

Direzione Tecnica
il Responsabile

DISPOSIZIONE N° 30 del 28 SET. 2001 "Modifiche all'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello"

Il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Visto il D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, recante "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e altri sistemi di trasporto";

Vista la legge 17 maggio 1985, n. 210, recante "Istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato";

Visto il D.L. 11 luglio 1992, n. 333, convertito nella legge 8 agosto 1992, n. 359 recante "Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica";

Visto il D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277, concernente "Regolamento recante norme d'attuazione della direttiva 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";

Visto il D.P.R. 16 marzo 1999, n. 146, concernente "Regolamento recante norme d'attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità d'infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura";

Visto l'art. 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2001)";

Visto il Decreto del Ministro dei Trasporti n. 138-T del 31 ottobre 2000, concernente il rilascio alle "Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni" della concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

Visti i regolamenti emanati ai sensi dell'art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sopra citato;

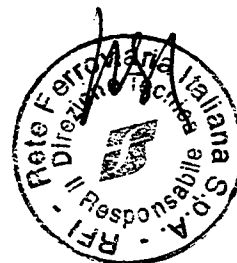
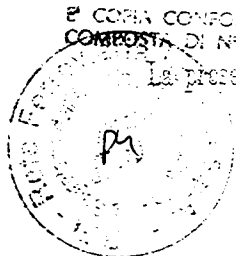
Visto il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, avente come oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 8 luglio 1998 n. 277 (quest'ultimo modificato dall'art. 7 comma 1 del D.P.R. 16 marzo 1999 n. 146) emanato dal Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie del Ministero dei Trasporti e della Navigazione;

E' COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI N° 13 PAGINE

La presente disposizione è composta di n° 13 pagine

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana SpA - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Lire 32.380.072.121.000 i.v.
Isr. n. 7847/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000





Visto l'Ordine di Servizio Organizzativo n° 424/AD del 7 maggio 2001 dell'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A. che attribuisce al Responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

Vista la relazione dei Responsabili delle Strutture Operative Centrali Competenti della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., RFI/TC/MOD.IEPL/579 del 27/09/2001 con la quale, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 96 del D.P.R. 753/1980 e agli artt. 7 e 11 del D.P.R. 146/1999, si propongono modifiche all'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello;

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare le predette modifiche;

DELIBERA

Art. 1

All'indice alfabetico dell'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello sono apportate le seguenti modifiche:

- Alla voce **"BARRIERE** (chiusura delle -----) l'indicazione degli articoli è così sostituita
7.4. 8.2, 10.5

- Alla voce **"BARRIERE** (manovra delle -----) l'indicazione degli articoli è così sostituita
4.5, 10.3

-Alla voce **"IMPIANTO di visualizzazione TV"** l'indicazione dell'articolo è così sostituita 11bis

-Alla voce **"LIBERAZIONE artificiale"** l'indicazione dell'articolo è così sostituita:
, 10.2, 11.10

-Alla voce **"PRESENZIAMENTO di P.L. con barriere complete azionate automaticamente"** l'indicazione dell'articolo è così sostituita: 10.8.10

- Alla voce **"SEGNALI stradali"** l'indicazione dell'articolo è così sostituita: 7.7, 8.12, 10.6, 15.2-4



2 - D. 30/2001





- Alla voce "SVINCOLO del collegamento" l'indicazione dell'articolo è così sostituita: 10.7, 11.9

Art. 2

All'articolo 2 dell'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello è apportata la seguente modifica:

Il comma 4 è così sostituito:

Nella presente Istruzione con il termine «dispaccio», quando non sia diversamente stabilito, s'intende sempre una comunicazione firmata, registrata per iscritto e trasmessa.

Art. 3

All'articolo 3 dell'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello sono apportate le seguenti modifiche:

Il comma 4 è soppresso.

Il comma 8 è così sostituito:

La circolazione e la soppressione dei treni periodici avviene senza alcun annuncio particolare da parte delle stazioni salvo i casi in cui venga effettuato come straordinario o soppresso in giorni diversi da quelli stabiliti dall'Orario di Servizio. L'addetto alla custodia deve pertanto desumere dall'Orario stesso tutte le notizie relative alla effettuazione e alla soppressione di detti treni nonché dal mod. M.53 P.L..

