorizzati dalla competente Direzione del GI.

Nel caso di istituzione del regime del blocco telefonico sul binario di destra (o accertamento della libertà della tratta interessata a cura del DCO), non è consentita la marcia parallela per quel senso di marcia.

1.9. PASSAGGI A LIVELLO

Tutti i PL sono protetti da segnale, sia per la circolazione sul binario di sinistra sia per la circolazione sul binario di destra.

La richiesta del consenso elettrico di chiusura dei PL di linea e la trasmissione delle relative conferme sono distinte per binario.

Sia per la circolazione a sinistra sia per la circolazione a destra, qualora un segnale di una località di servizio che protegge dei PL non possa essere disposto a via libera (o qualora la partenza del treno avvenga eccezionalmente da un binario sprovvisto di segnale), devono essere osservate le norme previste dall'IEPL.

1.10. ESPOSIZIONE DEL SEGNALE DI FERMATA SUL BINARIO INTERROTTO

Nelle località di servizio, per l'esposizione del segnale di fermata sul binario interrotto devono essere osservate le norme previste dal RCT e dalle DET tenendo presente che il dispositivo per l'esclusione di un binario di linea è atto a evitare l'esposizione del segnale di fermata.

1.11. INDICAZIONI NEL FASCICOLO LINEE

Le linee o tratte di linea banalizzate sono riportate nel FL, specificando se è consentita la marcia parallela e la contemporanea circolazione dei treni sul binario di destra su entrambi i binari, a norma dell'articolo 1.8.

Nel FL sono riportate le indicazioni riguardanti sia il binario di sinistra sia il binario di destra, per ciascun senso di marcia.

1.12. INOLTRO DEI TRENI SUL BINARIO DI DESTRA

Nelle località di servizio l'inoltro dei treni sul binario di destra con il segnale disposto a via libera non comporta

alcun avviso ai treni stessi.

Il DM o il DCO deve indicare sul modulo 0245 i treni ricevuti dal o inoltrati sul binario di destra con la formula «Da destra» o «A destra». Negli impianti provvisti di apposite apparecchiature di registrazione, tale indicazione deve essere fatta solo in caso di guasto delle apparecchiature stesse.

Sulle linee o tratte di linea dove non è consentita la marcia parallela, non è ammesso, salvo il caso previsto dall'articolo 9., inoltrare i treni nel senso di circolazione a destra se non è stato prima interrotto il binario di sinistra.

1.13. COMUNICAZIONI REGistrate TRA I DIRIGENTI MOVIMENTO

In tutti i casi in cui i treni vengono distanziati con il regime del blocco telefonico, nelle relative comunicazioni registrate tra i DM deve essere sempre specificato il binario di inoltro (di sinistra o di destra).

2. PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO AI TRENI

Sulle linee o tratte di linea banalizzate tutti i treni, con l'eccezione di seguito indicata, devono essere in possesso delle prescrizioni di movimento interessanti sia il binario di sinistra sia il binario di destra.

Tutte le prescrizioni di movimento notificate tramite il modulo 0229, se non è diversamente precisato nel suddetto modulo, sono valide per entrambi i binari. Tale precisazione, se occorrente, compete a chi dispone per l'emissione della prescrizione di movimento e va riportata sul modulo stesso con la formula «Da rispettarsi se inoltrati sul binario di sinistra (*oppure*: di destra)».

Possono essere limitate ai soli treni effettivamente interessati, le prescrizioni di movimento afferenti ai tratti di linea fino alla stazione limitrofa a quella dove la prescrizione viene notificata.

3. ESCLUSIONE DALLA CIRCOLAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA

3.1. ESERCIZIO NORMALE

Per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea è previsto un apposito dispositivo denominato «fuori servizio» (attivabile tramite il tasto, la funzione o il comando «fs»).

Nelle località di servizio di tipo «A» l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea per mezzo dell'apposito dispositivo avviene mediante la richiesta da parte di una località di servizio abilitata e il consenso da parte della località di servizio limitrofa abilitata (oppure mediante l'apposito comando a uso del DCO).

Nelle località di servizio di tipo «B» l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea per mezzo dell'apposito dispositivo non è subordinata ad alcun intervento del DM o del DCO della località di servizio limitrofa.

L'esclusione dalla circolazione di un binario di linea per mezzo dell'apposito dispositivo inibisce la disposizione a via libera dei segnali che immettono su tale binario, rendendo inefficiente la prima sezione di blocco sul binario stesso (spegnimento delle indicazioni di libero/occupato del blocco).

