

GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA – CATANIA

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° ²⁰ /2021

12 LUG. 2021

C.U.O.T. **Infrastrutture Civile**
C.U.O.T. **Infrastrutture Tecnologiche**
Coord. Ferrov. **Trazione**
Coord. Ferrov. **Scorta**
C.U.O.T. **Stazioni**
E p.c. C.U.O.T. **Officine**

OGGETTO: Disposizioni per l'Esercizio con il Sistema a Spola.

Allegati n. 1:

[All.1] *“Disposizioni per l'Esercizio con il Sistema a Spola”*.

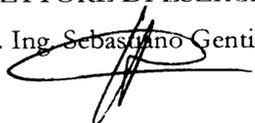
Nell'ambito del processo di adeguamento regolamentare ai principi e criteri di sicurezza generali contenuti nel *“Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF)”* emanato con il Decreto ANSF n.4 del 2012, con la presente Disposizione di Esercizio si emanano le *“Disposizioni per l'Esercizio con il Sistema a Spola”*.

Sarà cura dei CUOT in indirizzo, ognuno per ambito di pertinenza illustrare i contenuti della presente Disposizione di Esercizio al personale interessato, il cui profilo professionale prevede lo svolgimento delle attività di sicurezza ferroviaria, entro la data di entrata in vigore della stessa.

La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore il 01/09/2021.

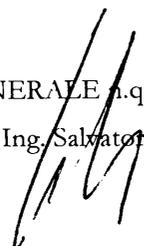
IL DIRETTORE DI ESERCIZIO

Dott. Ing. Sebastiano Gentile



IL DIRETTORE GENERALE n.q. di Dirigente Tecnico

Dott. Ing. Salvatore Fiore





**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA
MOBILITÀ SOSTENIBILI**

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Gestione Governativa

FERROVIA CIRCUMETNEA



**DISPOSIZIONI PER L'ESERCIZIO CON
IL SISTEMA A SPOLA**

Edizione 2021

Indice

Art. 1	Generalità	1
Art. 2	Circolazione	1
Art. 3	Stazionamento dei veicoli.....	2
Art. 4	Gestione documenti e prescrizioni	2
Art. 5	Arrivo e partenza dei treni nella località di regresso.....	2
Art. 6	Incroci e licenziamento dei treni	2
Art. 7	Accertamento completezza dei treni	2
Art. 8	Circolazione mezzi d'opera, treni materiali, cantieri.....	3
Art. 9	Manovre	3
Art. 10	Lavori di manutenzione e riparazione	3
Art. 11	Anormalità e guasti	3
Art. 12	Vincolo al treno nella località di regresso	3

Disposizione per l'esercizio con il Sistema a Spola

Art. 1 Generalità

Il sistema a spola è un sistema di esercizio utilizzato su linee a scarso traffico, per l'attivazione di tale sistema è necessario che la linea, o il tratto di linea, sia attrezzato con apposite apparecchiature che consentono di rilevare la libertà del tratto stesso.

Agli effetti della circolazione dei treni, tale sistema è caratterizzato dalle seguenti particolarità:

- il tratto di linea è delimitato, da un lato da una stazione abilitata e dall'altro da una località di servizio, normalmente impresenziata, nella quale i treni invertono la marcia (località di regresso). Per alcuni treni il regresso può avvenire in una località intermedia;
- ogni treno in partenza dalla località di regresso è effettuato con lo stesso veicolo/i ferroviario dell'ultimo treno precedentemente arrivato, la cui completezza assicura, pertanto, la libertà della tratta per il treno successivo;
- i segnali di partenza della stazione abilitata che comandano movimenti verso il tratto a spola sono normalmente disposti a via impedita e per disporli a via libera occorre, treno per treno, l'autorizzazione del DCO e l'intervento dell'OMG, i segnali si dispongono automaticamente a via impedita con il passaggio del treno sul dispositivo di occupazione.

La stazione abilitata deve essere sempre presenziata sul posto.

Il tratto di linea esercitato con il sistema a spola è indicato nel Fascicolo Linea.

Su tale linea devono essere osservate le norme generali contenute nella presente Disposizione di Esercizio e le Istruzioni di dettaglio emanate, in relazione alle condizioni impiantistiche.

Art. 2 Circolazione

Sul tratto a spola, tutte le comunicazioni riguardanti la sicurezza della circolazione ferroviaria devono avvenire fra il DCO e l'Agente di Condotta.

La circolazione dei treni sul tratto di linea con il sistema a spola è gestita dal DCO, lo stesso assume personalmente anche la dirigenza della località di regresso, avvalendosi, all'occorrenza, della collaborazione dell'Agente di Condotta o, se presente, dell'agente che presenzia la località.

Durante l'esercizio con il sistema a spola possono circolare solo i treni viaggiatori. Altre tipologie di circolazione dovranno avvenire in regime di interruzione.