Art. 4

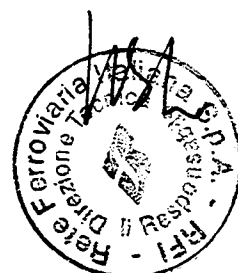
All'articolo 5 dell'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello sono apportate le seguenti modifiche:

Il primo alinea del primo capoverso del comma 2 è così sostituito:

- l'indicazione dei treni ordinari, straordinari e straordinari resi ordinari periodici, secondo la provenienza, nelle rispettive colonne, indicando un solo treno (pari o dispari) per ogni riga in modo da ottenere la successione cronologica;



3 - D. 30/2001





Dopo il secondo alinea del primo capoverso comma 2 è inserito il seguente nuovo alinea:

- i giorni di soppressione dei treni ordinari;

L'ultimo alinea del primo capoverso del comma 2 è così sostituito:

- giorni della settimana o i periodi di effettuazione o soppressione dei treni periodici.

Art. 5

All'articolo 8 dell'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello sono apportate le seguenti modifiche:

Il sesto capoverso del comma 12 è così sostituito:

Si fa eccezione per i PL di seguito riportati per i quali tale controllo interviene sui segnali stessi:

- PL ove sussistano caratteristiche morfologiche (strade in curva, variazioni altimetriche, binario esterno sopraelevato, assenza piazzole di ricovero) o di altra natura che richiedano la segnalazione luminosa lato strada;
- PL ove viene realizzata l'attenuazione del livello sonoro della segnalazione acustica;
- PL per i quali risulti opportuno per particolari circostanze specifiche, valutate caso per caso dalle Unità periferiche interessate.

Per i suddetti PL, in mancanza di tale controllo si dovranno adottare le medesime procedure previste nel caso di guasto delle barriere stesse, con l'avvertenza che l'addetto alla manovra delle barriere azioni il dispositivo relativo al controllo di illuminazione mancante.

Il penultimo e l'ultimo capoverso del comma 12 sono soppressi.

Art. 6

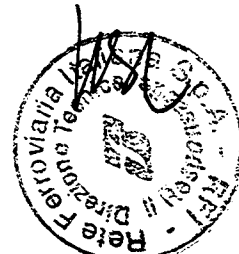
All'articolo 10 dell'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello sono apportate le seguenti modifiche:

Il comma 1 è così sostituito:

I passaggi a livello di linea con barriere a funzionamento automatico che chiudono l'intera carreggiata, possono essere protetti, lato ferrovia, nel seguente modo:



4 - D. 30 / 2001





- con i segnali fissi luminosi, di cui all'art. 53/1a del Regolamento sui Segnali;
- con gli specifici segnali, di cui all'art. 53/1b del Regolamento sui Segnali (limitatamente alle linee a semplice binario);
- con i segnali di partenza delle stazioni limitrofe;
- con i segnali intermedi di BA;
- con i segnali di posti di blocco intermedi di B.ca e di Blocco elettrico manuale;
- con segnali di 1ª categoria che svolgono anche la funzione di segnale di avviso di una stazione.

Quando la protezione viene effettuata con il segnale di partenza di una stazione, la chiusura del PL avviene con la formazione dell'itinerario e la segnalazione ottica del consenso presenta le caratteristiche di sicurezza di cui all'art. 11/4. Negli altri casi, la manovra delle barriere avviene automaticamente ad opera del treno.

Le caratteristiche d'impianto dei P.L. di cui al presente articolo sono riportate nei Registri delle disposizioni di servizio dei posti interessati.

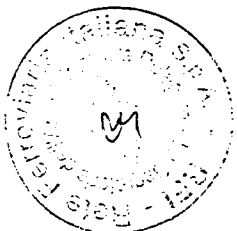
Il comma 2 è così sostituito:

I PL sono dotati dei seguenti dispositivi di controllo di tipo ottico ed acustico, ubicati nel posto di controllo (stazione o posto centrale CTC):

- allarme per prolungata chiusura o segnalazione di apertura delle barriere;
- eventuale allarme per mancanza di alimentazione.

