



Direzione Tecnica
il Responsabile

DISPOSIZIONE N° 34 del 28 SET. 2001 "Modifiche all'Ordine di Servizio n. 17/1981 concernente "Linee a doppio binario attrezzate per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di marcia (linee banalizzate)" e all'Ordine di servizio n. 18 - estratto dell'Ordine di Servizio n 17/1981 ad uso del personale di macchina e di scorta dei treni".

Il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

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

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

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

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

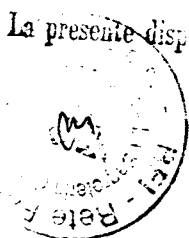
Visto il D.P.R. 16 marzo 1999, n. 146, concernente "Regolamento recante norme d'attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità d'infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo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

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

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

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

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

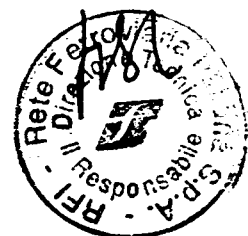


Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

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

1

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI N° 12 PAGINE





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

Vista la relazione dei Responsabili delle Strutture Operative Centrali Competenti della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., RFI./TC./MOD.OS17-18/81/589 del 27/09/2001 con la quale, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 96 del D.P.R. 753/1980 e agli artt. 7 e 11 del D.P.R. 146/1999, si propongono modifiche all'Ordine di servizio n. 17/1981 e all'Ordine di servizio n. 18 - estratto dell'Ordine di Servizio n 17/1981 ad uso del personale di macchina e di scorta dei treni;

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

DELIBERA

Art. 1

Al capitolo I dell'Ordine di servizio n. 17/1981 sono apportate le seguenti modifiche:

Il testo del punto 1.6 è così sostituito

Sulle linee banalizzate in cui il dispositivo d'inversione del B.A. dei relativi P.d.S. non richiede, per la circolazione a destra, l'esclusione dalla circolazione (mediante l'azionamento dell'apposito dispositivo) del binario attiguo, è possibile, per impianto, la circolazione unidirezionale - o « parallela » - dei treni che utilizzano, sui due binari della linea, il B.A. orientato nel medesimo senso.

Su tali linea, le Unità periferiche interessate possono autorizzare l'esercizio della circolazione unidirezionale - o « marcia parallela » - dei treni se esistono le seguenti condizioni:

- il dispositivo d'inversione del blocco non richiede, d'impianto, l'esclusione dalla circolazione del binario attiguo mediante l'azionamento dell'apposito dispositivo;
- le linee sono attrezzate con B.A a correnti codificate atto a consentire la ripetizione in macchina dei segnali sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra.
- i mezzi di trazione utilizzati sulle predette linee su cui si intende attivare la circolazione parallela devono essere equipaggiati, di regola, con le apparecchiature che consentono la ripetizione in macchina dei segnali.

L'Unità centrale competente, per soddisfare situazioni particolari di circolazione e se le caratteristiche di esercizio sono di tipo semplificato (tratti molto brevi, assenza di segnali permissivi, ecc.), può autorizzare la circolazione unidirezionale - o « marcia parallela » - dei treni anche in assenza dell'apparecchiatura di ripetizione dei segnali in macchina, fermo restando le altre condizioni, precedentemente stabilite.

CM

2 - D.34/2001





Le linee o tratti di linea ove è ammessa la circolazione unidirezionale – o « marcia parallela » - dei treni devono essere indicate nell'orario di servizio.

Qualora un treno, per guasto verificatosi durante la corsa, non possa utilizzare la ripetizione dei segnali in macchina, dovranno essere osservate le seguenti procedure:

- sulle linee telecomandate, il macchinista deve dare avviso scritto al DCO, utilizzando il telefono terra-treno, se disponibile; in caso contrario dovrà fermare al primo posto di servizio per emettere tale avviso;
- sulle linee a dirigenza locale, il macchinista deve dare avviso scritto al DC (DM in caso di assenza del DC), utilizzando il telefono terra-treno, se disponibile; in caso contrario, deve avvisare per iscritto il primo P.d.S. presenziato.

Quando il BA è regolarmente funzionante su entrambi i binari per lo stesso senso di circolazione, il treno che non possa utilizzare la ripetizione dei segnali in macchina, per guasto o per assenza di tale attrezzatura, il treno può essere inviato in circolazione parallela, solo se inoltrato sul binario di sinistra.

