



ISTRUZIONE

**PER L'ESERCIZIO
DEI PASSAGGI A LIVELLO**

Edizione 2003

"SISTEMI DI RIFERIMENTO"
ANSF n.1 / dir / 2012)

**REGISTRAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DI ESERCIZIO E DEI
DECRETI ANSF CHE HANNO MODIFICATO LA PRESENTE
ISTRUZIONE**

	Disposizione	Data di entrata in vigore
1	47/2003	14/12/2003
2	38/2004	15/12/2004
3	46/2007	posticipata al 01/08/2008
4	Decreto ANSF 15/2010 del 13/12/2010	27/04/2011
5	Nota ANSF 04211/2011 Nota ANSF 03845/2011 Disp. GI 03 e 06/2011	15/07/2011
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		

I N D I C E

Art. 1. - Generalità e classificazione dei P.L.	pag.	13
» 2. - Regimi di chiusura dei P.L.	»	16
» 3. - Comunicazioni telefoniche.....	»	17
» 4. - Obblighi generali per gli addetti al servizio di custodia	»	20
» 5. - Dotazione dei posti di custodia dei P.L.	»	27
» 6. - P.L. con barriere complete manovrate automaticamente	»	30
» 7. - P.L. con semibarriere manovrate automaticamente	»	39
» 8. - P.L. con barriere non manovrate	»	45
» 9. - P.L. sussidiato da impianto di visualizzazione TV	»	57
» 10. - P.L. sussidiati da protezione automatica integrativa (PAI-PL)	»	60
» 11. - P.L. aperti solo per determinati periodi della giornata	»	62
» 12. - P.L. normalmente chiusi ed aperti a richiesta	»	65
» 13. - P.L. senza barriere	»	67
» 14. - P.L. in consegna agli utenti	»	68
» 15. - Rapporti fra il personale della manutenzione e il personale del movimento	»	70
» 16. - Infrazioni alle norme di polizia ferroviaria	»	80
» Allegati -	»	83
» Allegato 1 - Protocolli della corrispondenza telefonica M.100PL1, M.100PL2 e M.100PL3	»	85

INDICE ALFABETICO

	ART.
ALLARME vedi Dispositivi di controllo	
ANNUNCIO dell' approssimarsi dei treni	2.2
ANTIREGRESSORE	5.4
» (piombatura dell' –)	8.8
ATTREZZI	5.4, 7.5
BARRIERE	1.3
» (manovre delle –)	1.4, 6.6.7
» (chiusura delle –)	6.2.15, 8.1.2, 11.3÷5
» (guasto delle –)	4.23, 8.15
» (riapertura delle –)	8.7, 11.3, 12.4
» (guasti che impediscono la riapertura delle –)	8.13
» (guasti che impediscono la chiusura delle –)	8.15
CAVALLETTI	4.13
CHIUSURA vedi REGIMI di –	

	ART.
CLASSIFICAZIONE P.L.	1.2.4.5
COLLEGAMENTO di sicurezza	1.7
COMANDO (P.L. con punto di – nell'ambito della stazione)	7.11
COMUNICAZIONI di allarme	3.7
CONSEGNE	4.3
CONSENSI (mancanza di –)	8.10, 11.4
» (trasmissione dei –)	8.1.10.11
DISPACCI	3.4
DISPOSITIVI di controllo	6.4.5, 7.1÷4
ESERCIZIO (modalità di – dei P.L.)	1.6
GUASTI non segnalati dal dispositivo di allarme	7.9
» del dispositivo di collegamento	8.12.13
» che impediscono la chiusura dei P.L. manovrati sul posto	8.15.16
» che impediscono la chiusura dei P.L. manovrati a distanza	8.15.16.21
» che impediscono la riapertura delle barriere	8.13

	ART.
IMPIANTO di protezione automatica integrativa (PAI-PL)	10
» di visualizzazione TV	9
LAVORI di manutenzione e riparazione	
» di impianti di PAI-PL	15.12
» di impianti di visualizzazione TV	15.11
» di P.L. con barriere complete manovrate automaticamente e non automaticamente	15.1÷8
» di P.L. con semibarriere manovrate automaticamente	15.9
» di P.L. senza barriere protetti lato ferrovia con appositi segnali	15.10
LIBERAZIONE artificiale	6.5, 8.4.9.13
LINEA (P.L. di -)	1.5
MANOVRE	4.12
MARCIA a vista	4.5, 6.5.10÷12.15, 7.2, 8.2.10.11.15.21, 9.7.8, 11.4, 12.4, 15.4.6.10

	ART.
MEZZI D'OPERA	4.5, 4.19
PRESENZIAMENTO	
» (obblighi connessi al –)	4.10
» di P.L. con barriere complete manovrate automaticamente	6.13.15
» di P.L. con barriere complete non manovrate automaticamente	8.18.21
» di P.L. con semibarriere manovrate automaticamente	7.6.8
REGIMI di chiusura basata sull'effettiva marcia dei treni	2
REGISTRI	5.1÷3
SEGNALAZIONE	
» di arresto dei treni	4.14÷17
» (P.L. provvisto di – luminosa)	13.3
SEGNALI che proteggono P.L.	1.8, 12.2
» stradali	6.9, 8.22, 13.2÷4
» (inefficienza dei – che proteggono P.L.)	8.10.11

	ART.
SERVIZIO (sospensione del – sulle linee)	4.5
» (prolungamento del turno di –)	4.4
» (ripresa del – dopo la sospensione)	4.5
» (presenza su posto di –)	4.7
» (necessità di allontanamento dal posto di –)	4.8
» (impossibilità di continuare il –)	4.9
» (inizio del – in regime aperto)	11.3
SVINCOLO del collegamento	5.4, 8.12÷14
VEICOLI in fuga	4.19

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI

- A.G.** – Agente di guardia
- A.I.** – Apposito incaricato
- A.M.** – Agente della manutenzione
- B.A.** – Blocco elettrico automatico
- B.E.M.** – Blocco elettrico manuale
- B.ca** – Blocco elettrico contaassi
- G.I.** – Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale
- D.C.O.** – Dirigente centrale operativo
- D.M.** – Dirigente movimento
- D.U.** – Dirigente unico
- P.d.S.** – Posto di servizio
- P.L.** – Passaggio a livello
- P.P.** – Piombo provvisorio
- R.d.s.** – Registro delle disposizioni di servizio

Art. 1

**GENERALITÀ E CLASSIFICAZIONE
DEI PASSAGGI A LIVELLO**

1. La presente Istruzione disciplina il comportamento degli agenti addetti od interessati al servizio dei passaggi a livello. Nei casi non previsti da specifiche norme, gli agenti addetti od interessati devono provvedere con senno e ponderatezza, in analogia, per quanto possibile, con le norme che regolano i casi previsti.

**Oggetto
delle norme**

2. I passaggi a livello si distinguono in:

- passaggi a livello con barriere;
- passaggi a livello senza barriere.

**Classificazione
di P.L.**

I passaggi a livello con barriere a loro volta possono essere:

- esercitati dal Gestore dell’Infrastruttura ferroviaria nazionale (G.I.);
- in consegna agli utenti.

3. Nel presente testo, con il nome di barriera s’intende genericamente indicato qualunque tipo di chiusura di passaggio a livello che sbarri, in tutto od in parte, la sede stradale (sbarre levatoie e girevoli, semibarriere, cancelli, cavalletti, ecc.).

Barriere

4. La manovra delle barriere dei passaggi a livello (P.L.) esercitati dal G.I. può essere:

**Manovra
delle barriere**

- automatica;
- non automatica.

I P.L. con manovra delle barriere non automatica possono essere manovrati sul posto o a distanza. Sono considerati manovrati sul posto i P.L. i cui dispositivi di manovra si trovino in prossimità delle barriere in modo che l’addetto alla custodia sia in condizioni di intervenire direttamente, per quanto possibile, sull’attraversamento stradale.

P.L. di stazione e di linea 5. In relazione alla loro ubicazione, si definiscono «P.L. di stazione» quelli ubicati a valle dei segnali di protezione, ad una distanza non inferiore a metri 50 dai segnali stessi, se di 1^a categoria, e non inferiore alla lunghezza del treno di massima composizione ammessa sulla linea aumentata di metri 100 se i segnali sono di 2^a categoria. Si definiscono «P.L. di linea» gli attraversamenti stradali che non rientrano nella suddetta situazione anche se la manovra delle loro barriere viene effettuata a distanza da posti di stazione.

Modalità di esercizio dei P.L. con barriere esercitati dal G.I. 6. I P.L. con barriere esercitati dal G.I. si distinguono in:

- normalmente aperti negli intervalli fra i treni e chiusi per il transito dei treni (regime di esercizio aperto);
- normalmente chiusi e di volta in volta aperti a richiesta degli utenti stradali in intervalli fra i treni (regime di esercizio chiuso).

Le modalità di esercizio dei P.L. vengono diversamente caratterizzate a seconda:

- del regime di chiusura;
- che le barriere siano manovrate sul posto oppure manovrate a distanza;
- che P.L. siano o meno protetti da segnali.

Per alcuni P.L. possono essere seguite, in determinati periodi della giornata, modalità di esercizio diverse da quelle seguite in altri periodi.

P.L. collegati con i segnali 7. Un P.L. si dice collegato con un segnale quando fra quest'ultimo e gli organi di chiusura del passaggio a livello esiste un collegamento di sicurezza, cioè un vincolo meccanico od elettrico - realizzabile anche con consensi elettrici a distanza - tale da soddisfare le seguenti condizioni:

- a) per disporre il segnale a via libera è necessario che le barriere siano in posizione di chiusura;

b) per rimuovere le barriere da tale posizione è necessario che il segnale sia ridisposto a via impedita.

Il collegamento di cui sopra dicesi «bloccabile» se soddisfa anche la seguente ulteriore condizione:

c) per riaprire le barriere è necessario che il treno per il quale era stato disposto a via libera il segnale (o ne era stata consentita l'apertura mediante la trasmissione di un consenso elettrico agente su di esso) abbia posto in funzione un apposito dispositivo detto «di liberazione».

La cessazione del bloccamento provocata dal treno mediante il dispositivo suddetto dicesi «liberazione».

8. Un passaggio a livello con barriere si considera protetto da segnale nelle seguenti condizioni:

- il P.L. si trova a valle del segnale, ad una distanza non inferiore a metri 50 dal segnale stesso, se quest'ultimo è di 1^a categoria, e non inferiore alla lunghezza del treno di massima composizione ammessa sulla linea aumentata di metri 100, se il segnale è di 2^a categoria;

- il P.L. è collegato con il segnale come indicato al comma 7.

Mancando il collegamento, un P.L. - non azionato automaticamente dai treni - che si trovi ad una distanza non inferiore a quelle sopra dette rispetto al segnale, può considerarsi ugualmente protetto dal segnale stesso qualora la manovra delle barriere e quella del segnale (oppure la concessione di un consenso per l'apertura di quest'ultimo) siano affidate ad uno stesso agente, con l'obbligo di subordinare l'apertura del segnale (oppure la concessione del consenso anzidetto) alla preventiva chiusura delle barriere.

Nel caso di P.L. con barriere manovrate automaticamente dai treni, dotati di protezione propria, questa va realizzata nel modo previsto dal Regolamento sui Segnali; il P.L. protetto deve trovarsi ad almeno metri 50 a valle del relativo segnale.

**P.L. con
barriere
protetti
da segnale**

Caratteristiche dei P.L. esercitati dal G.I. 9. I P.L. esercitati dal G.I. con barriere complete, automatiche e non automatiche sono, di regola, protetti da segnale e muniti di telefono sul posto.

I P.L. con semibarriere manovrate automaticamente, invece non sono protetti da segnali e sono muniti di dispositivi di allarme per guasto e di telefono sul posto.

P.L. con barriere protetti da segnali su linee banalizzate 10. Sulle linee banalizzate i P.L. con barriere complete manovrate automaticamente e non automaticamente sono protetti da segnali, sia per la circolazione sul binario di sinistra che per quella sul binario di destra.

I posti di manovra dei P.L. sono informati della esclusione dalla circolazione di un binario e della successiva riattivazione attraverso apposita segnalazione ottica ed acustica.

La richiesta di consenso di chiusura dei P.L. e la trasmissione delle relative conferme elettriche, da parte dei posti di manovra dei P.L. stessi, sono distinte per binario.

Art. 2

REGIMI DI CHIUSURA DEI PASSAGGI A LIVELLO

Generalità 1. Nei P.L. con barriere manovrate sia automaticamente che non automaticamente la chiusura viene effettuata sulla effettiva marcia dei treni. Con tale regime, la chiusura viene effettuata con modalità atte a garantire il tempestivo completamento della manovra di chiusura delle barriere stesse rispetto all'effettivo transito del treno.

P.L. con barriere non manovrate automaticamente: annuncio dell'approssimarsi dei treni 2. Nei P.L. con barriere non manovrate automaticamente l'addetto alla manovra riceve un annuncio dell'approssimarsi di ciascun treno mediante una delle seguenti forme:

– una segnalazione che indica all'addetto alla custodia il momento in cui deve essere effettuata la chiusura delle barriere;

- la tempestiva richiesta verbale di chiusura, da parte di una stazione o di un qualsiasi posto intermedio precedente che manovri i segnali che proteggono il P.L. o posto di custodia conceda i consensi necessari al posto che li manovra, con conferma registrata di chiusura da parte dell'addetto alla custodia del P.L.. In tale situazione l'inoltro dei treni da parte della stazione o del posto che manovra i segnali sarà subordinato all'anzidetta conferma.

3. Nei P.L. con semibarriere, a funzionamento automatico, la manovra delle barriere stesse nonché l'attivazione e disattivazione delle relative segnalazioni ottiche ed acustiche, vengono comandate direttamente dal treno al passaggio su determinati punti («punti di comando») posti alla distanza prevista dalle apposite norme particolari («distanze di comando»).

**P.L.
con semibarriere
manovrate
automaticamente:
annuncio
dell'approssimarsi
dei treni**

Art. 3

COMUNICAZIONI TELEFONICHE

1. I posti di custodia di P.L. sono muniti di telefono che permette di comunicare con le attigue stazioni, con gli attigui posti di blocco ed, eventualmente, con altri posti ed uffici, oppure con D.U. o D.C.O., sulle linee esercitate con tali sistemi. I posti telefonici lungo la linea sono generalmente distinti con l'indicazione della progressiva chilometrica alla quale sono installati (passaggi a livello km., casa cantoniera km., garitta km., ecc.).

Generalità

I posti telefonici fissi sono individuati dalla lettera «T» dipinta su apposita tabella, sulla garitta o sulle pareti del fabbricato.

Facoltà di uso del telefono 2. L'uso del telefono è permesso soltanto al personale ferroviario per motivi del proprio servizio o per altri motivi inerenti alla sicurezza ed alla regolarità della circolazione dei treni; è proibito di lasciare usare il telefono a terzi o di usarlo per qualsiasi comunicazione privata o personale, eccezione fatta per il solo caso di soccorso urgente. Le anomalie che si verificano nelle apparecchiature telefoniche dovranno essere registrate sul Registro di consegna mod. M.36 P.L.a.

Comunicazioni telefoniche 3. I posti telefonici fissi compresi fra una stazione e l'attigua, sono inseriti, di regola, su uno stesso circuito; perciò, prima di chiamare il posto con cui si vuole corrispondere o d'iniziare la comunicazione, si deve lasciare ultimare la comunicazione eventualmente in corso. Per accertare se vi sia una comunicazione in corso basterà portare all'orecchio il ricevitore ed ascoltare.

Solo in caso di effettiva urgenza è permesso di interrompere una comunicazione in corso.

Dispacci 4. Nella presente Istruzione con il termine «dispaccio», quando non sia diversamente stabilito, s'intende sempre una comunicazione firmata, registrata per iscritto e trasmessa.

Uso del protocollo telefonico 5. Per lo scambio dei dispacci, l'addetto alla custodia del P.L. si avvarrà del protocollo mod. M.100b secondo le stesse norme d'uso stabilite dai commi 4 e 6 dell'art. 18 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori e dei protocolli mod. M.100PL1, M.100PL2 e M.100PL3, le cui norme d'uso sono riportate nell'allegato 1.

