

Roma, 7 / XII / 57

L.5./2-4/g/113280

I.E.5/2/3/79498

OGGETTO:

Automatizzazione dei P.L.

C I R C O L A R E N. 85

SEZIONI LAVORI

T U T T E

SEZIONI IMPIANTI ELETTRICI

T U T T E

12-57
All. n. 3.

E' intendimento del Sig. Direttore Generale che venga sollecitamente predisposto un programma completo e organico di automatizzazione dei P.L.

Si tratta dunque di procedere alla catalogazione di tutti i P.L. per i quali risultino verificate le condizioni minime indispensabili imposte dal sistema automatico, a differenza di quanto precedentemente indicato nella Circolare del 15/5/1957, mediante la quale si davano disposizioni per la scelta di qualche attraversamento particolarmente atto all'automatizzazione.

Si invitano pertanto le Sezioni in indirizzo a compiere con sollecitudine una nuova indagine sui P.L. di rispettiva competenza, compilando, per tutti quelli che rientrano nelle condizioni appresso indicate, un prospetto e uno schizzo planimetrico sul tipo degli allegati 1 e 2, e fornendo inoltre tutte le altre notizie, ivi non richieste, utili per meglio illustrare la specifica situazione dell'attraversamento.

Visibilità dei treni dalla strada

La visibilità minima normale é di 12 secondi. Essa é riferita alla velocità massima della linea e va rilevata a 2 metri dalla rotaia esterna, a un'altezza di metri 1,2 dal piano stradale e a una distanza di 2 metri dal bordo destro della carreggiata stradale.

Quei P.L., per i quali l'automatizzazione sia ritenuta particolarmente conveniente sotto i vari aspetti dell'esercizio e dell'economia, o per esigenze del traffico stradale risolvibili solo con opere sostitutive costosissime, dovranno essere compresi nell'indagine anche in difetto della visibilità. In questi casi tuttavia dovrà essere accertato e indicato se sia possibile, in relazione alla larghezza della carreggiata e all'andamento della strada nei pressi del P.L., di costruire appositi elementi spartitraffico in rilievo destinati a dividere il settore di accesso al P.L. da quello di uscita e quindi ad impedire una circolazione contromarcia a semibarriere abbassate, oppure di istituire in aggiunta alla coppia di semibarriere d'ingresso, una coppia di semibarriere di uscita, la cui chiusura dovrebbe avvenire al termine dell'intervallo di 30 secondi previsto per il comando automatico e sarebbe destinata a impedire qualsiasi tentativo di passaggio contromarcia in caso di prolungata chiusura. Nell'uno e nell'altro caso si dovrà anche riferire circa la possibilità di portare il controllo di chiusura delle barriere e della segnalazione luminosa su un segnale di 1^a categoria.-

Ubicazione dell'attraversamento

La distanza minima da segnali di 1^a categoria a suo tempo indicata nel punto 2 della circolare già citata e avente lo scopo di semplificare le condizioni del comando automatico, sarebbe ora troppo restrittiva e non corrisponderebbe agli scopi di questa nuova indagine.-

Essa infatti porterebbe all'esclusione di P.L. molto importanti che, trovandosi in prossimità delle stazioni e quindi di centri abitati, potrebbero trovare nell'automatizzazione una soluzione soddisfacente, specie considerata in questi casi l'impossibilità o per lo meno la difficoltà di attuare la soluzione integrale con cavalcavia o con sottovia.-

Per tale motivo ci si atterrà ora a un criterio di scelta molto più ampio, escludendo solo quei P.L. che risultino decisamente incompatibili col sistema automatico.-

Nel prospetto dell'allegato 3 sono stati riassunti i casi tipici che possono presentarsi in relazione alla diversa distanza dell'attra

versamento da segnali di 1^a categoria, o da fermate, oppure da punti limiti di manovra di una stazione contigua e sono state indicate sommariamente le modalità tecniche da prevedersi per il sistema di comando automatico.-

Sulla traccia degli esempi caratteristici ivi mostrati riuscirà facile il lavoro di analisi, trattandosi di escludere semplicemente quegli attraversamenti che si trovino nelle condizioni del caso 4^e, oltre beninteso a quelli ubicati entro la zona di sosta delle fermate e delle stazioni.-

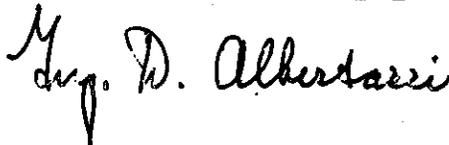
Momento di traffico e altre caratteristiche

