

Direzione Tecnica
Il Responsabile

Divisione Infrastruttura
Roma, 23/10/2000
DI./TC./
A1007/P/00/000848

Sigg.ri Responsabili

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie Roma

DIREZIONE SICUREZZA DI SISTEMA Roma

DIVISIONE INFRASTRUTTURA

Sicurezza di Sistema Roma

Direzione Sanità Roma

Personale e Organizzazione Roma

Direzione Commerciale Roma

Direzione Movimento Roma

Direzione Manutenzione Roma

Direzione Investimenti Roma

Direzione Tecnica Roma Roma

Movimento Roma

Regolamenti e Standard di Trazione Firenze

CESIFER Firenze

Zone Territoriali Tutte

Direzioni Compartimentali Movimento Tutte

Direzioni Compartimentali Infrastruttura Tutte

TRENITALIA S.p.A.

Divisione Passeggeri Roma

Divisione Trasporto Regionale Milano

Divisione Cargo Roma

Unità Tecnologie Materiale Rotabile Firenze

Ferrovie Nord Milano Esercizio S.p.A.
P.le Cadorna, 14 20123 Milano

Del Fungo Giera
Via Borra, 35 57123 Livorno

Rail Traction Company S.p.A.
P.zza Winckelmann, 12 00157 Roma

Rail Italy
Corso Vittorio Emanuele II, 200 10121 Torino

Stato Maggiore dell'Esercito
Ufficio Movimento e Trasporti
Reggimento Genio Ferrovieri
V.le Castro Pretorio, 123 00100 Roma

Consorzio "Azienda Consorziale Trasporti"
V.le Trento e Trieste, 11 42100 Reggio E.

Azienda Trasporti Consorziati Bologna
Via Saliceto, 3 40128 Bologna

Azienda Trasporti Consorziati Modena
P.zza Manzoni, 21 41100 Modena

G.C.G. della Ferrovia Alifana e Benevento Cannello
Via Don Bosco (ex scalo merci) 80141 Napoli

G.C.G. delle Ferrovie del Sud Est
Via Amendola, 106/D 70126 Bari

G.C.G. Ferrovia Bologna Portomaggiore ia S.Donato, 25	40127	<u>Bologna</u>
G.C.G. Ferrovia Centrale Umbra Largo Cacciatori delle Alpi, 8	06121	<u>Perugia</u>
G.C.G. Ferrovia Cicumnetnea Via Caronda, 352/A	95128	<u>Catania</u>
G.C.G. Ferrovia Adriatico Sangritana Via Dalmazia, 9	66034	<u>Lanciano (CH)</u>
G.C.G. Ferrovie Appulo Lucane Corso Italia, 6	70123	<u>Bari</u>
G.C.G. Ferrovie della Sardegna – Direzione Centrale Via P.Curgia, 1	09129	<u>Cagliari</u>
G.C.G. Ferrovie Padane Via Foro Boario, 27	44100	<u>Ferrara</u>
G.C.G. Ferrovie Venete P.zza Zanellato, 5	35131	<u>Padova</u>
G.C.G. Ferrovia Suzzara - Ferrara C.so Piave, 60	44100	<u>Ferrara</u>
La Ferroviaria Italiana S.p.A. Via G. Monaco, 37	52100	<u>Arezzo</u>
S.A.T.T.I. Corso Turati, 19/6	10128	<u>Torino</u>
Società Ferroviaria del Gargano S.r.l. Via Zuppetta, 7/D	70121	<u>Bari</u>
Ferrovie Venete (Udine – Cividale) Via Peschiera, 30	33100	<u>Udine</u>
Ferrovie Venete (Parma – Suzzara) Borgo Zaccagni, 5	43100	<u>Parma</u>

Oggetto: Trasmissione delle Disposizioni riguardanti il dispositivo per l'accertamento della completezza dei treni in arrivo sulle linee esercitate con blocco elettrico manuale tipo FS (DEAC).

All. n. 3 (schemi di principio per sole Direzione Manutenzione e Direzioni Comp.li Infrastruttura)

Si trasmette copia della delibera n° 26 del 19 ottobre 2000 del Sig. direttore della Divisione Infrastruttura relativa all'oggetto.