Comunicazione su linee a D.U. 6. Sulle linee esercitate con il sistema del D.U., i posti di custodia di P.L. (come gli altri posti di linea e le stazioni) sono collegati con l'Ufficio del D.U. e corrispondono con lui soltanto a mezzo dei telefoni selettivi.

I posti di custodia possono essere chiamati dal D.U. singolarmente o per gruppi, a seconda del dispositivo d'impianto.

Gli apparecchi telefonici in dotazione ai posti di custodia non hanno dispositivo per chiamare il D.U., essendo questi sempre in ascolto al proprio apparecchio. Volendo fare una comunicazione al D.U. basterà premere l'apposito bottone od il pedale ed annunciarsi con le norme di cui al comma 3 (es.: passaggio a livello km. 18).

È fatto divieto di valersi del circuito telefonico del D.U. per comunicare direttamente con gli altri posti di custodia o con le stazioni; ogni comunicazione deve sempre avvenire per il tramite del D.U..

Al termine di ogni comunicazione telefonica il D.U. aggiunge la parola «fine»; il ricevente termina anch'egli con la parola «fine»; il D.U. ripete ancora la parola «fine».

7. In caso di gravi eventi della circolazione, l'addetto alla custodia di un P.L. che intenda avere la precedenza assoluta nell'uso del telefono, dovrà interrompere la comunicazione eventualmente in corso con la formula: «PASSAGGIO A LIVELLO KM..... URGENTE (profilo e nominativo dell'addetto)».

A tale annuncio tutte le comunicazioni in corso dovranno essere immediatamente sospese in modo da consentire all'agente richiedente l'immediata trasmissione delle notizie occorrenti.

Comunicazioni di allarme

*Art. 4***OBBLIGHI GENERALI PER GLI ADDETTI
AL SERVIZIO DI CUSTODIA**

Generalità 1. Il servizio di custodia dei P.L. può essere affidato:
– come incarico esclusivo oppure insieme ad altre mansioni inerenti al servizio delle stazioni, delle fermate, dei posti di blocco, dei bivi, ecc.;
– come incarico temporaneo nel caso di presenza per guasto o altre cause.

Conoscenza delle norme 2. Gli addetti alla custodia dei P.L. esercitati dal G.I. oltre alla presente Istruzione, devono conoscere il Regolamento sui Segnali e, per quanto concerne il loro servizio, l'Istruzione per il servizio dei deviatori.

Consegne 3. L'addetto alla custodia di P.L., prima d'iniziare il proprio servizio, deve prendere visione delle consegne scritte, predisposte dall'addetto cessante (art. 5 comma 3).

Contemporaneamente dovrà prendere in consegna i mezzi di segnalamento, gli attrezzi e gli oggetti, nonché i registri e le pubblicazioni di servizio in dotazione al posto di guardia.

L'addetto cessante è tenuto a rispondere delle consegne incomplete od errate: delle conseguenze è tenuto a rispondere anche il subentrante se, nell'espletamento delle sue mansioni, egli avrebbe potuto avvedersi dell'irregolarità o dell'incompletezza delle consegne e provvedere al riguardo.

Prolungamento del servizio 4. L'addetto alla custodia che ha ultimato il proprio turno, può abbandonare il posto di guardia solo dopo avere effettuato le consegne all'addetto subentrante;

qualora il turno sia continuo, nel caso di ritardata o di mancata sostituzione, l'addetto deve darne immediata comunicazione al D.M. del posto che ha giurisdizione sul P.L. ed attendere la sostituzione, senza abbandonare il posto salvo che non ricorra il caso di cui al successivo comma 9.

5. Sulle linee in cui sono previsti periodi di sospensione dal servizio, gli agenti addetti alla custodia dei P.L. devono:

- assumere servizio, al termine del periodo di sospensione, in tempo utile per il passaggio del primo treno annunciandosi telefonicamente per iscritto ai D.M. delle stazioni limitrofe (o al D.C.O. o al D.U.)⁽¹⁾;
- lasciare il servizio solo dopo il passaggio dell'ultimo treno precedente il periodo di sospensione.

Occorrendo riattivare eccezionalmente la circolazione durante il periodo di sospensione, il primo treno sarà preceduto da una locomotiva isolata o da un mezzo d'opera, allo scopo di richiamare in servizio il personale di stazione e della linea.

La locomotiva isolata o il mezzo d'opera dovrà impegnare con marcia a vista i P.L. e fermarsi in ogni stazione, nonché in corrispondenza dei posti intermedi e dei posti fissi di linea normalmente presenziati, emettendo ripetuti segnali di richiamo.

Gli addetti alla custodia di P.L. che risiedono sul posto dovranno riprendere servizio non appena vengano a ciò richiamati come sopra indicato.

6. L'addetto alla custodia sul posto di un P.L. può essere incaricato della manovra delle barriere di altri P.L. a distanza o anche sul posto. In tale caso la manovra delle barriere dei singoli passaggi deve avvenire in modo che ciascuna risulti effettuata con le modalità e nei termini di tempo stabiliti per il rispettivo regime di esercizio.

**Ripresa
del servizio
dopo la
sospensione**

**Addetto alla
custodia di
più P.L.**

(1) «Dalle ore..... assunto servizio P.L. km. ».

**Presenza
sul posto
di servizio**

7. La presenza sul posto di servizio dell'addetto alla custodia di P.L. deve essere continuativa durante il proprio turno di lavoro.

**Necessità di
allontanamento
dal posto di
servizio**

8. Nel caso che, per inderogabili motivi, si verifichi la necessità di doversi allontanare momentaneamente dal posto di servizio mentre devono transitare treni, l'addetto alla custodia del P.L. deve preventivamente chiudere le barriere dei passaggi a lui affidati assicurandole con chiave ove questa esista e disponendo per i necessari consensi ove le barriere siano collegate con i segnali oppure mettendo a via libera gli eventuali segnali di protezione.

**Impossibilità
di continuare
il servizio**

9. Nel caso che per improvvisi motivi di forza maggiore si verifichi l'impossibilità di continuare il servizio, l'addetto alla custodia potrà abbandonare il proprio posto solo dopo avere ricevuto esplicito benestare da una delle stazioni limitrofe (o dal D.U. o dal D.C.O.).

In tale evenienza, l'addetto alla custodia dovrà rivolgersi al D.M. di una delle stazioni limitrofe (od al D.U. od al D.C.O.) con il dispaccio:

«CAUSA FORZA MAGGIORE P.L. KM E P.L. KM (nel caso che allo stesso addetto sia affidata la manovra delle barriere di altri P.L.) NON CUSTODITI E CON BARRIERE APERTE DOPO VOSTRO BENESTARE E FINO A NUOVO AVVISO».

La stazione interpellata, ove non possa disporre per l'immediato presenziamento con altro agente, dopo aver avvisato con dispaccio della situazione l'altra stazione limitrofa al posto di custodia ed accertato che nessun treno non avvisato è in circolazione sul tratto interessato, risponderà con il dispaccio:

« NULLA OSTA CHE P.L. KM E P.L. KM RESTINO NON CUSTODITI E CON BARRIERE APERTE FINO NUOVO AVVISO».

In modo analogo si regolerà il D.U. o il D.C.O.

Soltanto dopo aver ricevuto il benestare l'addetto alla custodia potrà abbandonare il servizio lasciando le barriere in posizione di apertura.

Per la ripresa del servizio di custodia, da effettuarsi quanto prima possibile, l'addetto alla custodia dovrà trasmettere ai D.M. delle stazioni limitrofe (o al D.C.O. o al D.U.) il dispaccio di "assumo servizio".

10. L'addetto alla custodia si deve mettere in condizione di chiudere tempestivamente tutte le barriere a lui affidate con le modalità di cui al precedente art. 2.

In relazione alle disposizioni di servizio del posto, l'addetto alla custodia, dopo aver effettuato la chiusura delle barriere, deve presenziare il transito dei treni portandosi nel punto di presenziamento prestabilito, munito dei mezzi di segnalamento prescritti dal Regolamento sui Segnali e, oltre a fare la segnalazione di presenziamento nel modo stabilito, deve:

a) accertare che nell'ambito della visuale libera non vi siano ostacoli che si oppongano al passaggio dei treni;

b) osservare i segnali annessi ai treni o che fossero fatti dal personale di scorta dei treni stessi e provvedere di conseguenza;

c) ripetere possibilmente al macchinista eventuali segnali di fermata fatti dal personale del treno, attenendosi, in casi di spezzamento, alle norme di cui al comma 19;

d) fare attenzione a tutto ciò che potrebbe compromettere la sicurezza della circolazione, e provvedere per le occorrenti segnalazioni e comunicazioni.

11. *Soppresso.*

12. L'addetto alla custodia di P.L. di stazione o situati nelle adiacenze delle stazioni che siano interessati da binari impegnati da manovre deve chiudere le barriere a

**Obblighi
connessi al
presenziamento**

**P.L.
interessati
da manovre**

richiesta del D.M. o del personale preposto alle manovre stesse. I manovratori, prima di far avanzare le manovre, devono assicurarsi che le barriere siano chiuse.

**Impiego
di cavalletti
e di segnali**

13. Quando si verifichi un guasto che impedisca il funzionamento delle barriere di un P.L. da uno o da entrambi i lati, la chiusura dal lato delle barriere guaste verrà effettuata, ove possibile, mediante l'impiego di cavalletti di tipo regolamentare.

Detti cavalletti dovranno essere disposti perpendicolarmente all'asse della strada, rivolgendo a questa la parte dipinta a strisce bianche e rosse, in numero adeguato alla larghezza della carreggiata stradale.

Può essere impiegato un solo cavalletto per ogni lato del passaggio a livello, qualora il cavalletto stesso rechi superiormente un disco di colore rosso con bordo bianco, reso interamente riflettente dalla luce.

Nell'intervallo fra un treno e l'altro i cavalletti devono essere sistemati lungo il margine della strada, in modo da non ingombrarne la carreggiata, rivolgendo a questa la parte dipinta a strisce bianche e nere, evitando che la parte dipinta a strisce bianche e rosse risulti visibile dai treni. Il disco a luce riflessa rossa non deve in ogni caso essere rivolto verso i treni.

Quando non vi siano a disposizione gli occorrenti cavalletti, gli agenti incaricati dovranno presentare agli utenti della strada le necessarie segnalazioni di arresto con una bandiera rossa, di giorno, ed una lanterna a luce rossa, la notte.

**Segnalazione
di arresto
dei treni**

14. L'addetto alla custodia di un P.L. per fermare in caso di emergenza un treno deve attenersi alle norme del Regolamento sui Segnali, nonché provocare subito la chiusura dei segnali che eventualmente proteggano il passaggio a livello.

L'addetto alla custodia, quando per l'arresto del treno l'esposizione del segnale a mano possa riuscire intempestiva, dovrà anche fare subito uso delle torce di segnalamento a fiamma rossa di cui eventualmente disponga.

Nell'uso della torcia, si dovrà tenere sempre presente la durata del periodo di accensione della torcia stessa, in modo da assicurare l'efficacia e la tempestività delle relative segnalazioni.

Quando sia necessario portare il segnale di arresto alla distanza di metri 1200 da un ostacolo che il treno non deve oltrepassare, l'addetto alla custodia, dopo aver provveduto alla chiusura delle barriere e dei segnali, si recherà lungo la linea incontro al treno stesso, portando con se il segnale di arresto ben visibile ed una delle torce rosse di cui sia munito.

15. L'impiego della torcia, come l'adozione di qualsiasi altra misura di emergenza, non esime dall'obbligo di effettuare la normale segnalazione di arresto, ove ne perduri la necessità, secondo le norme del Regolamento sui Segnali, e le modalità stabilite dal presente articolo 4.

Completamento della segnalazione di arresto

16. L'addetto alla custodia, quando si verifichi un ingombro sul P.L. o comunque rilevi una situazione di pericolo per i treni, deve immediatamente provvedere di propria iniziativa per l'arresto dei treni stessi con le modalità di cui al comma precedente, a meno che, in relazione alle circostanze di fatto, possa più tempestivamente darne incarico telefonicamente ad altro posto ubicato dal lato del treno atteso.

Interventi di iniziativa in casi di emergenza

L'addetto alla custodia, che rilevi una situazione di pericolo per un treno in transito sul P.L., dovrà subito intervenire per cercare di arrestare il treno stesso (accensione di torcia a fiamma rossa, esposizione di segnali di arresto, richiesta di interventi a posti di servizio successivi o alla sottostazione elettrica, ecc.).

17. L'addetto alla custodia che scorga una torcia a fiamma rossa accesa deve adottare immediatamente gli opportuni provvedimenti per arrestare o fare arrestare i treni dirigentisi verso il punto interessato nonché provvedere per quant'altro occorra in relazione alle specifiche situazioni di fatto che possa rilevare.

Rilevamento di torce a fiamma rossa

Notizie alle stazioni.

18. Di ogni impedimento alla circolazione l'addetto alla custodia deve informare immediatamente le stazioni limitrofe salvo a dare la precedenza a quegli atti necessari per l'arresto dei treni imminenti, che diversamente potrebbero divenire intempestivi.

Le stazioni limitrofe dovranno pure essere informate immediatamente dell'avvenuta rimozione dell'impedimento e delle condizioni nelle quali potrà essere ripresa la circolazione. In tale caso le notizie dovranno essere fornite mediante dispaccio.

Spezzamento del treno in linea

19. L'addetto alla custodia di un P.L. che venga a conoscenza di fughe accidentali di veicoli in linea deve chiudere immediatamente le barriere dei P.L. da lui manovrati, provvedendo inoltre ad arrestare i treni od i mezzi d'opera che siano eventualmente in circolazione in direzione opposta a quella dei veicoli in fuga e accendendo comunque subito, quando ne disponga, una torcia a fiamma rossa. Nella suddetta circostanza l'addetto alla custodia deve anche cercare di fermare i veicoli in fuga collocando sulle rotaie del passaggio a livello qualunque materiale disponibile adatto per una azione frenante.

Divieto di accesso alla sede ferroviaria

20. L'addetto alla custodia di passaggi a livello deve, per quanto possibile, impedire che attraverso i passaggi stessi s'introducano nella sede ferroviaria persone estranee od animali.

Pulizia dei P.L.

21. L'addetto ai passaggi a livello presenziati sul posto deve di regola curare direttamente la pulizia del passaggio stesso compresi gli spazi tra rotaia e controrotaia.

Segnalazioni di anomalie o di occorrenze

22. L'addetto alla custodia deve segnalare alla stazione designata ogni anomalia che riscontrasse negli impianti o nella dotazione dei passaggi a livello in sua consegna, per provocare l'intervento del competente personale, nonché per ottenere tempestivamente i reintegri o le sostituzioni necessarie.

23. Nel caso di mancata chiusura di un P.L. per guasto delle barriere, il D.M. (o D.C.O.) deve avvisare immediatamente gli organi di polizia della situazione di pericolo per l'incolumità individuale in atto sull'impianto.

**Avviso
agli organi
di Polizia
in caso
di guasto**

Art. 5

**DOTAZIONE DEI POSTI DI CUSTODIA
DEI PASSAGGI A LIVELLO**

1. Ogni posto di custodia di P.L. è dotato dei registri e delle pubblicazioni di servizio qui di seguito elencate:

**Registri e
pubblicazioni**

- a) registro delle disposizioni di servizio (R.d.s.);
- b) registro di consegna Mod. M.36 P.L.a ;
- c) registro dei guasti Mod. M.125/a;
- d) fascicoli in vigore dell'Orario di Servizio ove previsti, relativi alla linea od alle linee sulle quali si trova il P.L.;
- e) copia della presente Istruzione, del Regolamento sui Segnali e dell'Istruzione per il Servizio dei Deviatori;
- f) le prescrizioni necessarie per lo svolgimento del servizio;
- g) protocollo telefonico M.100b e, ove necessari, M.100P.L1, M.100P.L.2, M.100P.L.3.

Quando allo stesso addetto alla custodia sia affidata anche la manovra a distanza delle barriere di altri P.L., il posto può essere dotato dei protocolli e registri necessari per l'eventuale presenziamento dei P.L. manovrati a distanza nel caso di guasto delle barriere.

I registri elencati ai punti a) e b) possono essere sostituiti da altri registri in dotazione ai posti stessi.

