

ENTE FERROVIE DELLO STATO  
DIREZIONE GENERALE  
SERVIZIO MOVIMENTO

Roma, 11-02-1987

M.110/3.53/47  
TV.41.1/400.26/400.2  
L.4111/20B1/P.61  
IE.5.342/

6187

UFFICI MOVIMENTO  
TUTTI  
UFFICI MATERIALE E TRAZIONE  
TUTTI  
UFFICI LAVORI  
TUTTI  
UFFICI IMPIANTI ELETTRICI  
TUTTI

Oggetto: Passaggi a livello con barriere azionate automaticamente dai treni e protetti da segnali propri (art. 53/1-b Regolamento Segnali)

Premessa

L'art. 12 bis I.E.P.L. stabilisce che le caratteristiche d'impianto e d'esercizio dei passaggi a livello con barriere azionate automaticamente dai treni sono definite in base a disposizioni emanate dai Servizi dell'esercizio.

Ciò premesso, a completamento di quanto già disposto con la circ. M.21/6 - TV.41/8 - L.73/317 - IE.833/332 del 6.9.83, si rende necessario impartire ulteriori norme, con particolare riferimento ai rapporti tra personale del movimento ed IE ed alla circolazione dei carrelli e dei treni materiali.

1. Protezione passaggi a livello con barriere azionate automaticamente.

I P.L. con barriere azionate automaticamente, possono essere protetti:

- da entrambi i lati con segnali di protezione propria di cui all'art. 53 1-b R.S.;
- da un lato con segnali di protezione propria di cui all'art. 53/1-b R.S. e dall'altro con segnale di partenza di una stazione.

In quest'ultimo caso la segnalazione ottica di chiusura dei P.L., esistente nella stazione, deve presentare le caratteristiche di sicurezza di cui al comma 2 bis dell'art. 8 I.E.P.L..

2. Dispositivi di controllo

I P.L. sono dotati di due dispositivi di allarme (ciascuno dei quali fornisce una indicazione ottica ed una acustica) ubicati nel posto di controllo (stazione o posto centrale C.T.C.) e precisamente:

- allarme per mancanza di alimentazione;

- allarme per prolungata chiusura.

I suddetti dispositivi sono ubicati in una delle due stazioni limitrofe o al posto centrale del C.T.C. nel caso di linee telecomandate (posto di controllo del P.L.).

Nel caso di superamento a via impedita del segnale di cui all'art. 53/1-b del R.S. il macchinista, oltre a rispettare la marcia a vista prescritta al comma 2 del suddetto articolo, rilevando il (o i) P.L. chiuso dovrà dare avviso verbale, nella prima stazione di fermata, al D.M. o al D.C.O. dell'anormale aspetto del segnale. Detto avviso dovrà anche essere dato rilevando il parziale spegnimento di detto segnale o del suo avviso.

In caso di allarme o anomalità comunque segnalati dovrà essere richiesto l'immediato intervento dell'operaio della manutenzione.

### 3. Esecuzione lavori di riparazione e manutenzione dei passaggi a livello.

L'operaio I.E., se necessario, dovrà consegnare o trasmettere il Mod. M.45 al posto di controllo P.L. specificando la progressiva di tutti i P.L. protetti dallo stesso segnale proprio.

Prima della controfirma, il D.M. che ha ricevuto il Mod. M.45 dovrà trasmetterne il contenuto al Dirigente della stazione attigua interessata ed accertare che i treni eventualmente in circolazione siano transitati oltre il P.L. (o gruppo di P.L.).

Nel caso di linee telecomandate il D.C.O. dovrà impartire nelle stazioni limitrofe il comando di inibizione apertura segnali che dovrà essere mantenuto fino a quando non avrà provveduto a praticare ai treni interessati le prescrizioni di cui al successivo capoverso.

Ai treni inoltrati dal lato protetto dai segnali propri dovrà essere praticata, a cura del D.M. interessato, oltre alla prescrizione di marcia a vista, anche quella di non tener conto dei segnali stessi comunque disposti.

Se i P.L. sono protetti da un segnale di partenza di stazione, il segnale di partenza stesso dovrà essere mantenuto a via impedita.

### 4. Circolazione treni materiali e carrelli

In corrispondenza dei pedali di comando di ciascun P.L. (o gruppo di P.L.) sono installati appositi dispositivi del comando di chiusura. Pertanto nel caso di circolazione di treni materiali e di carrelli che dovessero impegnare il pedale di comando automatico di chiusura l'agente di scorta può, all'occorrenza,:

- arrestare i suddetti mezzi prima di impegnare il pedale di comando;
- azionare il dispositivo di esclusione;
- superare con tutti i mezzi il pedale di comando;
- riportare in posizione normale il dispositivo di esclusione.

Al riguardo si precisa che l'agente di scorta dovrà sempre eseguire tali operazioni qualora il carrello si arresti nel tratto di binario tra il pedale di comando e l'ultimo P.L. protetto.

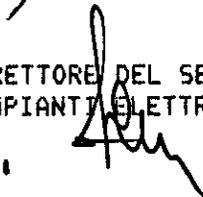
5. Disposizioni locali e conferme.

Eventuali norme di dettaglio riguardanti particolari situazioni locali ed aspetti impiantistici dovranno essere emanate a cura degli Uffici Compartimentali interessati.  
Ciascun Ufficio confermi al proprio Servizio.

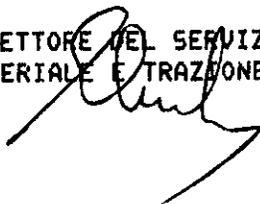
IL DIRETTORE DEL SERVIZIO  
MOVIMENTO



IL DIRETTORE DEL SERVIZIO  
IMPIANTI ELETTRICI



IL DIRETTORE DEL SERVIZIO  
MATERIALE E TRAZIONE



IL DIRETTORE DEL SERVIZIO  
LAVORI E COSTRUZIONI