Le Direzioni Compartimentali Movimento e Infrastruttura restano incaricate di:

- Individuare le stazioni ove installare il dispositivo in oggetto, secondo criteri di utilità oppure di opportunità, assegnando la priorità a quelle in cui il DM opera da solo e dove non sia prevista, entro breve tempo, la sostituzione del blocco elettrico manuale con

altri impianti di distanziamento (si tenga presente che, in caso di futura realizzazione del blocco elettrico conta-assi, è possibile recuperare le apparecchiature DEAC).

- Realizzare le occorrenti modifiche agli impianti prescelti, sulla base degli Schemi di Principio V 383 d.b. e V 383 s.b. allegati che vengono forniti in edizione provvisoria, utilizzando le specifiche apparecchiature omologate.
- Redigere le norme di dettaglio per gli impianti interessati, allegandole ai Registri delle Disposizioni di Servizio.

Si pregano le Strutture riceventi di voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.

Michele ELIA


Il Direttore

DISPOSIZIONE DEL DIRETTORE DELLA DIVISIONE INFRASTRUTTURA DELLE FERROVIE DELLO STATO S.p.A. N° 26 - 2000

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 il Decreto del Ministro dei Trasporti n° 225-T del 26 novembre 1993, recante l'atto di concessione Ministero dei Trasporti - Ferrovie dello Stato S.p.A;

Visti i regolamenti emanati ai sensi dell'articolo 95 del D.P.R. 11 Luglio 1980 n° 753 sopra citato;

Visto il combinato disposto dei punti 1.1 a), 3.1 a) e 4.2 b) del 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 come modificato dall'art.7 comma 1 del D.P.R. 16 marzo 1999 n° 146;

Visto in particolare l'art. 15 comma 4 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori, emanata ai sensi dell'art. 96 del D.P.R. 11 luglio 1980 n° 753;

Vista la relazione del Responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura della Ferrovie dello Stato S.p.A. DI./TC./A1007/P/00/000818 del 09/10/2000, con la quale, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 96 del D.P.R. 11 luglio 1980 n° 753 e agli artt. 7 e 11 del D.P.R. 16 marzo 1999 n° 146, si propone l'emanazione di una disposizione concernente il dispositivo per l'accertamento della completezza dei treni in arrivo sulle linee esercitate con blocco elettrico manuale tipo FS (DEAC);

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare la predetta normativa;

DELIBERA

Art.1 La presente disposizione, ad integrazione e specificazione del disposto di cui all'art. 15 comma 4 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori, disciplina l'impiego del dispositivo per l'accertamento della completezza dei treni in arrivo, sulle linee esercitate con blocco elettrico manuale tipo FS (DEAC).

**COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI N° 4 Pagine**

**FERROVIE DELLO STATO S.p.A.
DIVISIONE INFRASTRUTTURA**

Segretario del Direttore
La presente disposizione è composta di n° 4 pagine

Art.2 PRESCRIZIONI IMPIANTISTICHE

Il DEAC è costituito da due pedali contaassi ubicati agli estremi del tratto di linea interessato, con relativa unità di conteggio, e interviene in aggiunta alle condizioni per la liberazione della maniglia di “concessione consenso” dell’Istrumento di blocco.

Il dispositivo si applica alle sezioni di blocco manuale che hanno termine in una stazione; non si applica alle sezioni di blocco manuale che hanno termine in un posto di blocco intermedio, presenziato da Guardablocco.

Il dispositivo garantisce, all’atto della liberazione dell’istrumento di blocco, che il relativo treno non ha lasciato rotabili nel tratto di linea compreso fra i due punti di conteggio. Tale garanzia non è estesa quindi agli itinerari di arrivo e di partenza delle stazioni e alle altre eventuali sezioni di blocco esistenti in precedenza a quella attrezzata con il dispositivo. Esso non rileva, inoltre, l’eventuale occupazione del suddetto tratto di linea da parte di rotabili che lo impegnino successivamente.

Il dispositivo, in definitiva, non garantisce, di per sè, la completezza del treno, ma consente l’esonero del relativo accertamento, in relazione alla normativa comune che regola la circolazione treni.

In una stazione, il DEAC può essere previsto per uno solo o per più lati di provenienza dei treni.