I treni che dovessero essere messi in circolazione privi di apparecchiature di ripetizione dei segnali in macchina o con la stessa guasta, devono essere tempestivamente notificati al D.C.O o al D.C. (al DM in caso di mancanza del DC).

Nel caso di istituzione del blocco telefonico sul binario di destra, non è consentita la circolazione parallela per quel senso di marcia.

In tutti i casi in cui i treni vengano distanziati con il blocco telefonico, nei relativi dispacci deve essere sempre specificato il binario di inoltra (di sinistra o di destra).

Fino a quando non è consentita la circolazione parallela è vietato, con l'eccezione di cui ai punti 2.8 e 2.9 (per i P.d.S. di tipo A) e 3.11, 3.12 e 3.13 (per i P.d.S. di tipo B), inoltrare i treni nel senso di circolazione a destra se non è stato prima interrotto il binario di sinistra.

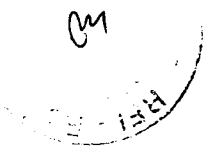
La circolazione con il blocco orientato nel senso di destra su entrambi i binari è consentita solo nei casi espressamente autorizzati dall'Unità centrale competente.

Il secondo alinea del paragrafo a) del punto 1.8 è così sostituito:

- *per gli arrivi:* un segnale di protezione, che non può essere disposto a via libera, preceduto da avviso e provvisto di segnale di avanzamento (i treni vengono sempre fatti avanzare con segnale di avanzamento azionato da tasto Tz);

Il paragrafo b) del punto 1.8 è così sostituito:

- b) le stazioni ove sono completamente realizzate, per la circolazione a destra, solo le condizioni per la formazione degli itinerari relativi ad alcuni binari. Gli arrivi e le partenze da e per il binario di destra, e non relativi ai suddetti binari, avvengono sempre con i segnali di protezione e di partenza disposti a via impedita (i treni in arrivo vengono sempre fatti avanzare con segnale di avanzamento azionato da tasto Tz).



3 - 5. 34 | 2001





Le stazioni dotate del segnale imperativo di BA di cui al comma *a*) - primo alinea - sono esplicitamente indicate con l'apposito simbolo (art. 3 PGOS) posto nelle fiancate principali di destra dell'orario di servizio, nel senso dei treni interessati.

Il titolo a margine del punto 1.14. è così sostituito:

Fiancate principali dell'orario di servizio.

Il punto 1.14. è così sostituito:

1.14. Nelle fiancate principali dell'orario di servizio sono riportare le indicazioni riguardanti anche il binario di destra per ciascun senso di marcia.

Il punto 1.18 è così sostituito:

1.18. Qualora, pur essendo regolarmente orientato ed efficiente il B.A., l'inoltro di un treno, da un P.d.S. presenziato con D.M., dovesse avvenire con segnale disposto a via impedita (od il treno dovesse partire da binario sprovvisto di segnale di partenza), va dato avviso al treno, con mod. M 40/DL, del binario sul quale sarà istradato ⁽¹⁾, oltre a prescrivere, nei modi consueti, l'esonero dal rispetto del segnale (o la partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza) ⁽²⁾.

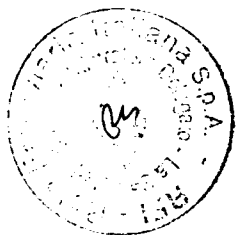
Nei PdS telecomandati dal D.C.O., le predette prescrizioni devono essere praticate con il modulo M 40/DCO.

La prescrizione relativa al binario sul quale sarà istradato il treno non occorre nel caso in cui il treno stesso venga licenziato con segnale di avvio attivato a luce fissa.

Il punto 1.20 è così sostituito:

1.20. Nelle stazioni di cui al punto 1.8./a, in caso di guasto del segnale imperativo di B.A. a valle degli scambi, se è regolarmente pervenuto il consenso per la circolazione a destra ed il B.A. è efficiente, il treno interessato va esonerato dal rispetto del segnale medesimo con l'apposita prescrizione del mod. M. 40 D.L./BAN (B.A.).