**Registro
delle
disposizioni
di servizio**

2. Sul R.d.s. devono essere indicati:

– le modalità di esercizio ed il relativo regime di chiusura di ciascun P.L.. In particolare, devono essere specificate le modalità di esercizio da osservare sui tratti di linea ove è ammessa la circolazione di locomotive con maglia sganciabile e i rapporti fra i posti di custodia di P.L. interessati da più linee o da linee con biforcazioni e le stazioni limitrofe;

– gli eventuali collegamenti con i segnali e le modalità con cui sono realizzati i relativi vincoli;

– gli interventi da adottare in caso di guasto alle barriere, alle comunicazioni, ecc.;

– gli altri incarichi affidati all'addetto alla custodia o derivanti dalla particolare disposizione ed ubicazione dell'attraversamento, nonché i registri, le pubblicazioni di servizio, gli oggetti ed attrezzi in dotazione al posto.

Verranno inoltre annotate in detto registro, in ordine cronologico, tutte le prescrizioni e le disposizioni scritte consegnate di volta in volta all'addetto alla custodia in relazione al suo servizio e da tenere in evidenza per tutto il periodo di validità delle istruzioni con esse ripartite.

**Registro
di consegna**

3. Sul registro di consegne M. 36 P.L.a gli agenti addetti alla custodia devono registrare le consegne effettuate ad ogni cambio di turno specificando:

– l'ora del cambio;

– il numero dell'ultimo fonogramma registrato nei protocolli in dotazione;

– la regolarità delle attrezzature consegnate;

– le condizioni di efficienza degli apparati di sicurezza e della situazione dei piombi e sigilli ad aletta; nello spazio riservato alle annotazioni le irregolarità che dovessero verificarsi nel funzionamento dei dispositivi ed i provvedimenti presi di conseguenza, le interruzioni telefoniche, le anomalie in genere, ecc..

4. Il posto di custodia dei passaggi a livello deve essere dotato dei seguenti oggetti ed attrezzi: **Oggetti ed attrezzi**

- a) una bandiera a mano rossa;
- b) due bandiere rosse, con relativa asta lunga a puntale;
- c) due lanterne da segnali, a luce bianca e rossa;
- d) due torce da segnalazione a fiamma rossa;
- e) un raschietto per la pulizia delle scanalature fra le rotaie e le controrotaie del passaggio a livello;
- f) se necessario una serie di piombi o sigilli ad aletta numerati progressivamente, una tenaglia con punzoni P.P. per effettuare la ripiombatura dei piombi o la sigillatura dei sigilli provvisoria ed una cassetta di contenimento piombi o sigilli usati. Ai posti di custodia che hanno piombato soltanto l'antiregrosso⁽¹⁾ e/o la maniglia apribile per lo svincolo del collegamento tra segnale e P.L., non vengono forniti né la tenaglia né la scorta dei piombi o sigilli.

Il posto può essere anche dotato di cavalletti di tipo regolamentare, in numero proporzionato a quello dei P.L. eventualmente manovrati dallo stesso addetto alla custodia.

Infine, nel caso che allo stesso addetto alla custodia sia affidata anche la manovra a distanza delle barriere di altri P.L., il posto può essere dotato anche degli altri segnali ed attrezzi necessari per l'eventuale presenziamento del P.L. manovrato a distanza nel caso di guasto delle barriere.

5. I posti di custodia dei P.L. ove vengono svolte anche altre mansioni devono essere muniti di quanto previsto dalle singole Istruzioni o Disposizioni inerenti ai servizi da svolgere. **Posti di custodia con mansioni promiscue**

(1) L'antiregrosso è un dispositivo che impedisce l'inversione della manovra delle barriere prima che ne sia stato effettuato il completamento.

Art. 6

**PASSAGGI A LIVELLO CON BARRIERE
COMPLETE MANOVRATE AUTOMATICAMENTE**

Generalità 1. I P.L. di linea con barriere complete manovrate automaticamente che chiudono l'intera carreggiata, possono essere protetti, lato ferrovia, nel seguente modo:

- 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 i segnali di 1^a categoria che svolgono anche la funzione di segnale di avviso di una stazione.

Le caratteristiche d'impianto dei P.L. di cui al presente articolo devono essere riportate nei R.d.s. dei posti interessati.

Comando per la richiesta del consenso di chiusura 2. Il comando per la richiesta del consenso di chiusura delle barriere è attivato nel modo seguente:

- a) 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, quando la protezione viene effettuata col segnale di partenza di una stazione, o direttamente dal treno negli altri casi;
 - 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;

b) linee a doppio binario banalizzate:
- per la circolazione, sia sul binario di sinistra che di destra, il comando per la richiesta del consenso di chiusura delle barriere è attivato con la formazione dell'itinerario di partenza, se la protezione è effettuata col segnale di partenza o direttamente dal treno negli altri casi. Nel 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; pertanto, i D.M. interessati devono adottare le cautele necessarie per garantire la marcia dei treni in corrispondenza dei P.L. interessati.

c) linee a semplice binario:
- il comando per la richiesta del consenso di chiusura delle barriere è attivato con la formazione dell'itinerario di partenza, quando la protezione viene effettuata col segnale di partenza di una stazione, o direttamente dal treno negli altri casi.

3. 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.

P.L. protetti dai segnali di partenza

4. I P.L. sono dotati dei seguenti dispositivi di controllo di tipo ottico ed acustico, ubicati nel posto di controllo (stazione o posto centrale D.C.O.):

Dispositivi di controllo

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

5. Nel caso che al verificarsi di allarme di prolungata chiusura (o di anormalità relativa alla segnalazione di apertura delle barriere) non vi siano treni in circolazione e si abbia modo di presumere che l'allarme, o l'anormalità, siano dovuti a guasto dell'impianto, si dovrà effettuare la liberazione artificiale con le seguenti modalità:

Compiti dell'agente addetto al controllo in caso di allarme

- sulle linee a doppio binario banalizzate, mediante azionamento del dispositivo di fuori servizio interessato e con l'osservanza di quanto previsto dalle specifiche norme previste 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.. Tale tasto, che, sulle linee a doppio binario, è sempre distinto per binario, è di regola ubicato:

- sulle linee a semplice binario, nella stazione di controllo;
- sulle linee a doppio, nelle due stazioni limitrofe. Esso 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 essere ripresa prescrivendo ai treni marcia a vista 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 e provvedere per il preenziamento del P.L., secondo le modalità stabilite nel R.d.s..

Situazioni particolari

6. Per i P.L. 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 che non automatica delle barriere. In tali casi, dallo stesso posto di manovra possono essere manovrati anche altri P.L..

Presenziamento

7. Per lo svolgimento del servizio con la manovra non automatica delle barriere, devono essere emanate dalle Unità periferiche interessate specifiche norme, da inserire nei R.d.s. dei posti interessati, basate sui seguenti principi:

– la leva che permette il passaggio al servizio non automatico, deve essere azionata dall'agente addetto alla custodia 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;

– nel periodo in cui il servizio viene svolto con la manovra non automatica delle barriere, devono essere osservate le stesse modalità previste dall'articolo 8;

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

8. *Soppresso.*

**P.L. sussidiati
da segnali
luminosi
e di segnali**

9. I P.L. 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 del consenso. Si fa eccezione, oltre che per i P.L. rientranti tra quelli di cui all'art. 8 comma 22, anche per quelli manovrati sul posto prima dell'automatizzazione delle barriere.

**Svincolo del
collegamento**

10. I P.L. protetti dai segnali di partenza, esclusi quelli ubicati sulle linee a semplice binario telecomandate o sulle linee dove è prevista l'attivazione del telecomando, sono muniti di 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.) 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 ovviamente quelli per i quali, in caso di presenziamento, sia stata istituita la chiusura treno per treno.

L'azionamento di tale tasto esclude automaticamente anche l'eventuale consenso TV di cui all'art. 9 comma 8a) dalle condizioni necessarie per l'apertura del segnale.

Se la stazione è disabilitata l'uso di tale tasto da parte dell'A.G. non è ammesso e di conseguenza il movimento dei treni dovrà avvenire con segnale a via impedita.

**Guasto di un
segnale che
protegge P.L.**

11. I D.M. prima di disporre per il superamento a via impedita di un segnale che protegge P.L. con barriere complete manovrate automaticamente, rispetto all'impegno dei predetti P.L. da parte del treno:

– non devono adottare alcun provvedimento cautelativo, qualora esistano i necessari consensi dei P.L. protetti;

– devono prescrivere la marcia a vista, qualora per guasto od inutilizzabilità del relativo apparato, alla stazione non pervengono consensi elettrici, fino a quando non si provvederà al presenziamento del P.L..

Sulle linee banalizzate le predette procedure devono essere adottate sia per la circolazione a sinistra che per quella a destra.

12. Gli altri agenti autorizzati a disporre per il superamento a via impedita di un segnale che protegge P.L. con barriere complete azionate automaticamente, rispetto all'impegno dei predetti P.L. da parte del treno:

– non devono adottare alcun provvedimento cautelativo, qualora esistano i necessari consensi dei P.L. protetti;

– devono prescrivere al treno marcia a vista in corrispondenza dei P.L. interessati, qualora per guasto od inutilizzabilità del relativo apparato, alla stazione non pervengono consensi elettrici, fino a quando non si provvederà al presenziamento dei P.L..

Sulle linee banalizzate le predette procedure devono essere adottate sia per la circolazione a sinistra che per quella a destra.

Su tali linee in caso di prolungata chiusura delle barriere non causata da normale fatto di circolazione si potrà tentare di effettuare la liberazione artificiale mediante l'azionamento del dispositivo di fuori servizio interessato con l'osservanza di quanto previsto dalle specifiche norme per tali linee.

Se invece la stazione precedente interviene per esonerare i treni dal rispetto del segnale di un posto intermedio, spetta a tale stazione, prima di inviare ciascun treno, di prescrivere al treno la marcia a vista fino al presenziamento del P.L.. Tali norme vanno applicate dalle stazioni anche nel caso di invio di treni sul binario illegale.

Presenziamento 13. L'agente incaricato del presenziamento, appena giunto sul posto, deve annunciarsi telefonicamente per iscritto alle stazioni limitrofe (o al D.C.O. o al D.U.) ⁽¹⁾ sorvegliando con la massima attenzione la zona dell'attraversamento. Nel caso le suddette stazioni non siano presenziate da D.M. l'avviso deve essere esteso alla stazione limitrofa abilitata.

Per lo svolgimento del servizio devono essere adottate le modalità di cui ai successivi commi 15 e 16.

Dispositivi e segnalazioni di P.L. manovrati automaticamente 14. Per i P.L., con barriere manovrate solo automaticamente, le Unità periferiche interessate, possono prevedere i 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 P.L.;
- 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..

15. Per i P.L. muniti dei dispositivi di cui al precedente comma 14 l'agente che viene incaricato del presenziamento del P.L., al manifestarsi della segnalazione di annuncio di cui alla lettera 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 comma 14 lettera c), deve essere

(1) «Dalle ore..... assumo servizio P.L. km. ».

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 comma 14 lettera b). Non pervenendo tale segnalazione, la rimozione della protezione potrà essere effettuata solo previa autorizzazione scritta di una delle 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 da segnale di partenza, qualora non pervenga il consenso di chiusura, ai treni deve essere prescritta marcia a vista in corrispondenza del P.L. presenziato fino a quando non venga istituita la chiusura treno per treno con le modalità di cui al successivo comma 16; in tal caso, 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 devono essere osservate le norme di cui al successivo comma 16 (ai treni interessati deve essere prescritta la marcia a vista specifica salvo che sia stata istituita la chiusura treno per treno).

L'uso dei dispositivi suddetti nonché le norme di esercizio di tali P.L., devono essere riportate nei R.d.s. dei posti interessati.

**Norme di
presenzia-
mento
in assenza
di particolari
dispositivi**

16. Per i P.L. non muniti dei dispositivi di cui al precedente comma 14 o con tali dispositivi non utilizzabili, il D.M. (D.C.O. o A.G.), avuta conferma, con dispaccio, del presenziamento del P.L. deve avanzare la prima richiesta di conferma di chiusura solo dopo essersi assicurato che l'ultimo treno inoltrato senza aver richiesto ed ottenuto la conferma di chiusura è giunto nella successiva stazione abilitata.

Nel caso il posto di manovra segnali che protegge il P.L. sia una stazione disabilitata, le modalità per ricevere tale notizia, nonché quelle relative alla successione dei treni da parte dell'A.G., devono essere stabilite in sede locale e riportate nei R.d.s. interessati.

Se invece la stazione precedente abilitata interviene per esonerare i treni dal rispetto del segnale del posto intermedio, spetta a tale stazione di richiedere, treno per treno, la conferma di chiusura all'agente che presenzia il P.L.

La riapertura del P.L. non deve essere effettuata dall'addetto al presenziamento prima che vi siano transitati tutti i treni per i quali ha trasmesso il dispaccio di conferma di chiusura.

L'agente incaricato del presenziamento, per la manovra sul posto delle barriere, dovrà attenersi a quanto prescritto nel R.d.s. del P.L. automatico, ove devono precisate le operazioni da eseguirsi per la manovra elettrica o manuale delle barriere.

In ogni caso l'incaricato potrà cessare il presenziamento solo dopo avere ricevuto esplicito ordine dal D.M. ed avere rimesso i dispositivi in condizione di normale funzionamento automatico.

Art. 7

**PASSAGGI A LIVELLO CON SEMIBARRIERE
MANOVRATE AUTOMATICAMENTE**

1. L'efficienza dei dispositivi dei P.L. con semibarriere manovrate automaticamente è controllata a distanza in un posto di controllo. **Dispositivi di controllo**

Nel posto di controllo sono previsti due o tre dispositivi di allarme (ciascuno dei quali fornisce un'indicazione ottica ed una acustica) e precisamente:

a) allarme per guasto (mancata chiusura delle barriere, mancata accensione delle luci rosse lampeggianti del passaggio a livello, tallonamento barriere, ecc.);

b) allarme per mancanza di energia elettrica;

c) allarme per prolungata chiusura delle barriere.

I dispositivi di allarme di tipo *a)* e di tipo *b)* sono realizzati in tutti gli impianti mentre quello di tipo *c)* può non esistere e, in tal caso, l'allarme di tipo *a)* comprende anche la condizione d'indebita permanenza delle barriere in posizione di chiusura.

L'allarme di tipo *a)* indica che il P.L. automatico è da considerarsi guasto a tutti gli effetti. Tale tipo di allarme, è collegato con i segnali delle due stazioni limitrofe ed almeno in una delle due stazioni è distinto per P.L..

L'allarme di tipo *b)* notifica un'anormalità dalla quale potrà successivamente derivare l'inefficienza del passaggio a livello, qualora essa si protragga oltre un certo periodo di tempo (dipendente, caso per caso, dall'autonomia dell'impianto di alimentazione di riserva).

L'allarme di tipo *c)* indica che le barriere sono rimaste chiuse oltre 5 minuti primi.

In caso di allarme, l'agente addetto al controllo, qualora non sia un D.M. deve darne immediata comunicazione telefonica al D.M. della stazione designata secondo le norme contenute nel R.d.s..

In base alla segnalazione così ricevuta o all'allarme agente direttamente nel suo ufficio, il D.M. (D.C.O. o A.G.) si regolerà come specificato nei successivi commi 2, 3 e 4.

Allarme di tipo a 2. In caso di allarme di tipo *a*) il D.M. (o D.C.O.) provvederà per i necessari interventi di emergenza e, fino all'istituzione del presenziamento, praticherà o farà praticare ai treni che invia verso il P.L. la prescrizione di viaggiare con marcia a vista in corrispondenza del passaggio stesso. Egli avviserà subito del guasto la stazione limitrofa perché quest'ultima provveda in modo analogo per le prescrizioni ai treni in senso opposto.

Al fine di consentire l'apertura del segnale interessato il D.M. deve azionare, se previsto, un apposito tasto di soccorso che consente di svincolare il collegamento tra allarme di tipo *a*) e il segnale di partenza.

Tale tasto, normalmente piombato, è riferito ad ogni singolo P.L., è distinto per senso e, sulle linee banalizzate, anche per binario. Esso deve essere azionato treno per treno solo dopo avere adottato le necessarie cautele (marcia a vista sul P.L. o, in caso di presenziamento, chiusura treno per treno). Il D.M. richiederà, inoltre, l'intervento dell'A.M. e provvederà per il presenziamento secondo le modalità riportate nel R.d.s. della stazione. Per l'inizio del servizio di presenziamento devono osservarsi le norme di cui al successivo comma 6.

