

5/1/94

FERROVIE STATO S.p.A  
AREA RETE

SIGG. DIRETTORI ZONE TERRITORIALI  
TUTTE



Roma, 05/01/94  
R/ST./MV.R/009/D14

SERVIZI PRODUZIONE  
TUTTI

R/ST.MV/R.01/7.1/10.11/563

SERVIZI POTENZ. E SVILUPPO  
TUTTI

R/ST.IE/

p.c. AREA INGEGNERIA E COSTRUZIONI  
SEDE

Oggetto: Disposizioni Tecnico-normative per PL con barriere complete manovrabili automaticamente e/o manualmente e posti su linee esercitate con blocco automatico.

Allegato: 1

Si trasmettono in allegato le Disposizioni tecnico-normative ad integrazione della circolare ES.C/R.01/7.1/10 - ES.C/P.03.400.26 - ES.I/P del 11.9.1991, relativa ai passaggi a livello a barriere complete azionate automaticamente dai treni, e a parziale modifica della vigente normativa relativa ai PL con barriere non automatiche protetti da segnali e posti sulle linee esercitate con B.A.

Al riguardo, si fa presente che:

- per gli impianti esistenti o già adeguati per la manovra automatica, le disposizioni possono essere applicate solo se compatibili con le caratteristiche degli stessi.
- i relativi schemi circuitali saranno forniti dall'Area Ingegneria e Costruzioni.

I Servizi in indirizzo restano incaricati di:

- emanare le necessarie norme di dettaglio;
- provvedere per gli eventuali aggiornamenti delle disposizioni locali;
- informare ed istruire il dipendente personale interessato.

IL RESPONSABILE  
SERVIZI TECNICI

1.4

DISPOSIZIONI TECNICO - NORMATIVE RELATIVE AI PL CON BARRIERE COMPLETE MANOVRABILI AUTOMATICAMENTE E/O MANUALMENTE POSTI SU LINEE ESERCITATE CON BLOCCO AUTOMATICO.

Ad integrazione della nota ES.C/R.01/7.1/10 - ES.C/P.03.400.26 - ES.I/P dell'11.9.1991, relativa ai Passaggi a livello con barriere complete azionate automaticamente dai treni, ed a parziale variante della vigente normativa per PL con barriere non automatiche protetti da segnali, si dispone, per le linee attrezzate con Blocco Automatico, quanto segue.

1. DISPOSIZIONI IMPIANTISTICHE RELATIVE AI PL CON BARRIERE COMPLETE MANOVRABILI AUTOMATICAMENTE.

1.1. Impianti di nuova realizzazione.

- a) I PL devono, di regola, essere protetti dal segnale di prima categoria ubicato immediatamente a monte nel senso di marcia dei treni.
- b) Ad un posto di custodia può, di regola, essere affidata la manovra non automatica del solo PL manovrato sul posto.
- c) E' ammessa la coesistenza nello stesso posto di guardia o nella stessa garitta, di apparati consensi riferiti a PL con lo stesso o differente tipo di manovra (automatica/non automatica-, automatica ).
- d) Per i PL protetti da segnali permissivi, l'impianto di concessione consensi, per ogni binario e per ciascun senso, consente di norma la concessione di consensi validi per uno o più treni. In tale caso un consenso concesso per un determinato binario e senso si potrà considerare occupato definitivamente solo con la riapertura delle barriere.
- e) Per i PL con barriere manovrabili anche manualmente sul posto è previsto, nel posto di custodia, un dispositivo di emergenza "CU" che, qualora ne ricorra la necessità, consente di disporre o mantenere a via impedita i segnali che proteggono i PL, che sono visibili in condizioni normali dal posto di custodia, e di rimuovere il codice se sono presenti treni fra i segnali e i PL protetti.

5/1/94

## 1.2. Impianti da adeguare.

Nei lavori di adeguamento di PL, eseguiti per consentire il regime di manovra automatica, il regime di manovra non automatica va conservato, di regola, nella strutturazione esistente; di conseguenza i PL manovrati a distanza rimangono tali.