Nelle località di servizio di tipo «A» il «fuori servizio» può essere applicato, dalla singola località, su un binario solo con il blocco orientato per la circolazione a sinistra.

Nelle località di servizio di tipo «B» il «fuori servizio» può essere applicato, da entrambe le località, su un binario sia con il blocco orientato per la circolazione a sinistra sia con il blocco orientato per la circolazione a destra.

L'azionamento del dispositivo del «fuori servizio» è efficace solo quando, sul binario interessato, il blocco sia orientato per le partenze, siano libere le sezioni di blocco tra le due località di servizio limitrofe e non vi siano itinerari di partenza o richieste del consenso elettrico di chiusura di PL in atto; nel caso in cui la successiva località di servizio sia disabilitata e impresenziata (linee esercitate a dirigenza locale) o sia esercitata in regime TP/EDCO (linee esercitate in telecomando), la verifica e il «fuori servizio» si estendono automaticamente fino alla successiva località di servizio abilitata o telecomandata.

L'esclusione dalla circolazione di un binario di linea determina sul binario stesso l'inefficacia del dispositivo di RTB/RTF.

3.2. ESCLUSIONE DALLA CIRCOLAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA CON UNA O PIÙ SEZIONI OCCUPATE

3.2.1. Linee o tratte di linea attrezzate con il blocco elettrico automatico

L'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, con una o più sezioni occupate, è possibile mediante l'impiego del tasto o della funzione «Tbfs» previsto nelle località di servizio limitrofe (oppure mediante l'apposito comando a uso del DCO).

L'utilizzo del suddetto tasto o funzione (oppure comando) è subordinato all'accertamento che l'ultimo treno che ha impegnato la relativa tratta sia effettivamente giunto completo nella località di servizio interessata, salvo il caso previsto dall'articolo 9.

3.2.2. Linee o tratte di linea attrezzate con il blocco elettrico conta assi

L'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, con una o più sezioni occupate, è possibile mediante l'impiego:

- del tasto o della funzione «TIBca», se l'occupazione è dovuta a un guasto del B.ca. L'impiego del suddetto tasto o funzione non è ammesso se l'occupazione è dovuta a un treno fermo in linea. Per l'utilizzo del tasto o della funzione «TIBca» devono essere osservate le norme previste dall'IEBCA;
- del tasto o della funzione «Tbfs» previsto nelle località di servizio limitrofe (oppure mediante l'apposito comando a uso del DCO), se l'occupazione è dovuta a un treno fermo in linea oppure nel caso di mancata liberazione artificiale del B.ca dopo l'azionamento del tasto o della funzione «TIBca». L'utilizzo del suddetto tasto o funzione «Tbfs» (oppure comando) è subordinato all'accertamento che l'ultimo treno che ha impegnato la relativa tratta sia effettivamente giunto completo nella località di servizio interessata, salvo il caso previsto dall'articolo 9.

4. PASSAGGI A LIVELLO

L'avvenuta esclusione dalla circolazione di un binario di linea per mezzo dell'apposito dispositivo determina sul binario stesso l'inefficacia del comando per la richiesta del consenso elettrico di chiusura dei PL con barriere manovrate automaticamente dai treni e la disattivazione dei dispositivi per la richiesta di chiusura degli altri PL.

Qualora il binario sia occupato da uno o più treni, si determina inoltre, in corrispondenza e a valle dei treni stessi, la riapertura dei PL con barriere manovrate automaticamente dai treni e la liberazione degli altri PL (salvo che ciò venga temporaneamente inibito dalla circolazione dei treni sul binario attiguo).

Nel caso eccezionale di arresto di un treno sulla zona di attraversamento stradale di un PL, prima di provvedere per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, occorre il preventivo presenziamento sul posto del PL stesso con le modalità previste dall'IEPL.

All'atto della riattivazione del binario di linea, si determina la reinserzione del comando per la richiesta del consenso elettrico di chiusura dei PL con barriere manovrate automaticamente dai treni e la riattivazione del dispositivo per la richiesta di chiusura degli altri PL; in corrispondenza e a valle di eventuali treni fermi in linea si devono invece ritenere persistenti le condizioni determinate dall'esclusione dalla circolazione del binario.

