

Roma, li 20 Marzo 1959

n° D.G./52665/505

OGGETTO

Provvedimenti intesi a migliorare le condizioni di esercizio dei passaggi a livello manovrati a distanza.

| | | |
|------|-------------------------------|----------------|
| | SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI | <u>S E D E</u> |
| | SERVIZIO MOVIMENTO | <u>S E D E</u> |
| | SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI | <u>S E D E</u> |
| p.c. | SERVIZIO MATERIALE E TRAZIONE | <u>FIRENZE</u> |
| " | DIRETTORI COMPARTIMENTALI | <u>TUTTI</u> |

La situazione dei passaggi a livello, di fronte al continuo accrescersi della circolazione stradale, richiede una sempre maggiore cura, da parte della nostra Amministrazione, allo scopo di migliorare le condizioni di esercizio e di ridurre gli intralci che i due traffici, stradale e ferroviario, subiscono in corrispondenza degli attraversamenti a raso.

Nel quadro dei provvedimenti intesi a questo fine, con la presente lettera si stabiliscono alcune direttive circa i P.L. muniti di barriere manovrate a distanza, ossia dotati di un sistema di protezione assai diffuso sulla nostra Rete.

CAPITOLO A - PASSAGGI A LIVELLO CON MANOVRA A DISTANZA
IN ESERCIZIO SULLA RETE.

I - Provvedimenti per ridurre gli urti contro le barriere e per evitare l'impegno indebito dei P.L. durante il preavviso di chiusura o mentre le barriere sono in movimento.

- 1) - Le Divisioni Lavori dovranno curare, sollecitando, ove occorra, gli Enti da cui dipendono le strade pubbliche, che in precedenza dei P.L. siano sempre apposti i cartelli indicatori, prescritti dal Protocollo internazionale di Ginevra reso esecutivo con Legge 19.5.1952 n° 1049 e previsti anche nel nuovo Codice della Strada (segnali avanzati di pericolo, triangolo con simbolo).

Inoltre, come già disposto con circolare n° 37-1956 del Servizio Lavori, le Divisioni Lavori inviteranno gli stessi Enti ad

impiantare, in precedenza dei P.L. su strade statali e su strade provinciali e comunali importanti, nei casi in cui le barriere non siano visibili dal segnale avanzato e dove comunque esse vengono urtate di frequente, anche i segnali intermedi e supplementari (tavole rettangolari con strisce rosse oblique) previsti, pur senza carattere d'obbligo, dal suddetto Protocollo e dal nuovo Codice della Strada.

- 2) - Si raccomanda l'applicazione sistematica alle barriere di lamierini di visibilità muniti di dispositivi riflettenti a luce rossa (catarifrangenti o meglio strisce di pellicole rifrangenti).
- 3) - Per gli attraversamenti obliqui, le barriere dovranno essere collocate, quanto più possibile, secondo la normale all'asse della strada.
- 4) - Per i P.L. maggiormente trafficati, quando si possa disporre in loco, senza spesa eccessiva, dell'energia elettrica, sarà conveniente realizzare impianti che illuminino le chiusure e l'attraversamento. Tali impianti saranno attuati in modo da non abbagliare gli utenti stradali, né i macchinisti.
- 5) - Nell'occasione di rinnovi o di nuove installazioni di barriere manovrate a distanza si dovrà intensificare l'impiego, a sussidio della obbligatoria segnalazione acustica, di girandole a tre bracci munite di dispositivo riflettente a luce rossa ruotanti durante la fase di preavviso della chiusura.
- 6) - Nei P.L. a forte traffico, specialmente dove non esista una buona visibilità delle barriere dalla strada, sarà opportuno dotare l'impianto di un segnale luminoso rivolto alla strada stessa. Il segnale proietterà una luce rossa durante il periodo di preavviso della chiusura e per tutto il tempo in cui le barriere rimangono abbassate.