Nel caso che il segnale imperativo di B.A. si disponga improvvisamente a via impedita ed il conseguente arresto del treno avvenga oltre tale segnale, per la ripresa della corsa si deve procedere in analogia con quanto previsto nel caso di improvvisa chiusura del segnale di partenza (artt. 20/14 I.P.C.L. e 7/6 I.S.P.S.T.).



4 - D. 34 / 2001





Il punto 1.23 è così sostituito:

Qualora per guasto non si possa ottenere la riattivazione⁽¹⁾ di un binario fuori servizio e non fosse conveniente continuare a svolgere la circolazione sul solo binario rimasto in esercizio, l'operatore interessato (D.M. o D.C.O.) deve disporre la riattivazione con dispaccio, notificando con lo stesso il guasto delle apparecchiature di riattivazione, secondo le modalità previste nelle istruzioni di dettaglio.

La mancata riattivazione di un binario determina il mantenimento nello stato di inefficienza del dispositivo di rilevamento della temperatura delle boccole.

La circolazione a doppio binario potrà essere ripresa istradando i treni sul binario di sinistra, per ciascun senso di marcia.

Riattivato il binario interessato, la circolazione dovrà essere regolata con il blocco telefonico, secondo le modalità previste dalle apposite Istruzioni.

Inoltre, in relazione ai particolari effetti descritti nei punti 2.7 (per i P.d.S. di tipo A) e 3.9 e 3.10 (per i P.d.S. di tipo B), in caso di mancata riattivazione di un binario, per l'inoltro dei treni sul binario stesso devono essere adottate le procedure di seguito specificate (2) (3).

a) Per tutti i PL automatici a semibarriera: prescrivere la marcia a vista in corrispondenza degli stessi (4).

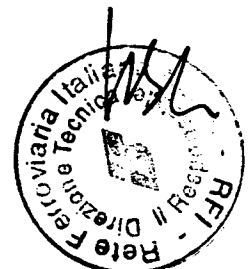
b) Per tutti i PL con barriere complete azionate sia automaticamente (4) che non automaticamente protetti dal segnale di un PdS: prescrivere la marcia a vista in corrispondenza dei P.L. oppure istituire la chiusura treno per treno.

c) Per tutti i PL con barriere complete azionate sia automaticamente (4) che non automaticamente protetti da segnali permissivi (anche quelli resi permissivi con lettera "P" luminosa):

- praticare la seguente prescrizione: *"Riferimento prescrizione n° 13 del mod. M 40/DL/BAN (BA), (oppure "Riferimento prescrizione n° 10 M 40 DCO/d.b.) ritenete che i segnali permissivi n° (se trattasi di segnali con "P" luminosa, aggiungere la dizione: "di protezione di con lettera "P" luminosa", "di partenza di con lettera "P" luminosa" o "di PBA con lettera "P" luminosa") non proteggano passaggi a livello";*
- prescrivere marcia a vista in corrispondenza di tutti i PL protetti dai predetti segnali (4) oppure istituire la chiusura treno per treno;
- la prescrizione n° 13 del modulo M 40 DL/BAN (BA) (oppure la prescrizione n° 10 del modulo M 40 DCO/d.b.) non deve essere praticata;
- fare richiamo sul modulo M 40 DL/BAN (BA) (oppure sul mod. M 40 DCO/d.b.) *"Vedasi M 40 n° ..."* nel caso che le prescrizioni di cui sopra vengano notificate utilizzando un modulo M 40 in aggiunta al modulo M 40 DL/BAN (BA) (oppure al modulo M 40 DCO/d.b.



1002/43-5-5





La nota (1) del punto 1.23. è così sostituita:

(1) Su alcune linee possono esistere impianti in cui, qualora non si possa ottenere la riattivazione di un binario fuori servizio perché non è soddisfatta la condizione relativa al senso di circolazione a sinistra sul binario attiguo è possibile completare la riattivazione stessa mediante l'impiego di un apposito tasto di soccorso, secondo opportune norme stabilite dalle Unità periferiche interessate nelle disposizioni locali.

La nota (5) del punto 1.23. è soppressa.