Nella località di regresso per l'arrivo e la partenza dei treni è normalmente utilizzato il solo binario di corsa. Altri binari di circolazione, binari secondari, deviatoi, segnali di protezione e partenza ed ulteriori attrezzature impiantistiche, possono essere utilizzate secondo le apposite istruzioni di dettaglio.

Sulla linea i P.L. sono di tipo automatico, l'agente di condotta deve riportare immediatamente al DCO le eventuali segnalazioni di guasti agli stessi. In alcune località, tra le operazioni propedeutiche alla partenza da effettuarsi a cura del capo treno, può essere previsto l'azionamento dell'apposito dispositivo di comando di chiusura di eventuali P.L., ubicato presso il fabbricato viaggiatori.

Art. 3 Stazionamento dei veicoli

Nella località di regresso, lo stazionamento dei veicoli da utilizzare per l'effettuazione dei treni è consentito sul binario di corsa e deve essere garantito dall'agente di condotta.
Eventuali altri veicoli possono sostare solo su binari indipendenti da quello di corsa.

Art. 4 Gestione documenti e prescrizioni

Sulla linea esercitata con il sistema a spola, devono essere adottate le schede treno e trazione multiple, valide per un treno pari ed un treno dispari, effettuati sulla tratta in oggetto con il medesimo veicolo/i ferroviario.

Le eventuali prescrizioni di carattere permanente devono essere praticate ai treni a cura del DCO per il tramite dell'OMG della stazione abilitata che emette e consegna le schede treno e trazione multiple, nei modi d'uso.

Le altre prescrizioni devono essere praticate ai treni, nei modi d'uso, a cura del DCO per tramite dell'OMG della stazione abilitata se il treno è in partenza dalla stessa, e a cura del DCO quando il treno è nel tratto a spola. È ammesso che le stesse siano praticate utilizzando i moduli di prescrizione multiple a condizione che queste interessino sia il treno pari che il rispettivo dispari.

Non è ammesso utilizzare i moduli di prescrizioni multiple per le prescrizioni di marcia a vista, che devono essere sempre notificate treno per treno.

Presso il fabbricato viaggiatori della località di regresso deve essere custodito un protocollo TF2, da utilizzare in caso di necessità.

Art. 5 Arrivo e partenza dei treni nella località di regresso

Le operazioni e gli accertamenti che devono essere compiuti dal personale del treno prima della partenza dalla località di regresso sono descritte nelle istruzioni di dettaglio specifiche.

Art. 6 Incroci e licenziamento dei treni

Nell'Orario Generale di Servizio devono essere indicati gli incroci relativi ad entrambe le località che delimitano il tratto di linea esercitata con il sistema a spola.

Sulla linea esercitata con il sistema a spola, il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, indipendentemente dal segnalamento esistente nelle località interessate.

La partenza dei treni dalla stazione abilitata verso il tratto esercitato con sistema a spola, e in tutte le località di fermata del tratto a spola, è effettuata d'iniziativa dall'Agente di Condotta con le modalità previste dall'art. 16 del RS e le eventuali istruzioni di dettaglio.

Art. 7 Accertamento completezza dei treni

La completezza dei treni in arrivo dal tratto a spola nella località abilitata, viene rilevata dal DCO tramite le segnalazioni riportate al posto centrale dal sistema CTC.

Nella stazione abilitata resta fermo l'obbligo del presenziamento e del controllo della completezza dei treni a cura dell'OMG, sia per quelli in partenza che per quelli in arrivo dal tratto a spola.

Nella stazione di regresso, l'accertamento della completezza dei treni in arrivo deve essere effettuato di volta in volta dall'Agente di Condotta.

Art. 8 Circolazione mezzi d'opera, treni materiali, cantieri

Sulle linee in cui è previsto il sistema a spola, la circolazione dei mezzi d'opera e dei treni materiali deve sempre avvenire in regime di interruzione della circolazione.
I cantieri di lavoro operano secondo le modalità previste dal RCT.

Art. 9 Manovre

Nel caso in cui una manovra verso il tratto a spola debba impegnare il dispositivo che consente di rilevare la libertà del tratto di linea, è necessario che tutti i veicoli componenti la colonna in manovra superino detto dispositivo onde evitarne un possibile anomalo funzionamento.

Art. 10 Lavori di manutenzione e riparazione

I lavori di manutenzione e riparazione ai dispositivi di rilevamento della libertà del tratto a spola devono essere eseguiti secondo le norme vigenti.

Art. 11 Anormalità e guasti

In caso di guasto, del dispositivo che consente di rilevare la libertà del tratto di linea, il DCO potrà richiedere la verifica e la completezza del treno in arrivo e quindi della libertà della tratta esercitata con il sistema a spola, direttamente all'OMG della stazione abilitata, secondo le istruzioni di dettaglio.

Art. 12 Vincolo al treno nella località di regresso

Il DCO, ogni qualvolta ritenga esistano situazioni che richiedano l'adozione di provvedimenti restrittivi riguardanti la sicurezza dell'esercizio, può vincolare al proprio nulla osta registrato, nella località di regresso, l'eventuale treno che potrebbe partire da questa verso il tratto a spola.