Detto segnale, che escluderà di norma la girandola di cui al punto precedente, costituirà un ottimo sussidio del segnale acustico, nonché un'eventuale indicazione dello stato di manovra o di

chiusura delle barriere: riuscirà quindi utile per entrambi gli scopi enunciati nel presente titolo I -

II - Provvedimenti per incrementare l'efficienza della protezione assicurata mediante barriere con manovra a distanza.

- 7) - Si dovranno eliminare, iniziando dai P.L. posti sulle linee principali, le barriere con manovra a semplice filo, soggette a sregolarsi, prive di controllo e manomettibili da parte degli utenti stradali. Con l'occasione si attueranno per i P.L. non visibili dal posto di manovra i provvedimenti di cui al successivo punto 13).
- 8) - Per le barriere con controllo elettrico si diffonderanno i tipi tallonabili, ossia le sbarre che, in conseguenza di un urto, si staccano dal proprio mozzo e cadono a terra. Il dispositivo è utile tanto per l'incolumità degli utenti, quanto per la salvaguardia del meccanismo e per la prontezza con cui lo si può ripristinare.
- 9) - Indipendentemente da quanto riguarda le piazzuole di ricovero, di cui al successivo punto 13, si raccomanda che le barriere siano collocate a non meno di 4 m. dalla rotaia più vicina, onde ridurre l'eventualità di danni alla circolazione ferroviaria, nel caso che le barriere stesse siano investite dai veicoli stradali.
- 10) - Per ogni P.L. manovrato a distanza dovranno essere stabilite, d'accordo fra le Divisioni di esercizio interessate, le modalità da seguirsi in caso di guasto (avvisi alle stazioni, reperibilità degli agenti da adibirsi alla custodia dei P.L. guasti, chiamata degli operai, norme per l'esercizio del P.L. durante il periodo di guasto alle barriere, ecc.).

III - Provvedimenti per migliorare la situazione dei P.L. non visibili dal posto di manovra.

- 11) - Per i P.L. per i quali la visibilità dal posto di manovra sia nulla o scarsa i provvedimenti indicati nei precedenti titoli I

./.

e II dovranno attuarsi con ordine di priorità date le più gravi conseguenze che per tali P.L. possono derivare dalla deformazione delle sbarre per urto, dall'impegno intempestivo dell'attraversamento, da un irregolare funzionamento delle barriere, ecc.-

- 12) - I P.L. medesimi dovranno essere provvisti di controllo dell'avvenuta chiusura, agente nel posto di manovra.

Si considera sufficiente al riguardo il controllo meccanico realizzato nella manovra a doppio filo.

- 13) - I P.L. con barriere manovrate a distanza, per i quali la visibilità del posto di manovra sia nulla o scarsa, dovranno essere provvisti, in quanto possibile, di due piazzuole per il ricovero dei veicoli stradali eventualmente imprigionati fra le sbarre.

Queste piazzuole saranno ottenute, di regola, allontanando le barriere dai binari.

La distanza di una barriera dalla rotaia più vicina sarà la massima permessa dalle condizioni locali, fino alla misura normale di 18 m.-

Ove particolari circostanze lo consiglino, la distanza stessa potrà essere aumentata, senza tuttavia oltrepassare i 24 m.-

Come soluzione minima, si considera indispensabile l'esistenza di almeno una piazzuola, con barriera a non meno di 8 m. dalla rotaia più vicina.

- 14) - Per i P.L. con barriere m. a d.e per i quali il guardiano non abbia alcuna possibilità di rilevare che i treni inoltrati verso il P.L. abbiano impegnato l'attraversamento e non si ritenga sufficiente l'adozione di norme cautelative per la riapertura delle barriere, è raccomandabile l'istituzione di un pedale per notificare al posto di manovra il transito del treno dal P.L. -

Quest'ultimo provvedimento, che può comportare spese notevoli per conduttori ed alimentazione elettrica, sarà attuato con precedenza per i casi ove sia riconosciuto di massima utilità tenendo anche conto della intensità di impegno dell'attraversamento.

VI -- Attuazione dei provvedimenti di cui al presente capitolo.