Se la stazione è disabilitata l'uso di tale tasto da parte dell'A.G. non è ammesso e di conseguenza il movimento dei treni dovrà avvenire con segnale a via impedita.

L'A.G. dovrà praticare ai treni che invia verso il P.L. la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza del P.L. stesso fino a quando non si provvederà al presenziamento del P.L. Egli, inoltre, dovrà avvisare subito la stazione limitrofa perché quest'ultima provveda in modo analogo per le prescrizioni ai treni in senso opposto.

Allarme di tipo b 3. In caso di allarme di tipo *b*) il D.M. (o D.C.O.) provvederà subito a chiamare l'A.M. e predisporrà il presenziamento del passaggio a livello che verrà attuato, con le modalità previste per l'allarme di tipo *a*), solo se la mancanza di energia si protrarrà oltre un termine stabilito d'intesa fra le Unità periferiche interessate e precisato nel R.d.s. della stazione.

Se la stazione è disabilita l'A.G. dovrà avvisare il D.M. della stazione designata che dovrà adottare i provvedimenti di cui al precedente capoverso.

4. In caso di allarme di tipo *c*) il D.M. (D.C.O. o A.G.), **Allarme di tipo c** se rileva che l'allarme è dipeso da normale fatto di circolazione, non dovrà adottare alcun provvedimento.

Nel caso in cui al verificarsi dell'allarme non vi sono treni in circolazione, e il D.M. (D.C.O. o A.G.) ha modo di presumere che la prolungata chiusura delle barriere è dovuta a guasto dell'impianto, egli richiederà subito l'intervento dell'A.M. e praticherà ai treni che non siano ancora partiti dalla propria stazione, la prescrizione di non superare 30 km/h in corrispondenza del P.L. e di emettere ripetuti fischi in precedenza allo stesso, per guasto in posizione di chiusura delle relative barriere.

Egli avviserà dell'anormalità la stazione limitrofa perché questi provveda in modo analogo per le prescrizioni ai treni in senso opposto.

Sulle linee a doppio binario banalizzate si potrà tentare di effettuare la liberazione artificiale mediante l'azionamento del dispositivo di fuori servizio interessato con l'osservanza di quanto previsto dalle specifiche norme per tali linee.

In tutti i casi in cui, in coincidenza con un allarme di tipo *c*), viene riscontrata un'anormalità di circolazione suscettibile di provocare una chiusura di lunga durata delle barriere del P.L. (guasto di locomotive in linea, svio veicoli, ecc.) il D.M. interessato praticherà ai treni la predetta prescrizione e, occorrendo, provvederà per il presenziamento del P.L.

5. In apposito locale posto in corrispondenza del P.L. **Dotazione dei P.L.** con semibarriere automatiche sono a disposizione i seguenti mezzi:

- i dispositivi atti a consentire la manovra sul posto, elettrica od a mano, delle barriere, secondo le disposizioni di dettaglio del P.L. automatico;

- una bandiera rossa;
- una lanterna a luce bianca e rossa;
- una torcia da segnalamento a fiamma rossa;
- due o più cavalletti per l'eventuale sostituzione delle barriere;
- le pubblicazioni, i moduli ed i registri, prescritti come dotazione normale dei P.L. presenziati.

Il P.L. con semibarriere automatiche è inoltre dotato di telefono collegato con le due stazioni limitrofe.

Presenziamento

6. L'agente incaricato del presenziamento appena giunto sul posto, deve:

- chiudere le barriere, se eventualmente aperte, avvalendosi della manovra elettrica se funzionante o della manovra a mano delle barriere in caso contrario, ovvero sostituirle, se inefficienti, con i cavalletti o con le prescritte segnalazioni di arresto a mano;
- annunciarsi telefonicamente per iscritto alle stazioni limitrofe (o al D.C.O.) ⁽¹⁾.

7. Il D.M. (D.C.O. o A.G.), avuta conferma, con dispaccio, del presenziamento del P.L., deve avanzare la prima richiesta di conferma di chiusura solo dopo essersi assicurato che l'ultimo treno inoltrato senza aver richiesto ed ottenuto la conferma di chiusura è giunto nella successiva stazione abilitata.

Nel caso che la stazione sia disabilitata, le modalità per recepire tale notizia, nonché quella relativa alla successione dei treni da parte dell'A.G., devono essere stabilite in sede locale e riportate nel R.d.s..

Compiti dell'incaricato del presenziamento

8. L'agente incaricato del presenziamento, per la manovra sul posto delle barriere, deve attenersi a quanto prescritto nel R.d.s. del P.L. automatico, ove devono essere precisate le operazioni da eseguirsi sia nel caso in cui la manovra possa effettuarsi elettricamente sia quando la manovra debba farsi a mano.

(1) «Dalle ore..... assunto servizio P.L. km. ».

La riapertura del P.L. deve essere effettuata dall'addetto del presenziamento solo dopo che vi siano transitati tutti i treni per i quali ha trasmesso il dispaccio di conferma di chiusura.

Egli potrà cessare il presenziamento solo dopo avere ricevuto esplicito ordine dal D.M. ed avere rimesso i dispositivi in condizione di normale funzionamento automatico.

9. Il personale interessato che venga a conoscenza della rottura delle barriere o di eventuali altre anomalie che potrebbero compromettere la sicurezza della circolazione, anche se non abbiano provocato l'allarme di tipo *a*), deve immediatamente attuare gli stessi provvedimenti previsti per lo stesso allarme di tipo *a*).

Guasti non segnalati dal dispositivo di allarme

10. *Soppresso.*

11. Per i P.L. con semibarriere manovrate automaticamente e con punto di comando nell'ambito della stazione, il comando stesso è di norma inattivo. Esso viene in genere automaticamente attivato dall'apparato esistente nella stazione con la formazione dell'itinerario.

P.L. con punto di comando nell'ambito della stazione

Tuttavia, per particolari situazioni proprie di ciascun impianto, sono previsti particolari tasti aventi la funzione di attivare o disattivare il comando automatico o quella di realizzare la chiusura diretta delle barriere.

12. Per l'effettuazione di movimenti di manovra che richiedono la chiusura di P.L. con semibarriere manovrate automaticamente, la chiusura tessa potrà ottenersi o con comando diretto o tramite apparato, od a mezzo di apposito dispositivo di comando automatico.

13. Le modalità di impianto e di esercizio dei P.L. con semibarriere automatiche con punto di comando nell'ambito delle stazioni devono essere dettagliatamente precisate nei R.d.s. delle stazioni stesse.

14. Nelle stazioni munite di dispositivi di disabilitazione, e con punti di comando di P.L. automatico posti nell'ambito delle stesse, il relativo comando automatico di chiusura deve essere reso permanentemente attivo, anche per la circolazione in senso illegale sulle linee a doppio binario, all'atto della disabilitazione.

Se però esistono tasti aventi la funzione, per determinati movimenti di treno di disattivare il comando automatico di chiusura del P.L., la disabilitazione può essere consentita alle condizioni di volta in volta concordate tra le Unità periferiche interessate.

In caso di disabilitazione accidentale di una stazione, nella quale non siano soddisfatte le condizioni d'impianto o normative predette, l'agente di guardia dovrà considerare il P.L. automatico guasto e regolarsi di conseguenza per l'inoltro dei treni; tale eventualità deve essere prevista e disciplinata dalle disposizioni locali dell'impianto.

**Lavori
stradali
sul P.L.
automatico**

15. Nel caso di esecuzione di lavori che comportino la deviazione del traffico stradale su di un'unica parte della carreggiata, dovrà attuarsi il presenziamento del P.L. con apposito agente che provvederà alla chiusura a mezzo di cavalletti, previa disattivazione dell'automatismo delle barriere, con le modalità del comma 8.

Art. 8

**PASSAGGI A LIVELLO CON BARRIERE
NON MANOVRATE AUTOMATICAMENTE**

1. Nei P.L. con barriere non manovrate automaticamente dai treni e protetti da segnali, la manovra a via libera di questi ultimi avviene solo dopo che siano state chiuse le barriere dei P.L. stessi.

**Modalità
di Esercizio**

Quando le barriere sono manovrate da un posto di custodia diverso da quello che manovra i segnali (stazione, bivio, posto di blocco, ecc.) l'addetto alla custodia del P.L. riceve di volta in volta una comunicazione o segnalazione dell'approssimarsi dei treni dal lato protetto dal segnale. Dette comunicazioni o segnalazioni (trasmesse nell'imminenza di ciascun treno in modo da non arrecare ritardo al treno stesso e con modalità stabilite caso per caso dal R.d.s. del posto che manovra il segnale) fanno obbligo all'addetto alla custodia del P.L. di effettuare la chiusura delle barriere. L'addetto alla custodia del P.L., dopo aver chiuso le barriere stesse, trasmetterà al suddetto posto di manovra segnali il consenso necessario per l'apertura dei segnali.

Quando invece la manovra delle barriere è affidata allo stesso posto che effettua la manovra del segnale, l'addetto alla custodia viene messo tempestivamente a conoscenza dell'approssimarsi di ciascun treno; solo dopo aver chiuso le barriere l'addetto alla custodia potrà aprire il segnale che protegge il P.L. dal lato da cui deve provenire il treno, richiudendolo appena questo lo abbia sorpassato, prima di aprire nuovamente le barriere.

P.L. non protetti da segnale

2. Nel caso eccezionale di P.L. con barriere non manovrate automaticamente e non protetti da segnale, la chiusura delle barriere deve essere effettuata sull'effettiva marcia dei treni mediante richiesta verbale di chiusura e dispaccio di conferma di chiusura da parte dell'addetto alla custodia prima dell'inoltro da una stazione di ciascun treno. In mancanza di tale conferma ai treni deve essere prescritta la marcia a vista in corrispondenza dei P.L. per i quali manca la conferma di chiusura.

Manovra delle barriere

3. La manovra di chiusura e di apertura delle barriere deve essere eseguita in modo da non dar luogo a posizioni delle barriere che possano determinare pericolo di investimento da parte dei veicoli stradali.

4. Quando il P.L. sia munito di barriere sdoppiate (due per ciascun lato - separatamente per i due sensi di circolazione stradale), la chiusura deve essere effettuata iniziando da quelle che sbarrano l'accesso al P.L. stesso, nel normale senso di circolazione, e la riapertura da quelle di uscita.

5. La manovra a distanza delle barriere di P.L. può essere affidata agli addetti alla custodia di altri passaggi a livello oppure, come incarico suppletivo ad agenti che svolgono altre mansioni.

6. La manovra delle barriere comandate a distanza deve essere eseguita in base alle istruzioni impartite caso per caso a seconda delle caratteristiche del dispositivo di comando, rispettando, ove richiesto, la velocità di azionamento prescritta. Ciò allo scopo di non pregiudicare le caratteristiche regolamentari (anticipo e durata) della segnalazione, automaticamente connessa con la manovra delle sbarre, che avverte l'utente stradale dell'imminenza dell'abbassamento delle barriere.

7. Per la riapertura delle barriere manovrate a distanza dovranno osservarsi le norme seguenti:

Riapertura delle barriere

a) se nel posto di custodia esistono segnalazioni ottiche od acustiche messe in funzione direttamente dal treno al transito sul P.L., oppure tra quest'ultimo ed il segnale che lo protegge esiste un collegamento di sicurezza bloccabile, la riapertura delle barriere dovrà avvenire quando si manifestano le suddette segnalazioni o quando si verifica la liberazione⁽¹⁾.

b) se, in via permanente od anche soltanto temporanea, non sussiste alcuna delle condizioni di cui al precedente punto a), l'addetto alla custodia dovrà, prima di riaprire le barriere, osservare un conveniente tempo di attesa dopo di che dovrà chiedere notizia telefonica, non registrata, ad un posto successivo opportunamente ubicato (stazione, posto di linea fisso, ecc.) che il treno interessato abbia oltrepassato il P.L. considerato.

Nel caso in cui la linea sulla quale si trova il P.L. sia retta a dirigenza unica, le notizie di cui sopra dovranno essere assunte tramite il D.U., o direttamente o stando in ascolto al telefono sino al momento nel quale la stazione limitrofa dà al D.U. la comunicazione di «giunto» o di «transitato» relativa al treno interessato.

Le norme per la riapertura delle barriere dovranno essere inserite nei R.d.s. delle stazioni e dei posti interessati.

8. Nei P.L. manovrati a filo è previsto, per ovviare a situazioni di emergenza quali ad esempio l'imprigionamento di un veicolo sotto o tra le barriere, un apposito dispositivo, applicato all'antireggressore ed assicurato con piombo tondo, che dopo effettuata la spiombatura consente in qualsiasi momento l'inversione della manovra delle barriere.

P.L. manovrati a filo

(1) Se il bloccamento di un determinato P.L. è comune ad altri P.L. manovrati dallo stesso operatore o, più in generale, ad altri enti (ad es. deviatoti), la liberazione può essere cumulativa per tutti gli enti suddetti e verificarsi, nei riguardi del P.L. considerato, prima che quest'ultimo venga impegnato dal treno.

In tal caso la riapertura delle barriere, oltre che alla liberazione, deve essere subordinata all'accertamento - da farsi a cura dell'operatore - che il treno ha superato il P.L..

Alla ripiombatura dell'antiregessore provvede, con piombo tondo, l'A.M. che deve essere subito informato.

Liberazione artificiale

9. Qualora dopo il passaggio del treno non si verifichi la regolare liberazione (articolo 1/7), 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.

La liberazione artificiale dovrà essere effettuata secondo le norme previste dai R.d.s. di ogni singolo impianto e, nel caso di barriere manovrate a distanza, anche dal precedente comma 7 lettere a) e b).

Inoltre, nel caso di posti di linea che provvedono alla manovra di P.L. ed alla trasmissione di consensi agenti sui segnali che proteggono i P.L. stessi, la liberazione artificiale potrà essere effettuata:

a) d'iniziativa dell'addetto alla custodia, se l'impianto di trasmissione di consensi permette, per ciascun senso di marcia dei treni e, sulle linee a doppio binario, per ciascun binario, la concessione di un consenso mediante una manipolazione distinta per binario e soltanto dopo che il treno precedente ha superato il P.L.;

b) su autorizzazione con dispaccio di una delle stazioni limitrofe,⁽¹⁾ in tutti gli altri casi.

Qualora, anche dopo l'esecuzione di tali operazioni, per guasto agli organi di manovra, non sia possibile provvedere alla riapertura delle barriere di un P.L. manovrato a distanza, l'addetto alla custodia dovrà subito richiedere l'intervento dell'A.M. e provvedere, per quanto possibile, ad una sorveglianza sul P.L. stesso.

(1) La stazione concederà tale autorizzazione soltanto dopo aver acquisito la certezza, previe comunicazioni telefoniche registrate con la stazione attigua, che nella tratta non vi siano treni in circolazione. La ripresa della normale circolazione potrà avvenire solo dopo che l'addetto alla custodia avrà confermato con dispaccio la ripiombatura del tasto di liberazione artificiale.

10. I D.M. prima di disporre per il superamento a via impedita di un segnale che protegge P.L. non manovrati automaticamente devono osservare le seguenti procedure:

**Inefficienza
dei segnali che
proteggono
P.L.**

- se trattasi di P.L. in loro consegna, devono aver provveduto per la chiusura prima del movimento del treno. In caso di mancata chiusura devono prescrivere o far prescrivere la marcia a vista in attesa del presenziamento;

- se trattasi di P.L. non in loro consegna:

- qualora esistano i necessari consensi dei P.L. protetti non devono adottare, ai fini dell'impegno dei P.L. predetti da parte del treno, alcun provvedimento cautelativo, salvo quanto previsto al comma 15 b);

- qualora per guasto od inutilizzabilità del relativo apparato, alla stazione non pervengono consensi elettrici da un posto di custodia di P.L., la chiusura dei P.L. continuerà ad essere regolata in base all'effettiva marcia dei treni, mediante richiesta verbale di chiusura da parte della stazione e dispaccio di conferma di chiusura da parte del posto di custodia, prima dell'invio di ciascun treno. In mancanza di detto dispaccio si deve prescrivere al treno marcia a vista in corrispondenza dei P.L. interessati.