Sul banco di manovra o su apposito pannello, se ritenuto più opportuno, sono ubicati i seguenti dispositivi relativi al DEAC:

- a) Una lampada "Esonero Accertamento Coda", che è normalmente spenta e, se accesa a luce bianca, indica che per il treno in arrivo può essere omesso l’accertamento coda.
- b) Una lampada a luce azzurra, che fornisce le seguenti indicazioni:
 - accesa: stato di riposo del pedale DEAC;
 - spenta: il DEAC non è nello stato di riposo.Una analoga lampada è installata anche nella stazione o posto di blocco intermedio limitrofo di provenienza dei treni, per i quali è previsto l’esonero dell’accertamento della completezza tramite DEAC.
- c) Un tasto “T1 DEAC” piombato, a due posizioni, con ritorno automatico nella posizione centrale:
 - centrale: di riposo;
 - ruotato a sinistra, previo spiombamento, effettua il ripristino della normalità del DEAC;
- d) Una maniglia a chiave “Tex DEAC” piombata, a due posizioni stabili:
 - centrale: di riposo;
 - ruotata a sinistra, previo spiombamento, esclude il DEAC (in tale posizione la chiave è estraibile).

Sulle linee a semplice binario, il “Tex DEAC” di una stazione esclude solo le condizioni relative ai treni in arrivo, ma non quelle relative ai treni in partenza verso la stazione limitrofa.

Art.3 PRESCRIZIONI NORMATIVE

1. *Esercizio normale*

Nelle stazioni attrezzate con DEAC e per il lato di provenienza dei treni a cui il DEAC si riferisce, l’accertamento della completezza dei treni in arrivo può essere omesso quando funziona regolarmente il suddetto dispositivo.

Il D.M., prima di concedere un consenso di blocco FS, dovrà verificare, tramite la segnalazione a luce azzurra, lo stato di riposo del pedale DEAC del proprio lato.

Analogo accertamento deve essere eseguito dall'operatore della stazione limitrofa interessata (o del PBI limitrofo), prima di richiedere il consenso per l'inoltro dei treni sul tratto interessato.

All'arrivo del treno, se il dispositivo ha funzionato regolarmente, si accende a luce bianca la lampada "Esonero Accertamento Coda". Contemporaneamente, se sono soddisfatte tutte le rimanenti condizioni di blocco, avviene anche la liberazione della maniglia "Mc" dell'istrumento di blocco. La lampada "Esonero Accertamento Coda" permane a luce bianca fissa fino a quando non venga riportata sul normale la maniglia "Mc".

La esclusione e la reinclusione del DEAC devono avvenire con maniglie IB della tratta interessata a riposo.

Restano fermi gli obblighi relativi al presenziamento dei treni ed all'accertamento della completezza dei treni in partenza ed in transito secondo quanto stabilito dalle norme vigenti.

2. Circolazione carrelli e manovre

Sulle linee a doppio binario, qualora occorra inviare carrelli o manovre sul binario specializzato per le partenze della stazione attigua a quella ove è installato il DEAC, dal lato cui si riferisce il DEAC stesso, oltre il pedale conta assi e sulle linee a semplice binario, qualora occorra inviare carrelli o manovre oltre il picchetto limite della stazione attigua a quella ove è installato il DEAC, dal lato cui si riferisce il DEAC stesso, deve essere acquisita preventivamente la certezza che il tratto stesso sia libero da treni.

Nel Registro Disposizioni di Servizio della stazione deve essere specificato tale obbligo.

3. Disabilitazione

In caso di disabilitazione, il DM, prima di lasciare il servizio, deve escludere il funzionamento del DEAC tramite l'apposita maniglia "Tex DEAC" e custodire la chiave con le stesse modalità della chiave di disabilitazione. Dopo la riabilitazione dell'impianto, il DM deve inserire la chiave "Tex DEAC" e riportarla in posizione centrale.

4. Impresenziamento

Il DEAC dei treni in arrivo in una stazione deve essere escluso nel caso di impresenziamento della stazione o PBI attiguo di provenienza dei treni, salvo che non sia possibile, per condizioni di impianto, trasferire le funzioni, non più svolte dalla stazione o PBI impresenziato, alla stazione a monte, con la quale sia stabilita la nuova corrispondenza del blocco. Tale circostanza dovrà risultare nei Registri delle Disposizioni di Servizio.