## 2. DISPOSIZIONI NORMATIVE RELATIVE AI PL CON BARRIERE COMPLETE MANOVRABILI AUTOMATICAMENTE E/O MANUALMENTE.

2.1. PL protetti, anche se su un solo binario e per un solo senso di marcia, da segnali permissivi anche in via temporanea.

2.1.1 PL manovrabili sia automaticamente che manualmente, oppure solo manualmente

- a) Per i PL manovrati sul posto e a distanza le barriere devono essere riaperte, (oppure, per i soli PL manovrati sul posto i dispositivi di protezione dovranno essere rimossi), solo dopo che si è manifestata la segnalazione di liberazione. Non pervenendo tale segnalazione, la riapertura delle barriere o la rimozione della protezione potrà essere effettuata solo previa autorizzazione scritta di una delle due stazioni limitrofe (o del DCO), che dovrà essere concessa solo dopo aver acquisito la certezza che non vi siano treni in circolazione sul tratto di linea interessato.
- b) Per i PL manovrati sul posto, l'addetto alla custodia può provvedere di iniziativa, in caso di guasto alle barriere, allo svincolo del collegamento dopo aver provveduto alla protezione dell'attraversamento.
- c) Per i PL manovrati manualmente a distanza, in caso di guasto alle barriere, lo svincolo del collegamento non è mai ammesso.
- d) Per i PL manovrati sul posto e, nel caso di presenziamento per quelli manovrati a distanza, l'istituzione della chiusura treno per treno è ammessa solo nel caso che vengano adottate le procedure previste dai punti 2.2.2.b) e 2.2.3. b) della Circ. P.RI/R.03(13)/01023 - P.MI/C.05-S.MR/O.03.400.24 - S.IT/I.01-I.02 del 8.5.1990. In caso contrario la chiusura treno per treno non è ammessa e l'addetto alla custodia dovrà limitarsi ad esercitare, al passaggio di ogni treno

5/1/94

che deve impegnare il PL con marcia a vista specifica, per quanto possibile, una vigilanza sull'attraversamento.

### 2.1.2 PL manovrabili solo automaticamente.

Per i PL con barriere complete azionate solo automaticamente, in caso di inefficienza dei dispositivi di cui al punto 3.6.4 della già citata Circolare del 11.9 1991, l'istituzione della chiusura treno per treno è ammessa solo nel caso che vengano adottate le procedure previste dai punti 2.2.2.b) e 2.2.3.b) della Circ. P.RI/R.03(13)/01023 - P.MI/C.05 - S.MR/O.03.400.24 - S.IT/I.01-I.02 del 8.5.1990. In caso contrario la chiusura treno per treno non è ammessa e l'addetto alla custodia dovrà limitarsi ad esercitare, al passaggio di ogni treno che deve impegnare il PL con marcia a vista specifica, per quanto possibile, una vigilanza sull'attraversamento.

### 2.2. PL manovrabili automaticamente e/o manualmente e protetti da entrambi i lati con segnali di partenza ai quali non è mai conferito carattere di permissività.

Per i PL manovrati sul posto e a distanza, muniti di impianto che permetta la concessione di consensi prima che il treno precedente abbia superato il PL, le barriere devono essere riaperte (oppure, per i soli PL manovrati sul posto, i dispositivi di protezione dovranno essere rimossi), solo dopo che si è manifestata la segnalazione di liberazione. Non pervenendo tale segnalazione, la riapertura delle barriere o la rimozione della protezione potrà essere effettuata solo previa autorizzazione scritta di una delle due stazioni limitrofe (o dal DCO), che dovrà essere concessa solo dopo aver acquisito la certezza che non vi siano treni in circolazione sul tratto di linea interessato.

### 2.3. Interventi in caso di emergenza.

L'impiego del dispositivo "CU" di cui al punto 1.1.e) non esime l'addetto alla custodia dall'effettuare le normali segnalazioni di arresto con le modalità previste dalla vigente normativa.

4.4