L'addetto alla custodia deve, salvo il caso di cui al seguente capoverso, trasmettere il primo dispaccio di conferma di chiusura solo dopo il transito, sul o sui P.L. in sua consegna, dell'ultimo treno per il quale ha concesso il consenso.

Qualora per la concessione della conferma dovesse attendersi il transito del primo treno per il quale il consenso elettrico, pur essendo stato concesso non è pervenuto, la stazione, dopo essersi accertata (facendosi dare, occorrendo, il dispaccio di giunto dalla stazione attigua) che il treno precedentemente inviato abbia superato il od i P.L. interessati, autorizzerà con dispaccio il posto di custodia a trasmettere la prima conferma di chiusura.

La riapertura dei P.L. non deve essere effettuata prima che vi siano transitati tutti i treni per i quali è stato trasmesso il dispaccio di conferma di chiusura.

Le procedure di cui al presente comma devono essere adottate anche sulle linee non banalizzate per i treni inoltrati sul binario illegale.

11. Gli altri agenti autorizzati a disporre per il superamento a via impedita di un segnale che protegge P.L. devono osservare le seguenti procedure:

- se trattasi di P.L. in loro consegna, devono aver provveduto per la loro chiusura prima del movimento del treno. In caso di mancata chiusura devono prescrivere la marcia a vista in attesa del presenziamento;
- se trattasi di P.L. non in loro consegna:
 - qualora esistano i necessari consensi dei P.L. protetti non devono adottare, ai fini dell'impegno dei P.L. predetti da parte del treno, alcun provvedimento cautelativo;
 - qualora per guasto od inutilizzabilità del relativo apparato, al posto intermedio non pervengono consensi elettrici, devono prescrivere al treno marcia a vista in corrispondenza dei P.L. per i quali i consensi elettrici non sono pervenuti, fino al presenziamento del P.L..

Se invece per qualsiasi motivo la stazione precedente interviene per esonerare i treni dal rispetto del segnale di un posto intermedio, spetta a tale stazione, prima di inviare ciascun treno, di assicurarsi preventivamente della chiusura dei P.L. protetti dal segnale anzidetto.

Per i P.L., protetti dal segnale di un posto intermedio ed in consegna all'agente di tale posto, in caso di esonero dei treni dal rispetto di detto segnale, la procedura di cui sopra va adottata fra la stazione precedente ed il posto intermedio.

Le norme di cui sopra vanno applicate dalle stazioni anche nel caso di invio di treni sul binario illegale.

La stazione interessata all'esonero dei treni dal rispetto di segnali di posti intermedi, deve formulare la prima richiesta di conferma di chiusura per i P.L.

protetti dai segnali medesimi, solo dopo essersi assicurata che nessun treno partito dalla stazione stessa si trova in circolazione fino alla stazione successiva, ed averne data conferma con dispaccio al posto di custodia; a tal fine si farà trasmettere, occorrendo, dalla stazione successiva il dispaccio di giunto dell'ultimo treno inviato.

Il posto di custodia, a sua volta, deve trasmettere il primo dispaccio di conferma di chiusura alla stazione, solo dopo aver ricevuto da questa il dispaccio di cui al capoverso precedente.

12. Nel caso in cui si verifichi un guasto nel dispositivo di collegamento tra P.L. e segnale per cui, pur essendo state chiuse le barriere, non possa agirsi sul dispositivo di manovra del segnale o su quello di trasmissione del consenso, potrà provvedersi allo svincolo del collegamento stesso con le norme di cui al comma 14.

**Guasti del
dispositivo di
collegamento
che
impediscono
la manovra
del segnale**

In tal caso sarà effettuata (o consentita mediante la trasmissione di un consenso elettrico) l'apertura del segnale solo dopo aver provveduto alla regolare chiusura delle barriere.

13. Nel caso in cui si verifichi un guasto del dispositivo di collegamento che impedisca la riapertura delle barriere dopo l'avvenuto transito del treno, il P.L. potrà essere riaperto procedendo come segue:

**Guasti del
dispositivo di
collegamento
che
impediscono
la riapertura
delle barriere**

a) se il collegamento non è bloccabile, oppure se lo stesso è bloccabile ed è regolarmente avvenuta la liberazione (art. 1/7), mediante lo svincolo del collegamento stesso con l'osservanza delle norme di cui al comma 14. Anche in questo caso per i treni successivi, l'apertura del segnale sarà effettuata (o consentita), solo dopo la regolare chiusura delle barriere da parte dell'addetto alla custodia;

b) se il collegamento è bloccabile e la riapertura delle barriere è impedita per non essersi verificata la regola-

re liberazione (art. 1/7), mediante la «liberazione artificiale» con l'osservanza delle norme di cui al precedente comma 9.

Svincolo del collegamento fra segnale e P.L. in caso di guasto

14. Quando si renda necessario lo svincolo del dispositivo costituente il collegamento fra le barriere ed il segnale, si dovrà procedere secondo le modalità qui di seguito indicate, fermo restando che l'apertura del segnale deve rimanere vincolata a specifico intervento dell'addetto alla custodia.

a) Nel caso in cui il collegamento sia realizzato mediante una chiave agente direttamente sugli organi di manovra dei segnali, ovvero su di un dispositivo per la trasmissione del consenso, lo svincolo si otterrà impiegando le chiavi di scorta.

È anche ammesso l'uso della chiave normale qualora essa si sia resa disponibile in quanto le barriere siano state messe fuori servizio per investimento o per altra causa mentre erano in posizione di chiusura.

Nel caso di serratura con catenaccio a chiave, lo svincolo si otterrà aprendo una speciale maglia (apribile), di norma piombata con piombo numerato ad aletta.

Ove tuttavia, la maglia apribile sia l'unico meccanismo piombato del posto di manovra, potrà in questo ultimo mancare la serie dei piombi ad aletta.

In tal caso alla maglia sarà applicato un piombo tondo dall'A.M. e, nelle circostanze di cui si è detto, essa potrà essere spiombata dal personale del posto di guardia.

Al ripiombamento con piombo tondo, provvederà, invece, l'A.M. che dovrà, a tal fine essere subito informato.

b) Nel caso in cui le barriere del P.L. siano manovrate elettricamente, lo svincolo verrà effettuato mediante l'impiego di apposito tasto (normalmente piombato con piombo numerato ad aletta), il cui azionamento permetterà di portare a fine corsa la leva di manovra delle barriere, ove essa esista, o di disporre a via libera i segnali o di concedere il consenso.

Per tutti i P.L. manovrati da un posto di custodia distinto da quello di manovra dei segnali, lo svincolo del collegamento dovrà essere sempre realizzato nel posto di custodia.

È consentito che la chiave di scorta od il tasto di svincolo o la maglia apribile vengano ripiombati solo dopo l'eliminazione del guasto.

15. Nel caso di guasti che impediscano la chiusura delle barriere del P.L., si dovrà procedere come segue:

a) per i P.L. manovrati sul posto l'addetto alla custodia, al verificarsi del guasto, procederà, se necessario, allo svincolo di cui al precedente comma 13 e, fino all'eliminazione del guasto stesso, concederà il consenso (od effettuerà la consegna della chiave) occorrente per la manovra a via libera dei segnali di volta in volta, solo dopo aver provveduto alla protezione dell'attraversamento con le modalità stabilite all'art. 4 comma 13;

b) per i P.L. manovrati a distanza, al verificarsi del guasto che impedisca la chiusura, l'addetto alla custodia ne darà avviso scritto alle stazioni limitrofe.

In tal caso occorrerà che a tutti i treni inviati verso il P.L. con le barriere guaste venga prescritta marcia a vista in corrispondenza del P.L. stesso fino a quando non si sia provveduto al presenziamento sul posto dell'attraversamento con le modalità di cui ai successivi commi 17, 18, 19, 20 e 21.

Il D.M. interessato, prese le necessarie cautele per garantire la marcia dei treni in corrispondenza del P.L., autorizzerà con dispaccio l'addetto alla custodia a concedere di volta in volta i consensi necessari al solo fine di permettere l'apertura dei segnali. A tale scopo l'addetto al P.L. procederà, se necessario, allo svincolo di cui al precedente comma 13; tale svincolo è ammesso, in base a norme locali, quando ricorrano le condizioni riportate al precedente comma 9 punto *a)*. Nel caso in cui la stazione è disabilitata non è ammesso autorizzare l'addetto alla custodia a concedere consensi e di con-

**Guasti che
impediscono
la chiusura
delle barriere**

sequenza il movimento dei treni dovrà avvenire con segnale a via impedita prescrivendo ai treni stessi la marcia a vista.

16. Quando il P.L. sia in consegna al posto di manovra dei segnali che lo proteggono, dovranno essere osservate modalità analoghe a quelle del precedente comma 15 punti *a)* o *b)* che devono essere specificate nel R.d.s..

17. Quando si verifichi un guasto ad un P.L. con barriere manovrate a distanza, si dovrà provvedere al più presto possibile al suo presenziamento, secondo le modalità stabilite nei R.d.s..

18. L'agente incaricato del presenziamento dovrà essere munito, secondo le modalità stabilite in sede locale, dei documenti, nonché dei moduli, segnali ed attrezzi occorrenti per l'espletamento del servizio di presenziamento.

Presenziamento

19. L'agente che viene incaricato del presenziamento dovrà, non appena giunto sul posto con quanto occorre per il presenziamento stesso, annunciarsi per iscritto al posto che normalmente manovra il P.L. (D.M., D.C.O., addetto alla custodia) ⁽¹⁾.

Nel caso che tale agente non sia un D.M., l'avviso deve essere esteso anche ai D.M. delle stazioni limitrofe abilitate.

20. Nel caso il P.L. sia in consegna allo stesso posto di manovra del segnale che lo protegge, il posto di manovra, avuto conferma con dispaccio del presenziamento del P.L., deve avanzare la prima richiesta di conferma di chiusura solo dopo essersi assicurato che l'ultimo treno inoltrato senza aver richiesto ed ottenuto la conferma di chiusura è giunto nella successiva stazione abilitata.

(1) «Dalle ore..... assunto servizio P.L. km.».

Nel caso in cui il posto di manovra segnali che protegge il P.L. sia una stazione disabilitata, le modalità per recepire tale notizia, nonché quelle relative alla successione dei treni da parte dell'A.G. devono essere stabilite in sede locale e riportate nel R.d.s.. Se invece la stazione precedente abilitata interviene per esonerare i treni dal rispetto del segnale del posto intermedio, spetta a tale stazione, prima di inviare ciascun treno, di richiedere treno per treno, la conferma di chiusura all'agente che presenza il P.L.

21. Nel caso il P.L. sia in consegna ad un posto di custodia, l'addetto alla custodia, avuta conferma con dispaccio del presenziamento del P.L., prima di trasmettere ulteriori consensi elettrici o dispacci sostitutivi di questi (comma 10), a conferma di chiusura del P.L. stesso, deve, treno per treno, richiedere verbalmente ed ottenere dall'agente incaricato del presenziamento conferma con dispaccio dell'avvenuta chiusura⁽¹⁾.

Guasti che impediscono la chiusura del P.L.

L'addetto alla custodia deve avanzare la prima richiesta di conferma di chiusura, per ciascun senso di marcia dei treni, solo dopo essersi assicurato, con le modalità stabilite dalle disposizioni locali in relazione al precedente comma 10, che l'ultimo treno, per il quale ha trasmesso il consenso elettrico (o il dispaccio sostitutivo di cui al comma 10) senza avere chiesto né ottenuto il dispaccio di conferma di chiusura dall'agente incaricato del presenziamento, ha superato il passaggio a livello.

La riapertura del P.L. non deve essere effettuata dall'addetto al presenziamento prima che vi siano transitati tutti i treni per i quali ha trasmesso il dispaccio di conferma di chiusura.

Le stazioni attigue devono essere avvisate con dispaccio dal posto di custodia dell'avvenuto presenziamento del P.L..

(1) «Confermo chiusura P.L. km per treno proveniente da », aggiungendo, in caso d'invio sul binario di destra, la precisazione: «Sul binario di destra».

Per il primo treno inviato da ciascuna stazione dopo tale avviso, deve essere mantenuta la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza del P.L., salvo il caso in cui i consensi elettrici pervengano alla stazione (anziché ad un posto intermedio) e nessuna richiesta di chiusura dalla stazione al posto di custodia sia in atto al ricevimento dell'avviso.

22. I P.L. muniti di barriere, manovrate a distanza e non visibili dal posto di manovra, devono essere sussidiati con segnali luminosi stradali normalmente spenti che proiettano luce rossa fissa secondo quanto di seguito precisato.

L'accensione delle luci precede l'inizio di abbassamento delle barriere e permane per tutto il tempo durante il quale esse sono chiuse.

Lo spegnimento avviene quando le anzidette barriere riprendono la posizione iniziale di apertura.

La mancata accensione delle luci dei segnali stradali è segnalata nel posto di manovra.

Il controllo di illuminazione di regola è indicativo; pertanto se esso viene meno non occorre adottare particolari cautele per la circolazione dei treni.

Si fa eccezione per i seguenti P.L. per i quali tale controllo interviene sui segnali stessi:

– P.L. 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;

– P.L. ove viene realizzata l'attenuazione del livello sonoro della segnalazione acustica;

– P.L. per i quali risulti opportuno per particolari circostanze specifiche, valutate caso per caso dalle Unità periferiche interessate.

Per i suddetti P.L., 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.

Art. 9

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

1. Determinati P.L. protetti da segnali di stazione e/o **Generalità** di linea possono essere attrezzati 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. Gli impianti di visualizzazione TV a circuito chiuso, sono da prevedere solo per i PL da rendere impresenziati sul posto e da automatizzare che, oltre ad essere lontani e non visibili dal punto di manovra, presentano difficoltà di esercizio quali:

- attraversamenti di più di due binari, notevole traffico pesanti o tracciato stradale difficile e tortuoso;
- intralci, per incroci o altro, al regolare deflusso stradale.

Per casi particolari deve essere richiesta specifica autorizzazione all'Unità centrale competente.

4. 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.

5. Per i P.L. con barriere complete manovrate automaticamente, le Unità periferiche possono prevedere l'impiego dell'impianto di visualizzazione TV anche solo per determinati giorni o periodi della giornata.

**Caratteristiche
e funzionalità
dell'impianto**

6. La richiesta del consenso relativo all'attraversamento del P.L. 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 P.L. 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 riaccessibile 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 consenso elettrico.

7. 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.

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

**Dispositivi
di esclusione
consenso**

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 per garantire che ad ogni treno venga praticata la prescrizione di marcia a vista 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 il caso di presenziamento del P.L., 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 in corrispondenza del P.L. Se la stazione è disabilitata l'uso di tale tasto non è ammesso.

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.

I P.L. muniti della sola manovra automatica delle barriere, in luogo del tasto di cui al punto c), sono, di regola, dotati del tasto di esclusione del consenso PL (art. 6/10).

9. In caso di presenziamento sul posto, la visualizzazione televisiva non è più richiesta e, laddove esiste, deve essere azionato il tasto di cui al precedente comma 8 c).

Art. 10

PASSAGGI A LIVELLO SUSSIDIATI DA PROTEZIONE AUTOMATICA INTEGRATIVA (PAI-PL)

Generalità 1. Determinati P.L. con manovra elettrica protetti da segnali di stazione e/o di linea possono essere attrezzati, dalle Unità periferiche, con uno specifico apparato per la verifica della libertà dell'attraversamento denominato: Protezione Automatica integrativa per i P.L. (PAI - PL).

Il PAI-PL ha carattere sussidiario al fine di rilevare la libertà dell'attraversamento rispetto al transito dei treni.

Caratteristiche e funzionalità dell'impianto 2. L'apparato PAI-PL ha lo scopo di rilevare la presenza d'ingombri sull'area monitorata, preesistenti o determinatisi durante la chiusura delle barriere. Per ingombro sull'area PL, a barriere chiuse, si deve intendere la presenza accidentale di veicoli oppure la presenza di oggetti di consistenti dimensioni, caduti da veicoli in transito.

L'apparato non ha lo scopo di rilevare né il transito attraverso l'area monitorata di persone o animali di piccola taglia, né la presenza di oggetti di dimensioni inferiori a quelle specificate.