5. DISPOSIZIONI PER L'INTERRUZIONE DI UN BINARIO DI LINEA

Qualora occorra interrompere alla normale circolazione un binario di linea, quest'ultimo va posto «fuori servizio» con l'impiego dell'apposito dispositivo, salvo il caso di circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione per trasferimento con l'ausilio dei segnali.

Inoltre, sulle linee esercitate con AC computerizzato multistazione e nelle stazioni attrezzate con AC computerizzato dotato del comando di stabilizzazione del fuori servizio di un binario di linea, il DM o il DCO e l'agente titolare, o suo incaricato, devono provvedere ad attivare il suddetto comando prima della concessione dell'interruzione e a disattivarlo dopo la riattivazione della circolazione, secondo le modalità previste dalle relative istruzioni di dettaglio.

In ogni caso devono essere osservate le norme previste dal RCT relative alle interruzioni di circolazione.

6. RIATTIVAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA

6.1. ESERCIZIO NORMALE

Un binario di linea escluso dalla circolazione per mezzo del dispositivo del «fuori servizio» può essere riattivato mediante l'azionamento, in senso inverso, del medesimo tasto o comando «fs» con cui è stata effettuata l'esclusione oppure tramite la funzione di rimozione del «fs».

La riattivazione, per caratteristiche di impianto, non è subordinata ad alcun intervento del DM o del DCO nella località di servizio limitrofa; pertanto, deve essere richiamata verbalmente l'attenzione di quel DM o del DCO, al quale perviene comunque la segnalazione di riattivazione.

Nelle località di servizio di tipo «A», il DM o il DCO nella località di servizio limitrofa non può togliere il consenso di esclusione dalla circolazione precedentemente trasmesso, che viene automaticamente annullato dall'operazione di riattivazione.

In ogni caso devono essere osservate le norme previste dal RCT relative alla riattivazione della circolazione dopo un'interruzione.

Sulle linee o tratte di linea dove non è consentita la marcia parallela, non è ammesso inoltrare un treno sul binario riattivato senza attendere che il treno, precedentemente licenziato nello stesso senso sul binario attiguo, sia giunto nella successiva località di servizio abilitata.

6.2. GUASTO DEL DISPOSITIVO DI RIATTIVAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA

Qualora non si possa ottenere la riattivazione del binario di linea precedentemente escluso dalla circolazione con l'apposito dispositivo del «fuori servizio» e non fosse conveniente continuare a svolgere la circolazione sul solo binario rimasto in esercizio, il DM o il DCO può disporre per la riattivazione solo con la comunicazione registrata prevista dal RCT, tenendo presente che, se nel tratto di binario di linea precedentemente escluso esistono dei PL, la riattivazione con comunicazione registrata è ammessa solo a condizione che venga ristabilito il «fuori servizio» per mezzo dell'apposito dispositivo.

La mancata riattivazione del binario di linea determina il mantenimento dello stato di inefficienza del blocco; pertanto, la circolazione dei treni sul binario riattivato con comunicazione registrata deve essere regolata con il regime del blocco telefonico (o previo accertamento della libertà della tratta interessata a cura del DCO) e i treni devono essere inoltrati sul binario di sinistra per ciascun senso di marcia.

In caso di mancata riattivazione di un binario di linea con l'apposito dispositivo, per il movimento dei treni con i segnali disposti a via impedita, ai treni deve essere notificata, oltre alle altre necessarie prescrizioni di movimento, anche quella relativa alla marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL interessati, qualunque sia l'orientamento del blocco.

La mancata riattivazione del binario di linea determina il mantenimento dello stato di inefficienza del dispositivo di RTB/RTF.

7. INVERSIONE DEL SENSO DEL BLOCCO

7.1. ESERCIZIO NORMALE

Qualora devono essere inviati i treni sul binario di destra, deve essere utilizzato il dispositivo di inversione del senso del blocco.

L'azionamento del dispositivo di inversione del senso del blocco è efficace solo quando, sul binario interessato, siano libere tutte le sezioni di blocco e non vi siano itinerari di partenza della località di servizio limitrofa o richieste del consenso elettrico di chiusura di PL di linea in atto.

L'inversione del senso del blocco avviene mediante la richiesta da parte del DM della località di servizio verso la quale è orientato il blocco e il consenso da parte del DM della località di servizio limitrofa, da scambiare utilizzando gli appositi tasti o funzioni (oppure mediante l'apposito comando a uso del DCO); nel caso in cui la successiva località di servizio sia disabilitata e impresenziata (linee esercitate a dirigenza locale) o sia esercitata in regime TP/EDCO (linee esercitate in telecomando), la richiesta e il consenso per l'inversione del senso del blocco si estendono automaticamente fino alla successiva località di servizio abilitata o telecomandata.