Se al verificarsi di allarme di prolungata chiusura o di anomalia relativa alla segnalazione di apertura delle barriere non vi sono treni in circolazione e si abbia modo di presumere che l'allarme, o l'anomalia, siano dovuti a guasto dell'impianto, si potrà effettuare la liberazione artificiale con le seguenti modalità:

- sulle linee a doppio binario banalizzate, mediante azionamento del dispositivo di fuori servizio interessato e con l'osservanza di quanto previsto dalle specifiche norme per tali linee;
- sulle linee a doppio binario non banalizzate e sulle linee a semplice binario, mediante azionamento di apposito tasto che può essere comune a più P.L. e che, sulle linee a doppio binario, è sempre distinto per binario. Tale tasto, che di regola è ubicato, sulle linee a semplice binario, nella stazione di controllo e, su quelle a doppio, nelle due stazioni limitrofe, può essere azionato solo dopo aver acquisito la certezza che non vi siano treni in circolazione sul binario interessato, fino alla stazione attigua e deve essere ripiombato subito dopo il suo uso. Se la stazione ove è ubicato il tasto è disabilitata, il D.M. della stazione designata, in base alle disposizioni locali, deve autorizzare con dispaccio lo spiombamento. In tal caso, la circolazione potrà essere ripresa solo dopo che l'agente di guardia della stazione disabilitata abbia confermato per iscritto la ripiombatura del tasto che deve avvenire subito dopo il suo uso. In mancanza di tale conferma la circolazione potrà



5 - D. 30/2 001





essere ripresa prescrivendo ai treni marcia a vista specifica in corrispondenza di tutti i P.L. interessati.

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

Il comma 3 è così sostituito:

Per i P.L. di cui al precedente comma 1 che si trovano in situazioni particolari (periodi giornalieri o stagionali di intenso traffico stradale, tipologia di traffico associata a specifiche condizioni topografiche dell'attraversamento, ecc) le Unità periferiche interessate, possono realizzare, per uno stesso P.L., la manovra sia automatica sia non automatica delle barriere. In tali casi, dallo stesso posto di manovra possono essere manovrati anche altri P.L..

In caso di guasto di tali P.L., deve essere istituita, se possibile, la manovra non automatica delle barriere.

Per lo svolgimento del servizio con la manovra non automatica delle barriere, a cura delle Unità periferiche interessate devono essere emanate specifiche norme, da inserire nei Registri delle disposizioni di servizio dei posti interessati, basate sui seguenti principi:

- la leva che permette il passaggio al servizio non automatico, deve essere azionata dall'agente incaricato previa autorizzazione scritta del D.M. interessato, che deve concederla solo dopo aver acquisito la certezza che non vi siano, nella tratta, treni in circolazione. Le Unità periferiche interessate, in relazione alle caratteristiche dell'impianto, possono prevedere che tale leva venga azionata d'iniziativa dall'agente incaricato.

Dopo tale operazione, l'agente incaricato e i D.M. delle stazioni limitrofe (o D.U. o D.C.O.) devono scambiarsi i dispacci di cui all'art. 13 comma 2. Le Unità periferiche interessate, se ritenuto opportuno, possono prevedere che le informazioni sulla situazione della circolazione vengano notificate d'iniziativa dai D.M. interessati (o D.U. o D.C.O.) solo nel caso di istituzione della chiusura ad orario;

- nel periodo in cui il servizio viene svolto con la manovra non automatica delle barriere, devono essere osservate le stesse modalità previste dagli articoli 11 e 12;

- al termine del servizio con la manovra non automatica, la leva deve essere rimessa nella posizione che consente la manovra automatica delle barriere.

Dopo il comma 3 è inserito il seguente nuovo comma 3 bis:

3 bis. Per i P.L. protetti dai segnali di partenza è ammesso, ai fini della concessione del consenso, raggruppare i P.L. fino ad un massimo di quattro, compresi in una distanza di 2000 metri.