3. Gli apparati PAI-PL, in alternativa al dispositivo di visualizzazione TV, sono da prevedere per i PL da rendere impresenziati sul posto che, oltre ad essere lontani e non visibili dal punto di manovra, presentino difficoltà di esercizio quali:

- attraversamenti di più di due binari, notevole traffico pesante o tracciato stradale difficile e tortuoso;
- intralci, per incroci o altro, al regolare deflusso stradale.

Per casi particolari va richiesta specifica autorizzazione all'Unità centrale competente.

4. Il controllo della libertà dell'attraversamento si attiva a barriere chiuse e cessa con il rilevamento della libertà dell'area oppure dopo un tempo massimo di 10 secondi.

La condizione di libertà dell'attraversamento a barriere chiuse è inserita tra le condizioni temporanee per il controllo o per il consenso del P.L. ed è utilizzata per entrambi i sensi di marcia.

5. In caso di chiusura delle barriere relativa al passaggio di più treni in successione, nello stesso senso di marcia o in sensi opposti, il controllo della libertà dell'attraversamento PL è effettuato solo per il primo treno.

L'anormalità del sistema PAI-PL, prima dell'accertamento della libertà dell'attraversamento, determina la mancanza del controllo o del consenso del P.L. monitorato. Tale anormalità è indicata da un'apposita segnalazione a luce rossa per i P.L. di stazione ed è cumulata all'allarme per mancata alimentazione per i P.L. di linea.

6. In condizione di regolare funzionamento del PAI-PL l'accertamento positivo di mancanza di ingombro sull'area monitorata di cui al precedente comma 1 determina l'automatica disposizione a via libera dei segnali di protezione del P.L.

Norme di esercizio 7. Nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale che protegge il P.L. dovranno essere osservate le seguenti procedure:

- qualora esista il controllo o il consenso di chiusura, il D.M. o il D.C.O. deve autorizzare il movimento a via impedita nei modi d'uso senza adottare particolari prescrizioni in corrispondenza del P.L. monitorato;
- qualora manchi il controllo o il consenso di chiusura P.L. il D.M. o D.C.O. deve adottare le procedure previste al riguardo dalla vigente normativa tenendo presente che si può far uso dei tasti di soccorso, se esistenti (TcPL per i PL di stazione e EcsPLL per i P.L. di linea).

8. In caso di anomalità del sistema PAI-PL, rilevata tramite l'apposita segnalazione, il D.M. o il D.C.O. deve avvisare il personale della manutenzione.

Art. 11

PASSAGGI A LIVELLO APERTI SOLO PER DETERMINATI PERIODI DELLA GIORNATA

Generalità 1. Per i P.L. non frequentati in determinate ore (in particolare in quelle notturne) l'osservanza del regime di esercizio aperto (art. 1, comma 6) può essere limitata ad opportuni periodi della giornata, mentre per i restanti periodi può essere stabilito che i P.L. stessi restino completamente chiusi oppure che vi si svolga un servizio di apertura a richiesta (art. 12). In tali casi le ore di inizio e di termine del servizio nella giornata devono essere indicate oltre che nel R.d.s. del posto, anche in quelli delle stazioni limitrofe e degli altri posti eventualmente interessati.

2. Le stazioni limitrofe devono considerare tali P.L. come posti di linea, ai sensi del Regolamento per la circolazione dei treni, soltanto nei periodi della giornata in cui vi si svolge il servizio in regime aperto.

3. Nei P.L. protetti da segnali ed aventi la condizione di consenso permanente per tutto il periodo di chiusura, l'addetto alla custodia, deve comunicare con dispaccio la ripresa del servizio ai D.M. delle due stazioni limitrofe⁽¹⁾. I D.M. dovranno dare la relativa autorizzazione, con dispaccio solo dopo aver accertato che nessun treno sia in circolazione nella tratta interessata⁽²⁾. L'agente addetto alla custodia potrà togliere il consenso e procedere alla riapertura delle barriere solo dopo il ricevimento della autorizzazione dei due D.M.. Dopo la trasmissione di tale autorizzazione la chiusura delle barriere dovrà essere regolata treno per treno in base alla effettiva marcia dei treni. Il dispaccio di autorizzazione alla riapertura non occorre nei P.L. aventi la condizione di consenso automatico treno per treno e muniti di collegamento bloccabile, purché il dispositivo di liberazione funzioni regolarmente.

**Inizio
del servizio
in regime
aperto
per P.L.
protetti
da segnali**

4. All'ora indicata per il termine del regime aperto, l'addetto alla custodia deve provvedere alla chiusura delle barriere del P.L., informare verbalmente le stazioni limitrofe e concedere il consenso permanente per l'apertura dei segnali stessi.

**Termine
del regime
aperto**

Durante il periodo di regime chiuso, qualora si dovesse verificare la sparizione del consenso permanente, dovrà essere prescritta la marcia a vista, in corrispondenza del P.L., al primo treno solo nel caso in cui il consenso stesso cumuli anche il controllo di tallonamento delle barriere.

Tale particolarità dovrà essere specificata nei R.d.s. degli Impianti interessati.

(1) «Dalle ore..... assumo servizio P.L. km.».

(2) «Nulla osta apertura P.L. km».

**Inizio
del servizio in
regime aperto
per P.L.
non protetti
da segnali**

5. Nei P.L. eccezionalmente non protetti da segnali l'addetto alla custodia, deve comunicare con dispaccio la ripresa del servizio ai D.M. delle due stazioni limitrofe⁽¹⁾.

I D.M. dovranno dare la relativa autorizzazione alla riapertura delle barriere solo dopo aver accertato che nessun treno sia in circolazione nella tratta interessata⁽²⁾.

L'agente addetto alla custodia dovrà provvedere alla riapertura solo dopo aver ricevuto l'autorizzazione da entrambi i D.M. delle due stazioni limitrofe.

Dopo la trasmissione di tale autorizzazione la chiusura delle barriere dovrà essere regolata treno per treno in base alla effettiva marcia dei treni, mediante richiesta verbale di chiusura e dispaccio di conferma di chiusura da parte dell'addetto alla custodia prima dell'invio di ciascun treno.

All'ora indicata per il termine del regime aperto, l'addetto alla custodia deve provvedere alla chiusura delle barriere del P.L. ed informare con dispaccio le stazioni limitrofe.

Norme locali

6. In relazione alla specifica situazione dei P.L. da esercitare in regime aperto solo in determinati periodi della giornata, spetta alle unità periferiche competenti impartire le necessarie disposizioni da inserire nei R.d.s. dei P.L. e delle stazioni interessate.

(1) «Dalle ore..... assunto servizio P.L. km.».

(2) «Nulla osta apertura P.L. km».

Art. 12

**PASSAGGI A LIVELLO NORMALMENTE CHIUSI
ED APERTI A RICHIESTA**

1. I P.L. soggetti ad un traffico stradale molto ridotto, **Generalità** possono essere tenuti normalmente chiusi; in tale caso le barriere saranno aperte, appena possibile in rapporto alla circolazione dei treni, soltanto quando ne sia fatta richiesta da parte degli utenti stradali.

Il suddetto regime di esercizio può essere osservato anche limitatamente a determinati periodi della giornata a complemento di un servizio a regime aperto di cui al precedente art. 11.

2. Nei P.L. protetti da segnali ed aventi la condizione di consenso permanente per tutto il periodo di chiusura, l'addetto alla custodia, prima di togliere il consenso e di aprire le barriere, dovrà fare richiesta verbale ai D.M. delle due stazioni limitrofe. **P.L. protetti da segnali**

I D.M. dovranno dare la relativa autorizzazione con dispaccio solo dopo aver accertato che nessun treno sia in circolazione nella tratta interessata.

3. Nel caso di movimento treni con segnale a via impedita, ove qualora non esista il consenso di chiusura del P.L., il posto che manovra il segnale che protegge il P.L. deve farsi confermare dall'agente di custodia, con dispaccio, che il P.L. è chiuso. Dopo l'anzidetta conferma e fino all'eliminazione dell'anormalità, per l'apertura delle barriere dovranno essere osservate le norme di cui al successivo comma 4.

4. Nei P.L. eccezionalmente non protetti da segnale l'addetto alla custodia potrà provvedere alla riapertura delle barriere, quando gli utenti della strada ne facciano richiesta, solo dietro nulla osta del D.M. della stazione designata con l'adozione delle seguenti procedure: **P.L. non protetti da segnali**

– l'addetto alla custodia del P.L. dovrà fare richiesta verbale di apertura;

– se in relazione alla situazione della circolazione, il D.M. della stazione designata ritiene opportuna l'apertura del P.L., richiederà verbalmente le occorrenti notizie al D.M. della stazione limitrofa, che le comunicherà con il dispaccio:

- su linee a doppio binario: “Nulla osta apertura P.L. Km..... Treno giunto; ultimo treno..... partito ore.....”.
- su linee a semplice binario: “Nulla osta apertura P.L. Km..... Treno giunto” oppure “Ultimo treno..... partito ore.....”.

Ricevuto tale dispaccio ed accertata la libertà della tratta, il D.M. della stazione designata autorizzerà la riapertura del P.L. con il seguente dispaccio: “Nulla osta apertura P.L. Km.....”.

L'addetto alla custodia del P.L., avuto il nulla osta richiesto, procederà all'apertura del P.L. in sua consegna per il tempo strettamente necessario, avendo cura di richiuderlo appena possibile e dare conferma di chiusura, con dispaccio, al D.M. della stazione designata che, a sua volta, né darà avviso con altro dispaccio al D.M. della stazione limitrofa.

Il D.M. della stazione designata, in mancanza di conferma di chiusura, dovrà sollecitare l'addetto alla custodia a concederla.

Nel caso di mancata conferma, ai treni deve essere prescritta la marcia a vista in corrispondenza del P.L.

P.L. manovrato da addetto di altro P.L. 5. Il servizio di un P.L. con apertura a richiesta può essere anche affidato ad un addetto alla custodia di altri P.L. esercitati in regime di esercizio aperto; in particolare può essere prevista l'apertura a richiesta per un passaggio a livello manovrato a distanza da un posto di custodia presenziato, con segnalazione della richiesta di apertura a mezzo di apposita suoneria od a mezzo di telefono.

In questo caso l'apertura a richiesta verrà opportunamente regolata negli intervalli durante i quali gli altri P.L. possono restare aperti.

Art. 13

PASSAGGI A LIVELLO SENZA BARRIERE

1. Nei P.L. senza barriere, l'attraversamento viene effettuato dagli utenti della strada adottando direttamente le cautele stabilite dalla legge, che fa loro obbligo, quando incontrino i prescritti segnali di pericolo (croce di S. Andrea) di mettersi in grado di fermarsi, di assicurarsi che nessun treno sia in vista e di attraversare rapidamente i binari. Gli utenti della strada non devono attraversare i P.L. provvisti di segnalazione luminosa quando siano accese le luci rosse lampeggianti.

Generalità

2. I segnali di pericolo a croce di S. Andrea posti sulla strada per indicare P.L. senza barriere, devono essere mantenuti sempre in perfetto stato di conservazione e di visibilità.

Segnalazioni

Quando i segnali di pericolo a croce di S. Andrea siano stati manomessi o danneggiati, dovranno essere ripristinati con la massima sollecitudine e nei periodi di temporanea inefficienza dei segnali stessi si dovrà ricorrere al presenziamento da parte del personale di linea per le segnalazioni agli utenti della strada.

3. Nei P.L. senza barriere che sono provvisti, lato strada, di segnalazione luminosa, questa indica l'avvicinarsi dei treni mediante due luci rosse lampeggianti alternativamente, accompagnate da un segnale acustico. Dette segnalazioni sono azionate automaticamente dai treni.

P.L. provvisti di segnalazione luminosa lato strada

Tali P.L., sono protetti lato ferrovia, con appositi segnali, le cui caratteristiche e funzioni sono definite dal Regolamento sui Segnali.

4. Il Dirigente che venga a conoscenza di un guasto delle apparecchiature di cui al precedente comma 3, deve richiedere l'immediato intervento dell'A.M. e provvedere appena possibile al presenziamento del P.L..

P.L. pedonali 5. I P.L. senza barriere riservati esclusivamente al traffico pedonale sono di norma protetti da appositi sbarramenti che hanno lo scopo di evitare che l'attraversamento venga effettuato disordinatamente e di indurre gli utenti a prestare la necessaria attenzione. Detti P.L. devono essere muniti di apposite tabelle monitorie, in luogo dei segnali di cui al comma 2.

Passaggi pedonali a lato di P.L. carreggiabili 6. I P.L. pedonali possono essere istituiti anche di fianco a P.L. carreggiabili custoditi sia manovrati sul posto, che manovrati a distanza od aperti a richiesta, quando sussistano visuali sufficienti che consentano il sicuro passaggio dei pedoni anche durante i periodi in cui le barriere della sede carreggiabile sono in posizione di chiusura.

In tal caso, indipendentemente dalla segnalazione principale del passaggio a livello carreggiabile custodito, il P.L. pedonale, che deve essere considerato come un secondo P.L., deve essere munito della tabella monitoria prevista per i P.L. pedonali.

Art. 14

PASSAGGI A LIVELLO IN CONSEGNA AGLI UTENTI

Generalità 1. I P.L. in consegna agli utenti su strade private hanno le barriere normalmente chiuse a chiave e possono essere aperti esclusivamente nelle circostanze e per il soddisfacimento delle necessità previste nella convenzione stipulata ai sensi dell'art. 66 del D.P.R. 18 luglio 1980, n. 753. L'apertura viene disposta, sotto loro diretta ed esclusiva responsabilità, soltanto dagli utenti a ciò individualmente autorizzati dalla convenzione stessa.

2. Per l'effettuazione dell'attraversamento, gli utenti debbono attenersi alle norme a tale scopo previste nella convenzione che disciplina l'uso del P.L.

**Uso
dell'attraversamento**

L'attraversamento deve essere effettuato nel tempo strettamente necessario al passaggio, dopo avere accertato che nessun treno od altro mezzo su rotaia stia sopraggiungendo. Immediatamente dopo le barriere debbono essere nuovamente chiuse a chiave.

3. Quando il passaggio è in consegna a più utenti, la chiusura a chiave può essere realizzata mediante una catena di lucchetti che consenta l'identificare dell'utente che abbia ommesso di eseguire la regolare chiusura delle barriere dopo l'uso.

**P.L.
in consegna
a più utenti**

4. Il D.M. che abbia ricevuto dal personale di condotta la comunicazione relativa alla mancata chiusura di un P.L. in consegna agli utenti, ha l'obbligo di avvertire immediatamente, secondo le modalità riportate nel R.d.s., gli organi di polizia (articolo 71 primo comma del DPR 18 luglio 1980, n. 753) della situazione di pericolo per l'incolumità individuale in atto sull'impianto e la struttura della Manutenzione interessata affinché provveda senza indugio al ripristino della chiusura delle barriere del passaggio a livello o al suo presenziamento. Fino a quando non si sia provveduto al ripristino della chiusura del P.L. stesso o al presenziamento il D.M. dovrà prescrivere ai treni di non superare la velocità massima di 30 Km/h e di emettere ripetuti fischi nel percorrere il tratto di linea delimitato dalle località di servizio o dai cippi chilometrici comprendenti il P.L..

**Norme da
osservare
per P.L.
indebitamente
riscontrati
aperti**

Art. 15

**RAPPORTI
FRA IL PERSONALE DELLA MANUTENZIONE
ED IL PERSONALE DEL MOVIMENTO****PL con barriere complete manovrate
automaticamente e non automaticamente**

- Generalità** 1. I lavori possono essere eseguiti:
- in regime di interruzione;
 - in regime di accordi verbali non registrati;
 - in regime di modulo M. 45.

I lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione oppure in regime di modulo M. 45 quando non possono essere eseguiti in regime di accordi verbali non registrati.

I lavori ai P.L. protetti da segnali propri di cui all'art. 53 comma 1 a) e 1 b) del Regolamento sui Segnali eseguiti in regime di modulo M. 45 possono essere effettuati mantenendo i segnali a via impedita o, solo di giorno, spenti.

- Lavori in regime di interruzione** 2. Per l'esecuzione dei lavori devono essere osservate le norme specifiche emanate dalle Unità periferiche interessate.