In caso di circolazione in entrambi i sensi su un solo binario, la successione dei treni deve essere stabilita, previe intese verbali, tra i DM delle due località di servizio limitrofe o dal DCO.

7.2. INVERSIONE DEL SENSO DEL BLOCCO CON UNA O PIÙ SEZIONI OCCUPATE

7.2.1. Linee o tratte di linea attrezzate con il blocco elettrico automatico

L'inversione del senso del blocco su un binario fra due località di servizio entrambe abilitate, quando sul binario stesso siano occupate per guasto una o più sezioni di blocco, è possibile mediante l'impiego del tasto o della funzione «TbBA»; il tasto deve essere risigillato o la funzione deve ritornare nello stato di riposo di volta in volta subito dopo ogni suo utilizzo.

I DM interessati o il DCO devono preventivamente accertare, con comunicazione registrata, che l'ultimo treno che ha impegnato la relativa tratta sia effettivamente giunto completo nella stazione interessata.

7.2.2. Linee o tratte di linea attrezzate con il blocco elettrico conta assi

Non è previsto il dispositivo per l'inversione del senso del blocco con il B.ca occupato.

Se l'occupazione è dovuta a un guasto del B.ca, può essere utilizzato il tasto o la funzione «TIBca» secondo le norme previste dall'IEBCA. L'impiego del suddetto tasto o funzione non è ammesso se l'occupazione è dovuta a un treno fermo in linea.

7.3. GUASTO DEL DISPOSITIVO DI INVERSIONE DEL SENSO DEL BLOCCO

In caso di guasto del dispositivo di inversione del senso del blocco, la circolazione dei treni sul binario interessato deve essere regolata nei due sensi di marcia con il regime del blocco telefonico (o previo accertamento della libertà della tratta interessata a cura del DCO).

Ai treni percorrenti il binario nel senso in cui il blocco è efficiente, non deve essere notificata alcuna prescrizione di movimento.

In caso di mancato funzionamento del dispositivo di inversione del senso del blocco, non è mai ammesso inviare i treni nel senso di circolazione a destra, sul binario interessato, senza avere prima provveduto a interrompere il binario attiguo.

7.4. INCOMPLETA INVERSIONE DEL SENSO DEL BLOCCO

Durante le operazioni per l'inversione del senso del blocco con l'apposito dispositivo, può verificarsi che il blocco non si stabilizzi in nessuno dei due sensi. In tale evenienza, accertata mediante intese verbali l'incompleta inversione del senso del blocco, i DM interessati o il DCO devono astenersi dall'effettuare ulteriori operazioni sul dispositivo di inversione del senso del blocco, richiedendo l'intervento dell'AM.

La circolazione dei treni sul binario interessato deve essere regolata con il regime del blocco telefonico in entrambi i sensi di marcia (o previo accertamento della libertà della tratta interessata a cura del DCO).

8. AVVISO AI TRENI DEL BINARIO DI INOLTRO

Qualora la partenza di un treno da una località di servizio abilitata debba avvenire con il segnale disposto a via impedita oppure eccezionalmente da un binario sprovvisto di segnale, anche in caso di blocco regolarmente orientato ed efficiente, oltre alle altre prescrizioni di movimento occorrenti, ai treni deve essere notificato l'avviso relativo al binario (di sinistra o di destra) sul quale deve essere inoltrato.

Tale prescrizione di movimento non occorre quando ci si possa avvalere del segnale di avvio a luci fisse.

9. ARRESTO DI UN TRENO IN LINEA

Nel caso di arresto di un treno in linea per investimento, richiesta di intervento del pronto soccorso sanitario, ecc..., dovendosi escludere dalla circolazione il binario occupato dal treno stesso e qualora sul tratto interessato siano presenti dei PL, il DM della stazione limitrofa verso la quale il treno è diretto o il DCO deve ordinare verbalmente all'agente di condotta di non riprendere la corsa se non dopo suo esplicito nulla osta e riceverne conferma con comunicazione registrata (1).

Trasmessa tale conferma, il treno fermo in linea non deve più riprendere la corsa senza la specifica autorizzazione

(1) Treno fermo in prossimità km (oppure: nella fermata di, al segnale di PBA n°, ecc...), confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta.

del DM o del DCO al quale è stata trasmessa la conferma.