Il terzo alinea del punto 1.25. è così sostituito:

- nei P.d.S. presenziati da DM, ai treni percorrenti il binario nel senso per il quale il B.A. è inefficiente, deve prescriversi con il modulo M 40 D.L./BAN (B.A.) il mancato funzionamento del B.A., l'ordine di partire con segnale di partenza a via impedita (o di partire da binario sprovvisto di segnale di partenza), il binario sul quale il treno sarà inoltrato e l'esonero dal rispetto del segnale imperativo di B.A. a valle degli scambi (per i soli treni in partenza dalle stazioni di cui al p. 1.8./a (1), ecc.;

L'ultimo capoverso del punto 1.25. è così sostituito:

L'Unità centrale competente può stabilire che le suddette prescrizioni vengano praticate con mod. M 40/DCO, anziché con modulo M 40 D.L./BAN (B.A.), anche nei PdS presenziati da DM, secondo le modalità previste dall'Istruzione per l'esercizio con DCO.

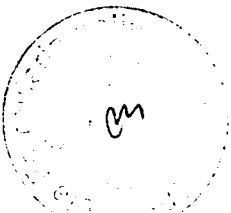
La nota (1) del punto 1.25. è così sostituita:

(1) «Siete autorizzato a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di disposto a via impedita (o spento)».

Il titolo "Linee banalizzate con velocità massima non superiore a 180 Km/h" del punto 1.44. è soppresso.

Il punto 1.44. è così sostituito:

1.44. Sulle linee banalizzate i cantieri di lavoro possono operare nel rispetto di quanto previsto dall'apposita Istruzione e soltanto in regime di interruzione o con protezione autonoma, oppure con l'applicazione di norme particolari stabilite dall'Unità centrale competente.



6 - D. 34 / 2001





Il punto 1.45. è così sostituito.

Sulle linee o tratti di linea ove è ammessa la circolazione unidirezionale - o « marcia parallela » - nei cantieri di lavoro operanti con protezione su avvistamento occorre cautelarsi di fronte alla possibilità che due treni sopraggiungano quasi contemporaneamente dalla stessa parte e che le segnalazioni riferite ad un treno siano erroneamente interpretate come riferite all'altro.

Pertanto, la protezione deve essere attuata con vedette e avvisatori separati per entrambi i binari e per entrambe le provenienze e ogni vedetta dovrà segnalare solo i treni sopraggiungenti sul binario per il quale svolge le funzioni di avvistamento.

Inoltre, come ulteriore cautela in relazione a possibili errori di interpretazione circa il binario percorso dal treno in arrivo, il personale del cantiere dovrà liberare il binario anche se la segnalazione è relativa a quello attiguo.

La rioccupazione del binario, dopo il transito di un treno, potrà avvenire solo previo benessere di tutti gli avvisatori.

Le suddette precauzioni non sono necessarie quando sussistono le condizioni per cui le funzioni di avvistatore e di avvisatore siano cumulate da uno stesso agente.

Il punto 1.46. è soppresso.

Il titolo "Linee banalizzate con velocità massima superiore a 180 Km/h" del punto 1.48. è soppresso.

Il titolo a margine ed il testo del punto 1.48. sono soppressi.

Il titolo a margine ed il testo del punto 1.49. sono soppressi.

Art. 2

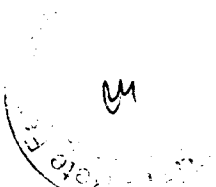
Al capitolo I (Disposizioni generali relative alla linea, ai P.D.S. ed alla circolazione) dell'Ordine di servizio n. 18 - estratto dell'Ordine di Servizio n. 17/1981 ad uso del personale di macchina e di scorta dei treni - sono apportate le seguenti modifiche:

Il punto 1.4 è così sostituito:

1.4. In relazione alle caratteristiche d'impianto di cui al punto 1.3./c, fanno eccezione:

a) le stazioni ove è previsto, per la circolazione a destra, un segnalamento così realizzato:

- *per le partenze*: un apposito segnale imperativo di B.A. posto a destra, al di là dello scambio estremo di stazione, non collegato con l'itinerario di partenza verso il binario di destra;



7 - D. 34/2001





- *per gli arrivi*: un segnale di protezione, che non può essere disposto a via libera, preceduto da avviso e provvisto di segnale di avanzamento (i treni vengono sempre fatti avanzare con segnale di avanzamento azionato da tasto Tz);

b) le stazioni ove sono completamente realizzate, per la circolazione a destra, solo le condizioni per la formazione degli itinerari relativi ad alcuni binari. Gli arrivi e le partenze da e per il binario di destra, e non relativi ai suddetti binari, avvengono sempre con i segnali di protezione e di partenza disposti a via impedita (i treni in arrivo vengono sempre fatti avanzare con segnale di avanzamento azionato da tasto Tz).