6 - D. 30 / 2001





Dopo il comma 4 è inserito il seguente nuovo comma 5:

5. Sulle linee a doppio binario non banalizzate, per la circolazione nel senso legale, il comando per la richiesta del consenso di chiusura delle barriere è attivato con la formazione dell'itinerario di partenza o direttamente dal treno mentre, per la circolazione nel senso illegale, il comando per la richiesta del consenso di chiusura delle barriere è attivato mediante specifici tasti ubicati nelle stazioni limitrofe. La segnalazione ottica del consenso deve avere le caratteristiche di sicurezza di cui all'art. 11 comma 4.

Sulle linee a doppio binario banalizzate, in caso di circolazione in senso opposto all'orientamento del blocco, il comando per la richiesta del consenso di chiusura delle barriere non viene attivato né con la formazione dell'itinerario né direttamente dal treno. In tal caso i D.M. interessati devono adottare le cautele necessarie per garantire la marcia dei treni in corrispondenza dei P.L. interessati.

Dopo il nuovo comma 5 è inserito il seguente nuovo comma 6:

6. I P.L. di cui al presente articolo sono sussidiati con segnali luminosi stradali. La mancata illuminazione dei segnali stradali è riportata nel posto di controllo ed è cumulata all'allarme per mancanza di alimentazione.

Il controllo d'illuminazione dei predetti segnali, di regola, non è inserito nelle condizioni necessarie per l'apertura dei segnali né per il manifestarsi della segnalazione di cui all'art. 11/4, ove prevista. Si fa eccezione, oltre che per i PL rientranti tra quelli di cui all'art. 8 comma 12, anche per quelli manovrati sul posto prima dell'automatizzazione delle barriere

Dopo il nuovo comma 6 è inserito il seguente nuovo comma 7:

7. Per i P.L. protetti dai segnali di partenza, fatta eccezione per quelli ubicati sulle linee a semplice binario telecomandate o dove è prevista l'attivazione del telecomando, esiste un apposito tasto distinto per senso e per binario che permette di escludere, treno per treno, il consenso del P.L. (o dei P.L.) cui il tasto si riferisce, dalle condizioni necessarie per l'apertura del segnale.

Tale tasto può essere azionato solo dopo aver preso le necessarie cautele per garantire che ad ogni treno inoltrato dalla stazione venga praticata la prescrizione di marcia a vista specifica in corrispondenza di tutti i P.L. interessati, eccetto quelli per i quali, in caso di presenziamento, sia stata istituita la chiusura ad orario o treno per treno. Se la stazione è disabilitata, l'agente di guardia dovrà essere autorizzato per iscritto dal D.M. della stazione designata, che dovrà concedere tale autorizzazione solo dopo aver preso le precauzioni anzidette.

CM

7 - D. 30/2001





L'azionamento di tale tasto esclude automaticamente anche l'eventuale consenso TV di cui all'art 11-bis/6a) dalle condizioni necessarie per l'apertura del segnale.

Dopo il nuovo comma 7 è inserito il seguente nuovo comma 8:

8. Determinati P.L., con barriere manovrate solo automaticamente ed individuati dalle Unità periferiche interessate, possono essere dotati sul posto dei seguenti dispositivi e segnalazioni, unici per entrambi i sensi, che permettono, nel caso di presenziamento, la chiusura di ognuno di tali P.L. secondo il regime basato sull'effettiva marcia dei treni e di realizzare le condizioni per l'apertura dei segnali che lo proteggono:

- a) segnalazione ottica ed acustica di annuncio, indicante il momento in cui deve essere effettuata la chiusura del PL;
- b) segnalazione ottica ed acustica di liberazione indicante il momento in cui il P.L. può essere riaperto;
- c) tasto e segnalazione ottica di conferma dell'avvenuta chiusura del P.L..

Per tali P.L., nel posto di controllo (stazione o posto centrale CTC) la segnalazione di allarme deve essere distinta per P.L..