Il DM che ha ricevuto la conferma di cui sopra dall'agente di condotta o il DCO, deve avvisare, con comunicazione registrata, il DM della stazione limitrofa che il proseguimento del treno è stato debitamente vincolato.

Solo dopo aver provveduto a quanto sopra oppure a seguito del ricevimento della richiesta di soccorso da parte dell'agente di condotta e, nel caso di un tratto di linea comprendente più sezioni di blocco, dopo aver accertato che il treno precedente a quello fermo in linea è giunto nella stazione limitrofa abilitata, si può procedere all'esclusione dalla circolazione del binario interessato per mezzo dell'apposito dispositivo.

Terminata la necessità, il DM o il DCO interessato, dopo aver provveduto alla riattivazione del binario e aver notificato la prescrizione di movimento relativa alla marcia a vista specifica in corrispondenza degli eventuali PL ancora da impegnare dal treno medesimo e le limitazioni previste per gli eventuali deviatori in linea posti tra il treno fermo e il successivo segnale, può autorizzare l'agente di condotta alla ripresa della corsa del treno stesso con comunicazione registrata (1).

Nel caso di richiesta di soccorso da parte dell'agente di condotta e conseguente invio del convoglio soccorritore, qualora eccezionalmente l'intero convoglio debba retrocedere nella precedente stazione, anziché le norme di cui al precedente capoverso, trovano applicazione quelle previste dal RCT.

Nel caso particolare di altri treni inviati in linea a seguito di quello fermo, devono essere adottati per tutti i treni i provvedimenti sopra descritti relativi alla ripresa della corsa vincolata al ricevimento del nulla osta.

Se l'arresto del treno avviene su un tratto di linea comprendente più sezioni di blocco e non siano presenti dei PL, l'esclusione dalla circolazione del binario interessato deve essere subordinata solo all'accertamento che il treno precedente sia giunto nella stazione limitrofa abilitata, fermo restando l'adozione dei provvedimenti sopra descritti relativi agli altri treni inviati in linea a seguito di quello fermo.

Le medesime modalità devono essere adottate nel caso di arresto di un treno nell'ambito di una stazione disabilitata e impresenziata (linee esercitate a dirigenza locale) o esercitata in regime TP/EDCO (linee esercitate in telecomando).

Sulle linee o tratte di linea dove non è consentita la marcia parallela, non è ammesso autorizzare la ripresa della corsa di un treno, nonché degli eventuali altri treni inviati in linea a seguito del suddetto treno, senza attendere che il treno circolante nello stesso senso sul binario attiguo sia giunto nella successiva stazione abilitata.

10. LOCALITÀ DI SERVIZIO MUNITE DEL DISPOSITIVO DI DISABILITAZIONE

10.1. CARATTERISTICHE DI IMPIANTO

Le caratteristiche di impianto consentono l'utilizzo dei dispositivi di esclusione dalla circolazione di un binario di linea e di inversione del senso del blocco nelle località di servizio munite del dispositivo di disabilitazione, in caso di attivazione di quest'ultimo.

In tale situazione, l'agente sul posto di una località di servizio disabilitata di tipo «A» può, per condizioni di impianto:

- richiedere e concedere il consenso per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, solo dopo avere ricevuto e ottenuto analoga richiesta e concessione del consenso, rispettivamente dalla località di servizio precedente e successiva abilitate;
- riattivare il binario precedentemente escluso dalla circolazione, solo dopo che analoga operazione è stata compiuta dalla precedente località di servizio abilitata, il cui comando di riattivazione si stabilizza dopo il completamento del comando di riattivazione effettuato dalla località di servizio disabilitata;
- richiedere e concedere il consenso per l'inversione del senso del blocco sul binario in esercizio, solo dopo avere ricevuto e ottenuto analoga richiesta e concessione del consenso rispettivamente dalla località di servizio precedente e successiva abilitate.

Nella località di servizio disabilitata di tipo «B» esistono le seguenti condizioni di impianto:

- l'utilizzazione del dispositivo di esclusione dalla circolazione di un binario di linea è possibile solo se è stato posto «fuori servizio» il corrispondente binario di linea sulla precedente tratta (la riattivazione non è subordinata ad alcun intervento dell'agente sul posto);
- l'utilizzazione del dispositivo di concessione del consenso per l'inversione del senso del blocco è possibile solo dopo aver ottenuto l'inversione stessa nello stesso senso sul binario di proseguimento dei treni (la richiesta del consenso per l'inversione del senso del blocco non è subordinata ad alcun intervento dell'agente sul

(1) Nulla osta ripresa della corsa del treno da

posto).