Le direttive indicate nel presente capitolo implicano una somma di provvedimenti che richiedono spese assai rilevanti tali da non permetterne l'integrale attuazione in breve tempo.

Si dovrà quindi procedere per gradi, tenendo conto ovviamente dell'importanza dei singoli passaggi a livello e dell'entità dei costi delle varie misure, e mirando a conseguire il massimo utile nei limiti delle disponibilità che si avranno.

Le medesime direttive saranno da seguirsi in occasione di importanti modifiche agli impianti esistenti.

CAPITOLO B - CRITERI PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVI IMPIANTI DI MANOVRA A DISTANZA.

La decisione di istituire la manovra a distanza delle barriere di un P.L. dovrà essere generalmente presa con cautela dopo esame della situazione locale, specialmente per quanto riguarda l'importanza della strada e la visibilità dell'attraversamento dal posto di manovra.

In proposito ci si atterrà ai seguenti criteri.

- 15) - Per le strade di principale importanza il sistema di m. a d. sarà da adottarsi con cautela e solo a condizione che dal posto di manovra si abbia una chiara visibilità dell'attraversamento e che quest'ultimo di notte sia sufficientemente illuminato, tenendo presente l'opportunità di istituire i segnali luminosi verso strada di cui al precedente punto 6) laddove le condizioni di visibilità delle barriere dalla strada lo richiedano.
- 16) - Per le strade di media importanza il sistema di m. a d. potrà adottarsi laddove esistono sufficienti condizioni di visibilità dell'attraversamento dal posto di manovra.

Se tali condizioni non sussistono l'adozione del sistema andrà subordinata all'impianto delle piazzuole di cui al precedente punto 13), nonché, ove sia riconosciuto indispensabile, del pedale di liberazione di cui al punto 14).

- 17) - Per le strade di scarsa importanza il sistema di manovra a distanza potrà adottarsi a condizione che laddove manchi la visibilità si realizzino le piazzuole di cui al precedente punto 13).
- 18) - Per tutti i nuovi impianti di manovra a distanza dovranno in genere adottarsi i rimanenti provvedimenti indicati nel precedente capitolo A., in quanto riconosciuti indispensabili.

CAPITOLO C - REVISIONE DEL SISTEMA DI PROTEZIONE DI P.L. MANOVRATI A DISTANZA IN CONDIZIONI PARTICOLARMENTE SFAVOREVOLI.

- 19) - I passaggi a livello su strade di principale importanza non visibili dal posto di manovra dovranno essere segnalati ai Servizi interessati per eventuali futuri provvedimenti intesi a modificare il sistema di protezione o per considerarne con priorità la soppressione.
- 20) - Altrettanto dovrà farsi per i P.L. su strade di media importanza non visibili dal posto di manovra e per i quali non riesce tecnicamente possibile realizzare almeno una piazzuola di ricovero.
- 21) - Quanto sopra non sospende, nel frattempo, l'attuazione delle altre migliorie indicate al capitolo A, qualora riconosciute indispensabili.

IL DIRETTORE GENERALE



MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO
DIREZIONE GENERALE
Servizio Lavori e Costruzioni

94/59
Roma li, 13.4.1959

LC/5/2-4/g. 34144

DIVISIONE LAVORI

OGGETTO:

Provvedimenti intesi a migliorare
le condizioni di esercizio dei P.L.
manovrati a distanza

T U T T E

Allegato n° 1

9
Allegata alla presente si trasmette la lettera
n° DG.52665/505 a firma del Sig. Direttore Generale con
la quale vengono impartite direttive circa i criteri da
seguire per migliorare le condizioni di esercizio dei
P.L. muniti di barriere m.a d.-

Codesta Divisione è pregata di prendere in at-
tento esame, con le Consorelle dell'esercizio, i criteri
suddetti onde proporre i provvedimenti più opportuni, te-
nendo ben presente anche il lato economico e indicando,
per ciascuno dei provvedimenti stessi, la spesa che ne
potrà conseguire.

Pregasi confermare ricevimento della presente.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO
LAVORI E COSTRUZIONI



ma/c