Dopo il nuovo comma 8 è inserito il seguente nuovo comma 9:

9. L'uso dei dispositivi di cui al precedente comma 8, deve essere disciplinato da norme specifiche locali basate sui seguenti principi:

- l'agente incaricato del presenziamento deve annunciarsi ai D.M. delle limitrofe stazioni abilitate (o D.U. o D.C.O.) con le modalità di cui all'art.8 comma 9. Le Unità periferiche interessate possono stabilire che le informazioni sulla situazione della circolazione vengano trasmesse d'iniziativa dal D.M. (o D.U. o D.C.O.) solo nel caso di istituzione della chiusura ad orario. Lo stesso agente, al manifestarsi della segnalazione di annuncio di cui al precedente comma 8 a), per la chiusura delle barriere deve avvalersi dell'apposita manovella per la manovra a mano, ovvero sostituire le barriere stesse se inefficienti con i dispositivi di protezione di cui all'art. 4 comma 13. Il tasto per la conferma della chiusura, di cui al precedente comma 8 c), deve essere azionato solo dopo l'avvenuta chiusura delle barriere o protezione dell'attraversamento con le modalità di cui all'art. 4 comma 13;

- le barriere devono essere riaperte, oppure i dispositivi di protezione devono essere rimossi, solo dopo che si è manifestata la segnalazione di liberazione di cui al precedente comma 8 b). Non pervenendo tale segnalazione, la rimozione della protezione potrà essere effettuata solo previa autorizzazione scritta di una delle



8 - D. 30/2001





due stazioni limitrofe (o D.U. o D.C.O.) che la dovrà concedere solo dopo aver acquisito la certezza che non vi siano treni in circolazione sul tratto di linea interessato. Tale procedura deve essere adottata anche nel caso in cui l'agente incaricato del presenziamento, all'arrivo sul posto, trovi le barriere in posizione di chiusura;

- per i P.L. protetti dal segnale di partenza, qualora non pervenga la segnalazione di cui all'art. 11 comma 4, ai treni deve essere prescritta marcia a vista specifica in corrispondenza anche del P.L. presenziato, salvo che non venga istituita la chiusura ad orario, con le modalità di cui all'art. 11 comma 5, oppure la chiusura treno per treno, con le modalità di cui all'art. 12;

- nel caso di istituzione della chiusura ad orario o treno per treno, l'agente incaricato del presenziamento non deve tenere più conto delle segnalazioni di annuncio e di liberazione;

- al termine del presenziamento, l'apparato deve essere lasciato nella posizione che consente la manovra automatica delle barriere;

Le norme di cui al presente comma non sono applicabili nel caso di lavori in regime di mod. M 45 sul P.L. o sui segnali permissivi che eventualmente proteggono il P.L. nonché nel caso di esonero, per qualsiasi motivo, dei treni dal rispetto dei segnali permissivi o dei segnali propri che proteggono il P.L.. In tal caso ai treni interessati deve essere prescritta la marcia a vista specifica salvo che sia stata istituita la chiusura ad orario o la chiusura treno per treno.

L'uso dei dispositivi di cui al comma 8 nonché le norme di esercizio di tali P.L., devono essere riportate nei Registri delle disposizioni di servizio dei posti interessati.

Dopo il nuovo comma 9 è inserito il seguente nuovo comma 10:

10. Per i PL non muniti dei dispositivi di cui al comma 8, in caso di presenziamento deve essere istituita la chiusura ad orario con l'adozione delle norme di cui all'art. 11 o la chiusura treno per treno con l'adozione delle norme di cui all'art. 12.

Art. 7

All'articolo 11 dell'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello sono apportate le seguenti modifiche:

L'ultimo capoverso del comma 3 è così modificato:

Nel caso di guasto dei segnali di protezione propria di un passaggio a livello, l'addetto alla custodia del passaggio stesso deve notificare immediatamente l'inefficienza dei segnali ai Dirigenti interessati, per l'adozione dei necessari

9 - D. 30/2001





provvedimenti occorrenti per il superamento dei segnali e, eventualmente, per l'impegno del P.L. da parte dei treni.