- Lavori in regime di accordi verbali non registrati** 3. Per l'esecuzione dei lavori in regime di accordi verbali non registrati l'AM prima di iniziare i lavori deve prendere preventivi accordi verbali con il D.M. della stazione designata (o con il D.C.O.). Qualora i lavori interessino le barriere di un P.L. presenziato sul posto l'A.M. deve avvisare verbalmente anche l'agente incaricato del presenziamento.

I lavori devono essere eseguiti dall'A.M. impedendo che il consenso o il controllo pervenga nel posto di manovra dei segnali che proteggono il P.L.; per garantire tali condizioni l'A.M. deve, nel caso sia accesa la relativa lampada bianca,

ruotare ed estrarre la chiave dall'apposito dispositivo stabilito dall'Unità centrale competente. La lampada bianca accesa consente di accertare in sicurezza che non stiano per impegnare i P.L. treni per i quali sia stato concesso un consenso o sia stato utilizzato il controllo di chiusura delle barriere.

Se il dispositivo è corredato anche di lampada rossa, l'A.M. può considerare valida l'estrazione della chiave, ai fini dell'impedimento della utilizzazione del consenso o del controllo, solo se produce l'accensione della lampada rossa.

Nel caso particolare di guasti in atto che non consentono di rilevare tale situazione (lampada bianca spenta), l'A.M., prima di estrarre la chiave, deve richiedere verbalmente ed ottenere con dispaccio l'autorizzazione del D.M. della stazione designata (o del D.C.O.).

Il D.M. (o il D.C.O.) concederà tale autorizzazione soltanto dopo aver disposto per la sospensione della circolazione nella tratta interessata ed aver acquisito la certezza che nella tratta stessa non vi siano treni in circolazione. La ripresa della circolazione potrà avvenire solo dopo che l'A.M. avrà confermato, con dispaccio, di aver estratto la chiave. L'A.M. potrà dare tale conferma solo dopo aver accertato anche l'accensione della lampada rossa, nei dispositivi in cui è presente.

Durante i lavori, per l'inoltro dei treni devono essere adottate dal personale del movimento le procedure previste dalla vigente normativa in caso di guasto ai P.L., tenendo presente che, nel caso di impianto preenziato, possono essere utilizzati i tasti di soccorso.

Al termine dei lavori l'A.M. deve avvisare verbalmente i D.M. interessati (o il D.C.O.) specificando che il dispositivo è nella posizione normale (chiave introdotta e ruotata). In mancanza di tale indicazione il D.M. (o il D.C.O.) deve invitare l'A.M. ad eseguire tale operazione.

4. Per l'esecuzione dei lavori in regime di modulo M 45 **Lavori in regime di modulo M. 45**
ai P.L. con barriere complete manovrate automaticamente
l'agente della manutenzione deve consegnare o trasmettere

al D.M. della stazione designata (o al D.C.O.) il mod. M.45, specificando la progressiva di tutti i P.L. protetti dallo stesso segnale proprio o collegati dallo stesso apparato di consenso.

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 tenere conto per la compilazione del modulo stesso.

Per i P.L. protetti dai segnali permissivi o con permissività temporanea nonché per quelli protetti da segnali muniti di lettere luminose D od A devono essere osservate rispettivamente le procedure di cui ai successivi commi 7 e 8.

L'AM., nel caso esista il tasto di esclusione del consenso del P.L. (o dei P.L.) di cui all'art. 6 comma 10, oltre a riportare nella colonna "Altri meccanismi" i P.L. interessati, deve sempre specificare nella colonna "Osservazioni" del modulo stesso se il tasto è utilizzabile o meno. In mancanza di tale annotazione il D.M. non deve controfirmare o autorizzare la firma del modulo e deve invitare l'agente alla manutenzione e riportarla.

Il D.M. (o il D.C.O.) che ha ricevuto il modulo o l'avviso dell'emissione del mod. M.45, prima di controfirmarlo o di autorizzarne la firma, deve accertarne che nella tratta interessata non vi siano treni eventualmente in circolazione ed avvisare con dispaccio i posti corrispondenti interessati precisando la possibilità o meno di utilizzare il citato tasto.

Ai treni inoltrati dal lato protetto dai segnali propri di cui all'art. 53 comma 1a) e 1b) del Regolamento sui Segnali, dovrà essere praticata oltre alla prescrizione di marcia a vista anche quella di autorizzazione a riprendere la corsa dai segnali di protezione propri a via impedita o, solo di giorno, mantenuti spenti. Qualora non sia possibile mantenere i segnali nelle predette condizioni, i lavori dovranno essere eseguiti in regime di interruzione. Se i P.L. sono protetti da segnale di partenza di stazione il segnale potrà essere disposto a via libera qualora l'A.M. abbia indicato sul modulo che il tasto di esclusione del consenso è utilizzabile e la stazione è

abilitata; se la stazione è disabilitata l'uso di tale tasto da parte dell'A.G. non è ammesso e di conseguenza il movimento dei treni dovrà avvenire con segnale a via impedita. Se i P.L. sono protetti da segnale di un posto di blocco intermedio presenziato, il segnale stesso dovrà essere mantenuto a via impedita.

Al termine dei lavori, l'agente della manutenzione deve notificare con mod. M. 45/a, il ripristino del funzionamento delle apparecchiature agli agenti interessati.

Il D.M. (o il D.C.O.) che ha ricevuto il modulo o l'avviso della emissione del modulo M.45/a, dopo averlo firmato od averne autorizzato la firma, deve avvisare con dispaccio le stazioni ed i posti intermedi interessati.

5. Per l'esecuzione dei lavori in regime di modulo M. 45 ai P.L. con barriere complete non manovrate automaticamente da un posto di custodia l'A.M. deve indicare:

a) le "barriere" e la progressiva chilometrica del (o dei) P.L. se i lavori interessano le barriere, le casse di manovra ed i relativi controlli del P.L.. Qualora i lavori interessino il dispositivo di annuncio automatico oppure i segnali stradali dei P.L. di cui all'art. 8/22, nel modulo M.45 dovrà indicare "dispositivo annuncio automatico" e la progressiva del P.L.;

b) lo "apparato consensi", la progressiva chilometrica del (o dei) P.L. nonché il od i posti corrispondenti interessati quando i lavori riguardano altre apparecchiature del P.L.. Nel caso che il posto corrispondente sia un segnale permissivo oppure un segnale munito di lettere luminose D od A devono essere osservate le procedure di cui ai successivi commi 7 ed 8.

L'addetto alla custodia, ricevuto il modulo, deve trasmettere verbalmente il contenuto al D.M. (o al D.C.O.) ed attendere da questi il dispaccio di autorizzazione, prima di firmare il modulo stesso in segno di benestare all'A.M..

Per i lavori di cui alla lettera a) relativi a P.L. manovrati sul posto, l'addetto alla custodia, ricevuta dal D.M. l'autorizzazione, dovrà adottare i provvedimenti di sua spettanza previsti per i casi di guasto.

Per i P.L. manovrati a distanza il D.M., che ha ricevuto l'avviso dell'emissione del mod. M.45, ne deve dare comunicazione con dispaccio al D.M. della stazione attigua e autorizzare la firma del modulo, dopo aver accertato che i treni eventualmente in circolazione fra le due stazioni abilitate siano transitati oltre il P.L..

Per l'inoltro dei treni si dovranno applicare modalità analoghe a quelle previste in caso di guasto.

Per i lavori di cui alla lettera b), il Dirigente che ha ricevuto il modulo o l'avviso dell'emissione del mod. M.45, prima di controfirmarlo o di autorizzarne la firma, deve informare la stazione o posti intermedi che manovrano i segnali di protezione P.L., limitatamente a quelli ubicati dal lato in cui l'apparato di consenso sarà interessato dai lavori; deve inoltre accertare che i treni eventualmente in circolazione fra le due stazioni abilitate siano transitati oltre i passaggi a livello interessati. Qualora non gli venga consegnato direttamente, l'addetto alla custodia deve essere avvisato dell'emissione del mod. M.45.

I segnali delle stazioni o posti di blocco intermedi su cui agiscono i consensi devono essere mantenuti a via impedita; i movimenti dei treni saranno regolati con le norme previste per il caso di guasto dei consensi.

Per la riapertura delle barriere, l'addetto alla custodia non deve più tener conto delle indicazioni di liberazione fornite dall'apparato per entrambi i sensi.

In tal caso la riapertura delle barriere deve essere subordinata all'accertamento che il treno per il quale era stato provveduto alla chiusura abbia superato il P.L., da fare con l'adozione di procedure analoghe a quelle previste per la mancata liberazione (art. 8 comma 7 b).

Al termine dei lavori, l'agente della manutenzione deve notificare con mod. M.45/a, il ripristino del funzionamento delle apparecchiature agli agenti interessati.

L'addetto alla custodia, ricevuto il modulo, deve trasmettere verbalmente il contenuto al D.M. (o al D.C.O.) ed attendere da questi il dispaccio di autorizzazione, prima di firmare il modulo stesso in segno di benestare all'agente addetto alla manutenzione.

Il D.M. (o il D.C.O.) che ha ricevuto il modulo o l'avviso della emissione del modulo M. 45/a, dopo averlo firmato od averne autorizzato la firma, deve avvisare con dispaccio le stazioni ed i posti intermedi interessati.

6. Per l'esecuzione dei lavori in regime di modulo M. 45 ai P.L. di stazione manovrati da apparato centrale elettrico di una stazione presenziata o gestita in regime di telecomando l'AM prima iniziare i lavori, deve prendere preventivi accordi con il D.M. (o il D.C.O.).

Nel mod. M. 45 l'A.M. deve indicare la progressiva chilometrica del (o dei) P.L. se i lavori interessano le barriere, le casse di manovra ed i relativi controlli.

L'A.M., durante l'esecuzione dei lavori deve tenere l'organo di manovra delle barriere in posizione di "chiuso" e può rimuoverlo da detta posizione previ accordi verbali con l'agente del movimento solo per necessità di lavoro e per il tempo strettamente necessario.

Il D.M. (o l'AI) durante il periodo di validità del modulo M.45 non deve azionare il suddetto organo di manovra. Peraltro, fino a quando esso si trovi in posizione di "Chiuso" egli può utilizzare il relativo tasto TcS o TcPL, al solo fine di permettere l'apertura dei segnali e previa protezione del P.L. con cavalletti o prescrizione di marcia a vista.

Al termine dei lavori, l'A.M. deve notificare con mod. M.45/a, il ripristino del funzionamento delle apparecchiature agli agenti interessati.

7. Per l'esecuzione dei lavori in regime di modulo M. 45 ai P.L. con barriere non manovrate automaticamente oppure manovrate automaticamente, protetti dai segnali permissivi o con permissività temporanea l'A.M., oltre ad indicare sul mod. M. 45 l'apparato consensi del P.L. o nel caso di manovra automatica il P.L., deve sempre specificare il o i segnali permissivi interessati.

A tale scopo, si dovrà riportare:

- nella colonna “Altri Meccanismi” del mod. M. 45, l’annotazione: “*Apparato consensi P.L. km....*” oppure, nel caso di manovra automatica “*P.L. km....*”;
- nella colonna “Osservazioni”, l’annotazione: “*Interessato/i P.B.A. n....*”

Qualora i lavori riguardino contemporaneamente un segnale permissivo (o una sezione di B.A.) e l’apparato consensi di un P.L. con barriere non manovrate automaticamente o, nel caso di manovra automatica, il P.L., (es. sezione di B.A. con funzione di bloccamento di un P.L.), sul modulo M. 45 dovranno essere riportati sia il segnale permissivo relativo alla sezione di B.A., sia l’apparato consensi ed il segnale permissivo relativo al P.L. medesimo.

L’A.M. deve indicare nel mod. M.45 la progressiva di tutti i P.L. protetti ed i segnali permissivi interessati.

I lavori dovranno essere eseguiti, il più possibile, mantenendo i segnali permissivi interessati a via impedita. Qualora i lavori possano essere eseguiti in tale condizione, nella colonna “Osservazioni” del mod. M. 45 deve essere indicata la seguente annotazione: “*P.B.A. n. ... mantenuto/i a via impedita*” (se trattasi di segnale con permissività temporanea, aggiungere: “*Con lettera “P” regolarmente funzionante*”).

Qualora non fosse possibile mantenere i segnali permissivi a via impedita i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.

Il D.M. (o il D.C.O.) che ha ricevuto il modulo o l’avviso della emissione del modulo M.45/a, dopo averlo firmato od averne autorizzato la firma, deve avvisare con dispaccio le stazioni ed i posti intermedi interessati.

La circolazione dei treni dovrà essere regolata sul binario interessato con il blocco o giunto telefonico in entrambi i sensi, secondo le modalità previste dall’apposita istruzione.

Nel caso i lavori non interessino i segnali permissivi che proteggono i P.L. il regime del giunto o del blocco telefonico potrà essere istituito a partire dal treno che per primo viene inoltrato verso il segnale permissivo indicato sul mod. M.45.

Al termine dei lavori, l’A.M. deve notificare con mod. M.45/a, il ripristino del funzionamento delle apparecchiature agli agenti interessati.

8. Per l'esecuzione dei lavori in regime di modulo M. 45 ai P.L. protetti dai segnali muniti di lettere luminose D od A devono essere eseguiti mantenendo a via impedita il segnale stesso e garantendo il regolare funzionamento della lettera A oppure D.

Per assicurare tali condizioni, l'A.M. deve azionare l'apposito dispositivo che inibisce l'apertura del segnale interessato. Inoltre, deve praticare nella colonna "Osservazioni" del modulo M. 45 la seguente annotazione: "*Segnale mantenuto a via impedita con lettera "A" (oppure "D") regolarmente funzionante*".

In mancanza di tale annotazione, il D.M. non deve controfirmare o trasmettere il numero di controllo del dispaccio o autorizzare la firma del modulo, ma deve invitare tale agente ad azionare l'apposito dispositivo ed a trascrivere sul mod. M. 45 la conseguente annotazione.

Nel caso di lavori a P.L. eseguiti mantenendo a via impedita il segnale che li protegge e con lettera "A" (oppure "D") regolarmente funzionante, i treni possono essere inoltrati come in assenza di mod. M. 45.

Al termine dei lavori, l'A.M. deve notificare con mod. M.45/a il ripristino del funzionamento delle apparecchiature agli agenti interessati. Il D.M. (o il D.C.O.) che ha ricevuto il modulo o l'avviso della emissione del modulo M.45/a, dopo averlo firmato od averne autorizzato la firma, deve avvisare con dispaccio le stazioni ed i posti intermedi interessati.

PL con semibarriere manovrate automaticamente

9. I lavori possono essere eseguiti:

- in regime di interruzione;
- in regime di modulo M45.

Generalità

Lavori in regime di interruzione Per l'esecuzione dei lavori in regime di interruzione devono essere osservate le norme specifiche emanate dalle Unità periferiche interessate.

Lavori in regime di modulo M.45 Per l'esecuzione dei lavori in regime di modulo M. 45 l'A.M. deve consegnare o trasmettere al posto di controllo P.L. il mod. M.45, specificando la progressiva chilometrica del P.L. stesso.

Nel caso esista un tasto di svincolo del collegamento dell'allarme del tipo *a*) con i segnali di partenza delle stazioni limitrofe, l'A.M., nel mod. M.45, oltre a riportare nella colonna "Altri meccanismi" i P.L. interessati, deve sempre specificare nella colonna "Osservazioni" del modulo stesso se il tasto è utilizzabile o meno. In mancanza di tale annotazione il D.M. non deve controfirmare o autorizzare la firma del modulo e deve invitare l'A.M. a riportarla; inoltre, il D.M. nell'avvisare i posti corrispondenti interessati all'emissione del mod. M.45, deve precisare tale indicazione.

Il D.M. che ha ricevuto il modulo o l'avviso dell'emissione del mod. M.45, prima di controfirmarlo o di autorizzarne la firma, deve darne comunicazione con dispaccio al D.M. della stazione attigua interessata ed accertare che i treni eventualmente in circolazione fra le due stazioni abilitate siano transitati oltre il P.L.⁽¹⁾.

Per l'inoltro dei treni si dovranno applicare modalità analoghe a quelle previste in caso di allarme tipo *a*) di cui al precedente art. 7 comma 2.