Analoghe condizioni di impianto sono realizzate qualora vi siano più località di servizio disabilite consecutive. Le altre condizioni di impianto relative ai suddetti dispositivi e gli effetti prodotti dall'azionamento dei dispositivi stessi sono analoghi a quelli descritti negli articoli 3.1., 6.1. e 7.1. per le località di servizio abilitate.

10.2. DISPOSIZIONI DI CIRCOLAZIONE PER LE LOCALITÀ DI SERVIZIO DISABILITE DI TIPO «A»

Quando un binario deve essere posto «fuori servizio» o riattivato e quando devono essere inviati i treni sul binario di destra con l'impiego degli appositi dispositivi da parte dell'agente sul posto, deve essere avvisato verbalmente tale agente a cura del DM interessato o del DCO.

L'agente sul posto è autorizzato a richiedere e concedere il consenso per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, a impartire il comando di riattivazione e a richiedere e concedere il consenso per l'inversione del senso del blocco dopo l'effettuazione di analoga operazione da parte della precedente località di servizio.

L'uso da parte dell'agente sul posto dei tasti di cui agli articoli 3.2. e 7.2. nel caso in cui una o più sezioni risultino occupate o guaste deve essere autorizzato, con comunicazione registrata, dal DM interessato o dal DCO.

In caso di mancato funzionamento dei dispositivi di esclusione dalla circolazione di un binario di linea e di inversione del senso del blocco, il DM interessato o il DCO deve dare i necessari avvisi, con comunicazione registrata, agli agenti sul posto delle località di servizio intermedie disabilite.

Sulle linee esercitate a dirigenza locale, gli AG delle località di servizio disabilite comprese in una tratta dove è stata istituita la circolazione a destra, in caso di impossibilità di disporre a via libera un segnale per un treno circolante a destra, devono regolarsi in analogia a quanto previsto per la circolazione a sinistra.

10.3. DISPOSIZIONI DI CIRCOLAZIONE PER LE LOCALITÀ DI SERVIZIO DISABILITE DI TIPO «B»

L'agente sul posto, dopo aver accertato l'effettuazione di analoga operazione da parte della precedente località di servizio, è autorizzato a utilizzare il dispositivo di esclusione dalla circolazione o di riattivazione di un binario di linea quando ha ricevuto l'ordine, con comunicazione registrata, dal DM interessato o dal DCO.

L'agente sul posto è autorizzato a utilizzare il dispositivo:

- di richiesta di inversione del senso del blocco, solo dopo aver accertato l'effettuazione di analoga operazione da parte della precedente località di servizio;
- di concessione del consenso di inversione del senso del blocco, solo dopo l'avvenuta inversione del senso del blocco nello stesso senso sul binario di proseguimento dei treni.

Per entrambe le operazioni di cui sopra, l'agente sul posto deve ricevere l'avviso verbale da parte del DM interessato o del DCO.

L'uso da parte dell'agente sul posto dei tasti di cui agli articoli 3.2. e 7.2. nel caso in cui una o più sezioni risultino occupate o guaste deve essere autorizzato, con comunicazione registrata, dal DM interessato o dal DCO.

In caso di mancato funzionamento dei dispositivi di esclusione dalla circolazione di un binario di linea e di inversione del senso del blocco, il DM interessato o il DCO deve dare i necessari avvisi, con comunicazione registrata, agli agenti sul posto delle località di servizio intermedie disabilite.

Sulle linee esercitate a dirigenza locale, gli AG delle località di servizio disabilite comprese in una tratta dove è stata istituita la circolazione a destra, in caso di impossibilità di disporre a via libera un segnale per un treno circolante a destra, devono regolarsi in analogia a quanto previsto per la circolazione a sinistra. Qualora una tratta sulla quale la circolazione dei treni venga svolta in entrambi i sensi su un solo binario comprenda una località di servizio disabilitata e presenziata da AG e in essa non si possa far uso del dispositivo per l'inversione del senso del blocco, il proseguimento da tale località dei treni circolanti a destra deve avvenire in analogia a quanto previsto per la circolazione a sinistra in caso di guasto al blocco.