Il primo capoverso del comma 10 è così modificato:

Qualora dopo il passaggio del treno non si verifichi la regolare liberazione (articolo 1/10), per la riapertura delle barriere l'addetto alla custodia dovrà provvedere ad annullare il bloccamento agendo su un apposito tasto («di liberazione artificiale»). Tale tasto, normalmente piombato con piombo numerato ad aletta, deve essere ripiombato di volta in volta subito dopo il suo uso.

Il comma 11 è soppresso.

Art. 8

Dopo l'articolo 11 dell'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello è inserito il seguente nuovo articolo 11 bis con relativo titolo:

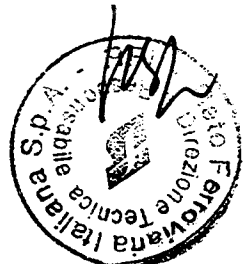
Art. 11 bis:

**PASSAGGI A LIVELLO SUSSIDIATI DA IMPIANTO
DI VISUALIZZAZIONE TV**

1. Determinati P.L. protetti da segnali di stazione e/o di linea possono essere attrezzati, sulla base di criteri stabiliti dall'Unità centrale competente, con impianto di visualizzazione TV a circuito chiuso.
2. Gli impianti di visualizzazione televisiva sui P.L. hanno carattere sussidiario al fine di rilevare la libertà dell'attraversamento rispetto al transito dei treni. La visualizzazione TV deve essere prevista, di regola, in una sola stazione. Le Unità periferiche interessate, in relazione a specifiche condizioni di esercizio, possono prevedere la visualizzazione TV in entrambe le stazioni.
3. Per i P.L. di cui all'art. 10, le Unità periferiche possono prevedere l'impiego dell'impianto di visualizzazione TV anche solo per determinati giorni o periodi della giornata. L'impiego di impianti TV per P.L. a barriere complete azionate automaticamente dai treni ubicati sulle linee esercitate con D.C.O., deve essere autorizzato dall'Unità centrale competente.

cm

10 - D. 30/2001





4. La richiesta del consenso relativo all'attraversamento del PL si manifesta con una segnalazione acustica e con l'accensione a luce bianca lampeggiante della lampadina che correda l'apposito tasto per la concessione del consenso.

L'operatore deve sempre controllare sul monitor la libertà dell'attraversamento prima di agire sul tasto di consenso TV che condiziona l'apertura dei segnali che proteggono il PL o sulla leva di apertura dei segnali stessi.

L'azionamento di detto tasto è richiesto anche quando si interviene sui dispositivi di emergenza del PL.

Con la concessione del consenso TV la lampada del tasto di consenso si fissa a luce bianca, la segnalazione acustica si tacita ed il video si spegne.

Il consenso TV è utilizzabile automaticamente per entrambi i sensi nel caso che venga prevista la visualizzazione TV in una sola stazione. Nel caso particolare che venga prevista la visualizzazione TV in entrambe le stazioni, il consenso è distinto per senso.

Il consenso TV resta valido fino a quando non si verifica la riapertura delle barriere; tale operazione determina lo spegnimento della spia del tasto di consenso.

Il video può essere riacceso per 60 secondi azionando un apposito tasto ubicato in prossimità del monitor.

Nelle stazioni non munite di visualizzazione TV, l'esistenza del consenso TV è visualizzata da apposita segnalazione, associata al binario interessato avente caratteristiche di sicurezza. Le Unità periferiche interessate possono prevedere che la segnalazione di consenso TV sia cumulata con quella di cui all'art. 11 comma 4.

5. Qualora al ricevimento della richiesta del consenso non sia possibile, per guasto dell'impianto televisivo, rilevare la libertà dell'attraversamento, al solo primo treno (uno per ciascun binario) che impegni il P.L. dopo ogni concessione di consenso, deve essere prescritta la marcia a vista specifica nell'impegnare il PL stesso.

Solo dopo aver adottato tale provvedimento si potrà azionare il tasto di consenso TV.