Durante i lavori per i quali è stato emesso il modulo M.45, qualora l'incaricato del presenziamento del P.L. debba effettuare la chiusura delle barriere mediante la manovra elettrica sul posto, l'A.M., ove occorra, prima di iniziare i lavori, dovrà richiedere per iscritto all'incaricato di escludere il funzionamento dell'automatismo mediante gli appositi dispositivi.

(1) Se l'allarme tipo A del P.L. è collegato con il segnale di un posto intermedio l'avviso deve essere esteso anche a tale posto.

Al termine dei lavori, l’A.M. deve notificare con mod. M.45/a, il ripristino del funzionamento delle apparecchiature agli agenti interessati.

P.L. senza barriere protetti lato ferrovia con appositi segnali

10. I lavori possono essere eseguiti:

- in regime di interruzione;
- in regime di modulo M. 45 solo di giorno mantenendo i segnali spenti.

Generalità

Per l’esecuzione dei lavori in regime di interruzione devono essere osservate le norme specifiche emanate dalle Unità periferiche interessate.

**Lavori
in regime di
interruzione**

Per l’esecuzione dei lavori in regime di mod. M.45 l’A.M. deve consegnare o trasmettere il mod. M.45 al D.M. di una delle stazioni limitrofe abilitate (o al D.C.O.) specificando la progressiva di tutti i P.L. protetti dallo stesso segnale.

**Lavori
in regime
di modulo
M.45**

Il D.M. che ha ricevuto il mod. M.45, prima di controfirmarlo, deve darne comunicazione con dispaccio al D.M. della stazione attigua interessata ed accertare che i treni eventualmente in circolazione fra le due stazioni abilitate siano transitati oltre i P.L..

Ai treni inoltrati verso il P.L. dovrà essere prescritto a cura del D.M. interessato che i segnali di protezione del P.L. sono mantenuti spenti⁽¹⁾ e la marcia a vista in corrispondenza dei P.L. interessati.

Quest’ultima prescrizione deve essere praticata fino a quando non si provvederà al presenziamento del P.L..

Al termine dei lavori, l’A.M. deve notificare con mod. M.45/a, il ripristino del funzionamento delle apparecchiature agli agenti interessati. Il D.M. (o il D.C.O.) che ha ricevuto il modulo o l’avviso della emissione del modulo M.45/a, dopo averlo firmato od averne autorizzato la firma, deve avvisare con dispaccio le stazioni ed i posti intermedi interessati.

(1) Mantenere spenti i segnali è consentito solo di giorno.

Impianti di visualizzazione TV

11. I Lavori di manutenzione all'impianto di visualizzazione TV comportano il fuori servizio del P.L. interessato; di conseguenza, per l'esecuzione dei lavori devono essere osservate le medesime norme previste per i PI. ai quali sono applicati.

Impianti di PAI-PL

12. I Lavori di manutenzione al PAI-PL comportano il fuori servizio del P.L. interessato; di conseguenza, per l'esecuzione dei lavori devono essere osservate le medesime norme previste per i P.L. ai quali sono applicati.

Norme particolari

13. In relazione alle specifiche situazioni di esercizio le norme del presente articolo dovranno essere opportunamente completate con disposizioni locali, in particolare per quanto riguarda l'estensione degli avvisi ai Posti interessati nel caso di lavori in regime di modulo M. 45.

Art. 16

INFRAZIONI ALLE NORME DI POLIZIA FERROVIARIA

Generalità 1. Gli addetti alla custodia dei P.L. hanno l'obbligo di far rispettare le leggi e i regolamenti in tema di polizia, regolarità e sicurezza delle ferrovie e di sorvegliare che non vengano commesse infrazioni interessanti l'impianto o il servizio loro affidato.

2. L'addetto alla custodia, se non ricompreso fra i soggetti cui spettano – ai sensi delle vigenti norme del codice della strada (articoli 11 e 12 del D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e sue successive modificazioni ed integrazioni) e del relativo regolamento di attuazione (articoli 23 - 25 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 e sue successive modificazioni ed integrazioni) nonché dell'art. 71 del D.P.R. 18 luglio 1980, n. 753 – i compiti di prevenzione ed accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e di tutela e controllo sull'uso della strada e quindi di contestazione e verbalizzazione dell'infrazione, ha l'obbligo di riferire in merito alle infrazioni rilevate al D.M. competente – che interesserà al riguardo l'autorità di polizia – fornendo una descrizione completa dei fatti che evidenzia i dettagli significativi, fra cui l'ora ed il luogo dell'occorso e, se possibile, le generalità dei responsabili ovvero ogni dato idoneo a favorirne la ricostruzione da parte degli organi di polizia.

**Accertamento
delle
infrazioni**

3. Quando da parte di terzi siano arrecati danni alle barriere dei P.L. o, più in genere, alla proprietà ferroviaria, a meno che le circostanze in cui è maturato l'evento lo rendano impossibile, l'addetto alla custodia del P.L. ha l'obbligo di identificare il responsabile per consentire, oltre al perseguimento dell'infrazione a termini di legge, l'avvio dell'azione di risarcimento danni verso i responsabili.

**Danni alla
proprietà
ferroviaria**

A tali effetti l'addetto al passaggio a livello dovrà richiedere le generalità del responsabile ovvero, se ciò si rivela impossibile, annotare ogni elemento, circostanza, particolare che possa tornare utile alla successiva identificazione, comprese le generalità di altri eventuali presenti all'accaduto, in grado di rendere testimonianza sulle circostanze del suo verificarsi. Nel caso di danni causati da autoveicolo, dovranno almeno essere rilevati gli estremi della targa dello stesso.

4. Nella fattispecie prevista e disciplinata dall'articolo 66 del D.P.R. 18 luglio 1980, n. 753 (uso dei P.L. privati), degli obblighi di cui al presente articolo dovrà essere fatta menzione nella convenzione di cui al primo comma del citato articolo 66 che disciplina l'uso fra l'azienda esercente la linea e l'utente.

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

ALLEGATI

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1/dir/2012)

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1/dir/2012)

ALLEGATO 1

**Protocolli della corrispondenza telefonica
M. 100 PL 1, M. 100 PL 2 e M. 100 PL 3**

I protocolli della corrispondenza telefonica M. 100 PL 1, M. 100 PL2 e M. 100 PL3 sono utilizzati per confermare, treno per treno, la chiusura dei P.L..

In particolare vengono utilizzati:

- M. 100 PL 1 dal D.M. per ricevere la conferma di chiusura del o dei P.L. dall'agente di custodia;
- M. 100 PL2 dai posti di custodia (comprese le stazioni disabilite) che hanno in consegna anche P.L. manovrati a distanza per confermare la chiusura alle stazioni limitrofe dopo aver ricevuto, eventualmente, la conferma da parte dei P.L. presenziati per guasto;
- M. 100 PL 3 dai P.L. manovrati sul posto (permanentemente od in caso di guasto) per confermare la chiusura alle stazioni limitrofe od al posto di custodia.

Per la richiesta verbale di chiusura e per il dispaccio di conferma devono essere usate le seguenti formule:

FORMULA 1 "Confermate chiusura P.L. Km..... per treno..... proveniente da", (aggiungendo, in caso d'invio sul binario di destra, la precisazione: "Sul binario di destra");

FORMULA 2 "Confermo chiusura P.L. Km..... per treno..... proveniente da.....", (aggiungendo, in caso d'invio sul binario di destra, la precisazione: "Sul binario di destra").

Di seguito viene descritto l'uso del solo protocollo M. 100 PL2 che riassume anche le caratteristiche dei protocolli mod. M. 100 PL1 e M. 100 PL3.

Il mod. M. 100 PL2 è il solo composto da due parti:

- la prima (colonne da 1 a 9) deve essere usata dal posto di custodia (generalmente ubicato presso un P.L.) per le comunicazioni con le stazioni limitrofe;
- la seconda per le comunicazioni con i P.L. manovrati a distanza e presenziati per guasto.

Il dispaccio di conferma formula (2) è stampato nella testata di ogni pagina e deve essere completato indicando treno per treno:

- nella colonna 1 le progressive chilometriche di tutti i P.L. in consegna al posto dei quali si conferma la chiusura;
- nella colonna 2 il numero del treno rispetto al quale si conferma la chiusura dei P.L.;
- nella colonna 3 la provenienza del treno;
- nella colonna 4 la precisazione “di destra” nel caso di invio sul binario di destra;
- nella colonna 5 la firma di chi trasmette il dispaccio;
- nelle colonne 6 e 7 gli estremi di trasmissione: ore e minuti, numero progressivo e saltuario del posto di custodia;
- nella colonna 8 il numero progressivo del protocollo M. 100 PL1 della stazione limitrofa corrispondente;
- nella colonna 9 l'ora di transito del treno indicato in colonna 2 dal posto di custodia (per controllo).

La seconda parte, usata per ricevere le conferme dei P.L. presentati per guasto, è simile alla prima:

- nelle colonne 10 - 11 - 12 - 13 - 14 vanno riportate le stesse indicazioni delle colonne 1 - 2- 3- 4- 5, rispettivamente;
- nelle colonne 15 - 16 “estremi di ricevimento” vanno registrate l’ora ed i numeri progressivo e saltuario ricevuti dal P.L. corrispondente;
- nella colonna 17 va registrato il numero progressivo al posto di custodia al P.L. corrispondente.

Le due parti del protocollo M. 100 PL2 possono essere usate indipendentemente, secondo le necessità, ma la successione dei numeri progressivi dei dispacci da registrare nelle colonne 7 e 17 deve essere unica.

Il posto di custodia di P.L. manovrati a distanza deve avere in dotazione, pronto all’uso, un protocollo M. 100 PL3 per ognuno di essi.

M. 100 PL 1

Protocollo della corrispondenza telefonica

Linea

Stazione di (fimbrio)

Fogli N. 15

Verificati le punzature ed il numero
dei fogli e riconosciuti regolari.

IL RICEVENTE

INIZIATO IL

TERMINATO IL

AVVERTENZE

Serve alle stazioni per ricevere la conferma di chiusura dei PL. in caso di guasti.

Nella testata di ogni pagina è stampata la formula da usare che va opportunamente completata nelle rispettive colonne.

Le scritture devono essere eseguite con penna a sfera o con inchiostro senza lasciare righe in bianco; le righe non utilizzate vanno annullate con tratto di linea continua.

In caso di errori si deve cancellare la parte errata tirandovi sopra una linea in modo che sia sempre possibile leggere le parole cancellate.

I dispacci devono essere trasmessi lentamente e chiaramente in modo che il ricevente possa scriverli man mano che li riceve.

I numeri dei treni devono essere enunciati a cifre separate e trascritti in cifre.

Il ricevente, ultimata la trascrizione, deve ripetere integralmente il dispaccio ed indicare per ultimo il numero che esso viene ad assumere nel suo protocollo;

il trasmittente deve scrivere tale numero nell'apposita linea, a conferma dell'avvenuta trasmissione.

La data (giorno, mese ed anno) deve essere indicata soltanto nei giorni di effettiva utilizzazione.

M. 100 PL 1

Linea Data

1	2	3	4	5	6		8
					6	7	
Confermo chiusura P.L. km	Per treno	Proveniente da	Sul binario (*)	Firma	Ore e minuti	N. progressivo e salario del posto convocato	Numero progressivo della stazione

(*) Indicare «di destra» nel caso di invio sul binario di destra.

M. 100 PL 2

Protocollo della corrispondenza telefonica

Linea
 Posto di custodia P.L.
 Posto intermedio di

Fogli N. 15

Verificati le punteggiature ed il numero
 dei fogli e riconosciuti regolari.

IL RICEVENTE

INIZIATO IL
 TERMINATO IL

AVVERTENZE

Serve ai posti di custodia (comprese le stazioni disabilitate), che hanno in consegna anche P.L. manovrati a distanza per confermare la chiusura alle stazioni limitrofe dopo aver ricevuto, eventualmente, la conferma da parte dei P.L. manovrati a distanza presentazioni per guasto. E' composto di due parti che possono essere usate indipendentemente, secondo le necessità, ma la successione dei numeri progressivi dei dispacci da registrare nelle colonne 7 e 17 deve essere unica.

Nella testata di entrambe le parti sono stampate le relative formule da usare che vanno opportunamente completate nelle rispettive colonne. La prima parte (colonne da 1 a 9) deve essere utilizzata dal posto di custodia per trasmettere le conferme di chiusura alle stazioni limitrofe mentre la seconda parte (colonne da 10 a 17) deve essere utilizzata per ricevere le conferme di chiusura dei P.L. manovrati a distanza presentazioni per guasto. Le scritture devono essere eseguite con penna a sfera o con inchiostro senza lasciare righe in bianco; le righe non utilizzate vanno annullate con tratto di linea continua.

In caso di errori si deve cancellare la parte errata tirandovi sopra una linea in modo che sia sempre possibile leggere le parole cancellate. I dispacci devono essere trasmessi lentamente e chiaramente in modo che il ricevente possa scriverli man mano che li riceve. I numeri dei treni devono essere enunciati a cifre separate e trascritti in cifre.

Il ricevente, ultimata la trascrizione, deve ripetere integralmente il dispaccio ed indicare per ultimo il numero che esso viene ad assumere nel suo protocollo; il trasmittente deve scrivere tale numero nell'apposita finca, a conferma dell'avvenuta trasmissione. La data (giorno, mese ed anno) deve essere indicata soltanto nei giorni di effettiva utilizzazione.

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
 (Direttiva ANSF n.1 / dir / 20)

M. 100 PL 2

Linea	Comunicazioni tra posto di custodia, o posto intermedio, e stazioni limitrofe										Comunicazioni tra posto di custodia, o posto intermedio, e P.L. manovrati a distanza presenziali				Data			
	Confermo chiusura P.L. Km.	Per treno	Proveniente da	Sul binario (*)	Firma di chi trasmette	Estremi di trasmissione		N. progressivo della stazione	Ora di transito del treno sul P.L.	Confermo chiusura P.L. Km.	Per treno	Proveniente da	Proveniente sul binario (*)	Firma		Estremi di ricevimento		N. progr. del posto di custodia
	1	2	3	4	5	Ore e minuti	N. prog. e salvatario	8	9	10	11	12	13	14	Ore e minuti	N. prog. e salvatario del P.L. presenziato	17	

(*) Indicare: «di destra» nel caso di invio sul binario di destra.

M. 100 PL.3

Protocollo della corrispondenza telefonica

Linea

P.L. km

Fogli N. 15

Verificati le punteggiature ed il numero
dei fogli e riconosciuti regolari.

IL RICEVENTE

INIZIATO IL

TERMINATO IL

AVVERTENZE

Serve ai P.L. manovrati sul posto (permanentemente o in caso di guasto) per confermare la chiusura alle stazioni limitrofe ad al posto di custodia. Nella testata di ogni pagina è stampata la formula da usare che va opportunamente completata nelle rispettive colonne. Le scritture devono essere eseguite con penna a sfera o con inchiostro senza lasciare righe in bianco; le righe non utilizzate vanno annullate con tratto di linea continua.

In caso di errori si deve cancellare la parte errata tirandovi sopra una linea in modo che sia sempre possibile leggere le parole cancellate. I dispacci devono essere trasmessi lentamente e chiaramente in modo che il ricevente possa scriverli man mano che li riceve.

I numeri dei treni devono essere enunciati a cifre separate e trascritti in cifre. Il ricevente, ultimata la trascrizione, deve ripetere integralmente il dispaccio ed indicare per ultimo il numero che esso viene ad assumere nel suo protocollo;

il trasmittente deve scrivere tale numero nell'apposita finca, a conferma dell'avvenuta trasmissione. La data (giorno, mese ed anno) deve essere indicata soltanto nei giorni dei effettiva utilizzazione.

M. 100 PL 3

Linea	Conferme chiusura P.L. km			Firma di chi trasmette	Estremi di ricevimento		Data	
	1	2	3		4	5		6
Per treno	Proveniente da	Sul binario (*)		Ore e minuti	N. progressivo e saluario del P.L.	N. progressivo del posto corrispondente	Ora di transito del treno sul P.L.	

(*) Indicare «di destra» nel caso di invio sul binario di destra.

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1/dir/2012)

Emanata dal sig. Direttore della Direzione Tecnica
con Disp. 36 del 12 settembre 2003

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF D. dir/2012)