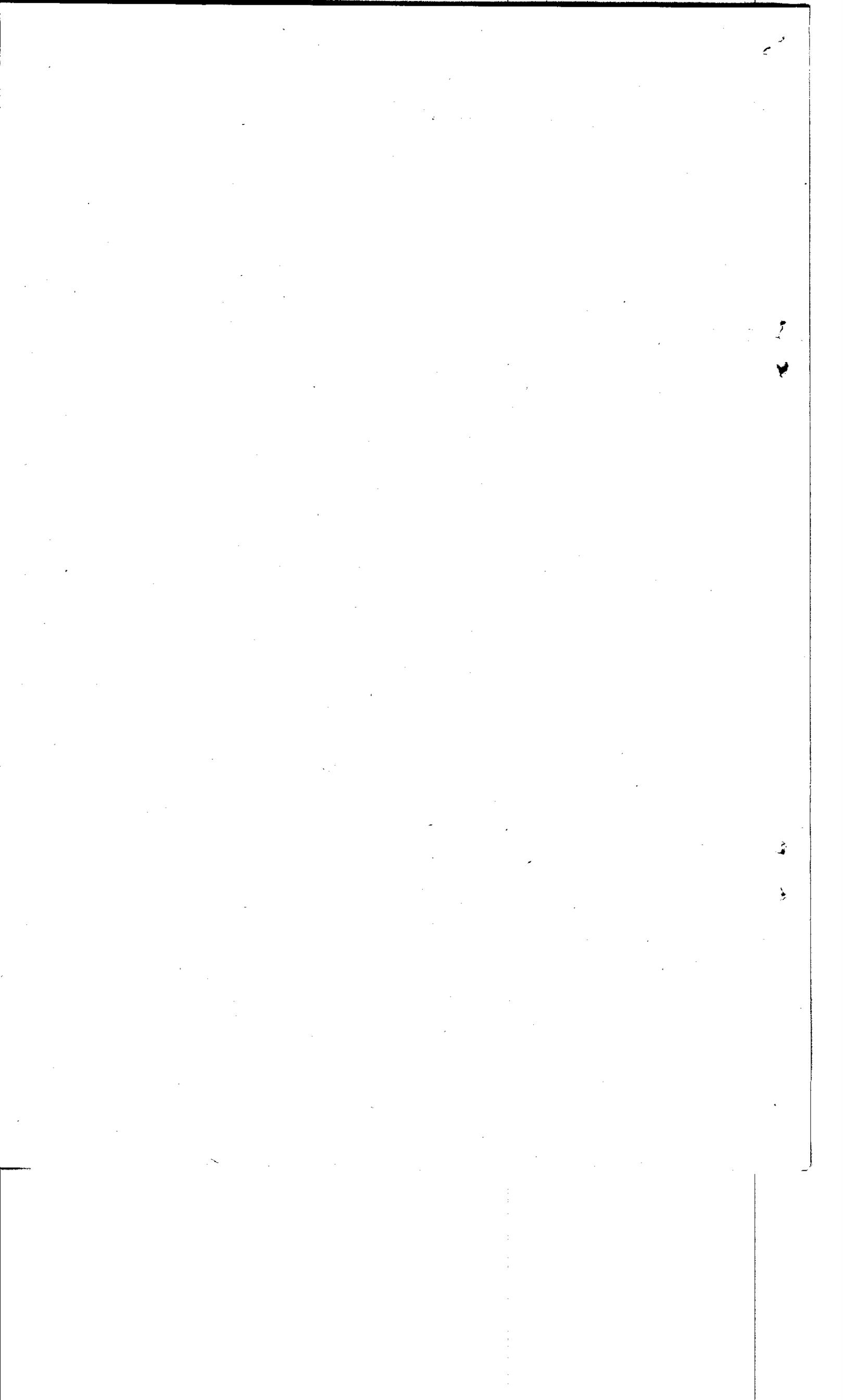
Nessuna limitazione viene posta a tale riguardo e pertanto i rilievi si estenderanno a tutti i P.L. indipendentemente dalla situazione contingente di ciascuno. Resta tuttavia inteso che il prospetto già ricordato deve contenere tutte le indicazioni relative anche a tali caratteristiche non essenziali.-

IL CAPO DEL SERVIZIO LAVORI



IL CAPO DEL SERVIZIO
IMPIANTI ELETTRICI





P.L. posto al Km.....della linea.....

1. CARATTERISTICHE DELLA LINEA :

- a) numero di binari:.....
- b) sistema di trazione:.....
- c) velocità massima:.....

2. CARATTERISTICHE DELLA STRADA:

- a) categoria (comunale, provinciale, statale) e numero:.....
- b) larghezza della carreggiata:.....
- c) pendenze e curve nelle vicinanze dell'attraversamento:.....

3. CARATTERISTICHE DELL'ATTRAVERSAMENTO:

a) angolo d'intersezione tra la linea e la strada:.....

b) visibilità dei treni dalla strada	} a 2 m. dalla rotaia più vicina	} lato 1 del P.L.:)a destra .. sec.
			(a sinistr .. sec.
	} a ... m.(+) dalla rotaia più vicina	} lato 2 del P.L.:)a destra .. sec.
			(a sinistr .. sec.
		} lato 1 del P.L.:)a destra .. sec.
			(a sinistr .. sec.
		} lato 2 del P.L.:)a destra .. sec.
			(a sinistr .. sec.

- c) sistema attuale di protezione:.....
- d) distanza dal più prossimo segnale di 1^a categoria a monte:.....
- e) distanza dal posto presenziato più vicino:.....
- f) esistenza del telefono:.....
- g) disponibilità di alimentazione elettrica:.....

4. INTENSITA' DEL TRAFFICO:

- a) momento di traffico (calcolato secondo la circolare n° 160 del 2 dicembre 1955):.....
- b) caratteristiche particolari del traffico stradale:.....

5. COSTO ATTUALE DI ESERCIZIO: (canone dell'assuntore, ecc.):.....

6. OSSERVAZIONI:.....

(+) distanza, compresa tra 2 e 20 metri, alla quale si ha la massima visibilità.-

PL.....