5. Anormalità e guasti

a). Liberazione artificiale del DEAC

Qualora anche una sola delle due lampade azzurre, indicanti nel loro insieme lo stato di riposo del DEAC, risulti spenta, nonostante l'accertamento che la linea sia libera da treni, carrelli o manovre, si dovrà provvedere alla liberazione del dispositivo prima di utilizzare il blocco FS. Tale liberazione deve essere effettuata dal D.M. della stazione che deve ricevere il treno, tramite l'azionamento del proprio tasto "TI DEAC", che avverrà d'iniziativa nel caso risulti spenta la lampada installata nella sua stazione, o a seguito di comunicazione verbale della stazione o PBI limitrofo, nel caso che l'anormalità sia rilevata in quest'ultimo posto.

Qualora, anche a seguito dell'azionamento del tasto "TI DEAC", non si accenda la lampada azzurra interessata, dovrà provvedersi all'esclusione permanente del DEAC con le modalità di cui al successivo p. b).

b) Esclusione permanente del DEAC

Qualora, dopo l'arrivo di un treno, la lampada "Esonero Accertamento Coda" non sia accesa a luce bianca, l'operatore interessato deve provvedere all'accertamento della completezza del treno in arrivo, secondo le norme comuni.

Dopo aver eseguito tale accertamento, l'operatore dovrà:

qualora la liberazione della maniglia "Mc" fosse già avvenuta, provvedere all'esclusione permanente del DEAC tramite l'azionamento della maniglia "Tex DEAC";

nel caso in cui, invece, non sia avvenuta la liberazione della maniglia "Mc", azionare il Tasto "TI DEAC", allo scopo di normalizzare il dispositivo stesso.

Se l'operazione ha esito positivo, la lampada "Esonero Accertamento Coda" si accende a luce bianca e consente la liberazione della maniglia "Mc" dell'istrumento di blocco, purché siano soddisfatte le rimanenti condizioni.

Se, anche a seguito dell'azionamento del tasto "TI DEAC", la lampada suddetta rimane spenta, l'operatore interessato deve provvedere all'esclusione permanente del dispositivo stesso tramite l'azionamento della maniglia "Tex DEAC".

In ogni caso, l'azionamento della maniglia "Tex DEAC" determina l'esclusione permanente del DEAC e di conseguenza, la liberazione della maniglia "Mc" può avvenire indipendentemente dall'esistenza del dispositivo stesso.

Per tutti i treni provenienti dal lato interessato dal guasto, fino alla riparazione, l'operatore dovrà provvedere all'accertamento della completezza dei treni in arrivo secondo le norme comuni.

Se, dopo aver azionato la maniglia "Tex DEAC", la maniglia "Mc" dovesse rimanere legata nella posizione di "bloccato", per la sua liberazione si deve procedere in base alle norme comuni.

c). Guasto o inutilizzabilità del blocco

In caso di guasto o inutilizzabilità del blocco elettrico (nel senso di circolazione in cui è previsto il DEAC), il DM non dovrà ritenere valide le indicazioni fornite dal DEAC e, pertanto, fino alla ripresa della normale circolazione con il blocco elettrico, l'operatore dovrà provvedere all'accertamento della completezza dei treni in arrivo secondo le norme comuni.

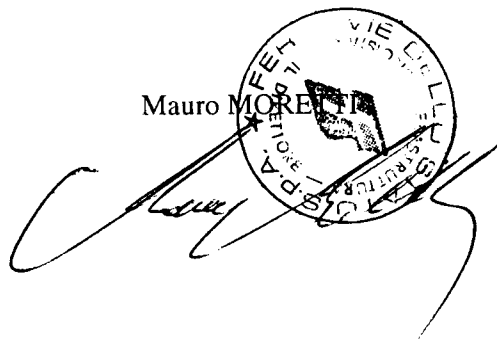
6. Lavori di manutenzione e riparazione

Per i lavori sul DEAC, il personale della manutenzione dovrà emettere modulo M.45.

Il D.M., prima di firmare il modulo, deve azionare la maniglia "Tex DEAC", regolandosi poi secondo quanto previsto al p.5 c).

19 OTT. 2000

Mauro MORETTI

A circular stamp with the text "VIA DELL'INDUSTRIA" at the top and "S. P. A. - S. R. L." at the bottom. In the center, there is a small graphic of a person's head and shoulders. The name "Mauro MORETTI" is printed across the stamp. A handwritten signature in black ink is written over the stamp and extends to the left and right.