6. Per i P.L. con barriere complete manovrate automaticamente, possono essere previsti i seguenti dispositivi di esclusione del consenso TV:

- a) per i PL protetti dai segnali di partenza della stazione munita di visualizzazione TV, un tasto che, dopo il suo azionamento, permette l'utilizzazione del consenso TV solo per il senso per il quale il P.L. è protetto da segnale di partenza della stazione stessa, impedendone, di conseguenza, l'utilizzazione per il senso opposto;
- b) per i P.L. protetti dai segnali di partenza di una stazione non munita di visualizzazione TV un tasto che permette di escludere, treno per treno, il consenso TV dalle condizioni necessarie per l'apertura del segnale stesso. Tale tasto può essere azionato, previ accordi verbali con la stazione munita della visualizzazione TV, se possibile, e solo dopo aver preso le necessarie cautele



11 - D. 30/2001





per garantire che ad ogni treno venga praticata la prescrizione di marcia a vista specifica in corrispondenza del P.L. interessato;

- c) per i P.L. protetti da qualsiasi tipo di segnale, nella stazione munita di visualizzazione TV, un tasto, unico per entrambi i sensi, che permette di rimuovere in via permanente il collegamento tra consenso TV e segnale che lo protegge. Tale tasto può essere azionato, salvo quanto previsto al successivo comma 7, solo dopo aver preso le necessarie cautele per garantire che a tutti i treni, in entrambi i sensi, venga praticata la prescrizione di marcia a vista specifica in corrispondenza del P.L. Se la stazione è disabilitata, l'agente di guardia dovrà essere autorizzato per iscritto dal D.M. della stazione designata che dovrà concedere tale autorizzazione solo dopo aver preso le precauzioni anzidette.

Nel caso di visualizzazione TV in entrambe le stazioni, i tasti di cui ai precedenti punti a) e b) non esistono mentre il tasto di cui al punto c) deve essere distinto per senso.

7. Per i P.L. di cui al precedente comma 6, sussidiati da TV e non muniti di manovra sia automatica sia non automatica delle barriere, sono, di regola, dotati dei dispositivi di cui all'art. 10 comma 8.

In caso di presenziamento sul posto, la visualizzazione televisiva non è più richiesta e deve essere azionato il tasto di cui al precedente comma 6 c).

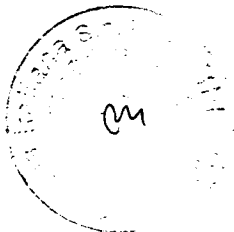
Art. 9

All'articolo 17 dell'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello sono apportate le seguenti modifiche

Il secondo capoverso del comma 1 è così sostituito:

Negli impianti non presenziati da Dirigente Movimento, l'addetto alla custodia del P.L., ricevuto il modulo, deve trasmetterne verbalmente il contenuto al Dirigente interessato ed attendere da questi il dispaccio di autorizzazione, prima di firmare il modulo stesso in segno di benestare all'agente addetto alla manutenzione. Per i P.L. manovrabili sia automaticamente e sia non automaticamente, l'agente della manutenzione deve essere sempre preventivamente informato del regime di esercizio in atto nel P.L..

Di tali informazioni il suddetto agente dovrà tenerne conto per la compilazione del modulo stesso.



12 - D. 30/2001





Il secondo capoverso del comma 8 è così sostituito:

Ai treni inoltrati dal lato protetto dai segnali propri, dovrà essere praticata, oltre alla prescrizione di marcia a vista, anche quella di non tenere conto dell'aspetto dei segnali stessi; se i P.L. sono protetti da segnale di partenza di stazione o di un posto di blocco intermedio presenziato, il segnale stesso dovrà essere mantenuto a via impedita.

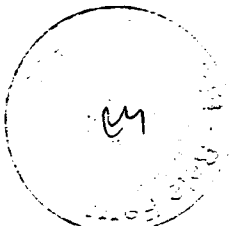
Se i P.L. sono protetti da segnali intermedi di blocco automatico, di blocco conta-assi o di blocco manuale se il posto è impresenziato, devono essere adottate le norme particolari emanate dall'Unità centrale competente.

Art. 10

La data di entrata in vigore delle modifiche contenute nella presente Disposizione verrà stabilita successivamente e comunicata con apposita Disposizione.

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Il Responsabile della Direzione Tecnica

Michele Elia



13 - D. 30 / 2001