Le stazioni dotate del segnale imperativo di B.A. di cui al comma a) - primo alinea - sono esplicitamente indicate con l'apposito simbolo (art. 3 PGOS) posto nelle fiancate principali di destra dell'Orario di servizio, nel senso dei treni interessati.

Il punto 1.7. è così sostituito

1.7. Su talune linee banalizzate è possibile, per impianto, la circolazione unidirezionale - o « parallela » - dei treni che utilizzano sui binari della linea, il B.A. orientato nel medesimo senso.

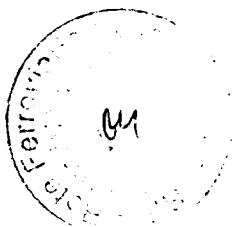
Le Unità periferiche interessate possono autorizzare l'adozione della circolazione unidirezionale - o « marcia parallela » - dei treni purché tale esercizio resti subordinato alle seguenti condizioni:

- il dispositivo d'inversione del blocco non richieda, d'impianto, l'esclusione dalla circolazione del binario attiguo;
- le linee devono essere esercitate con B.A. a correnti codificate su entrambi i binari e per ogni senso di circolazione;
- i mezzi di trazione utilizzati devono essere equipaggiati, di regola, con le apparecchiature che consentono la ripetizione dei segnali in macchina.

L'Unità centrale competente, per soddisfare particolari condizioni di circolazione e se le caratteristiche di esercizio sono di tipo semplificato (tratti molto brevi, assenza di segnali permissivi, ecc.) può autorizzare la circolazione unidirezionale - o « marcia parallela » - dei treni anche in assenza dell'apparecchiatura di ripetizione dei segnali in macchina, fermo restando tutte le altre condizioni stabilite.

Le linee o tratti di linea dove è ammessa la circolazione unidirezionale - o « marcia parallela » - dei treni sono indicate nell'orario di servizio.

Qualora un treno, per guasto verificatosi durante la corsa, non possa utilizzare la ripetizione dei segnali in macchina, il macchinista deve dare avviso scritto al D.C.O. oppure al D.C. (D.M. in caso di assenza del D.C.), utilizzando il telefono terra - treno se disponibile; in caso contrario, per emettere tale avviso, deve fermare al primo posto di servizio, sulle linee in C.T.C., oppure alla prima località di servizio presenziata, sulle linee a Dirigenza Locale/Centrale.



8 - D. 34 | 2001





Quando il B.A. è regolarmente funzionante su entrambi i binari per lo stesso senso di circolazione, il treno che non possa utilizzare la ripetizione dei segnali in macchina, per guasto o per assenza di tale attrezzatura, può essere inviato in circolazione parallela solo se inoltrato sul binario di sinistra.

Nel caso di istituzione del blocco telefonico sul binario di destra, non è consentita la circolazione parallela per quel senso di marcia.

I treni che dovessero essere messi in circolazione privi di ripetizione dei segnali in macchina o con la stessa guasta, devono essere tempestivamente notificati al D.C.O. o al D.C. (al D.M. in caso di mancanza del DC).

Salvo il caso di arresto di un treno in linea (di cui ai punti 1.18., 1.19. e 1.20.) ed i casi espressamente autorizzati dall'Unità centrale competente, non è ammessa la contemporanea circolazione con il B.A. orientato nel senso di destra su entrambi i binari.

Il titolo a margine del punto 1.10. è così sostituito:

Fiancate principali dell'orario di servizio.

Il punto 1.10. è così sostituito:

1.10. Nelle fiancate principali dell'orario di servizio sono riportare le indicazioni riguardanti anche il binario di destra per ciascun senso di marcia.

Il punto 1.12 è così sostituito:

1.12. Qualora pur essendo regolarmente orientato ed efficiente il blocco, l'inoltro di un treno da un P.d.S. presenziato con D.M., dovesse avvenire con segnale disposto a via impedita (od il treno dovesse partire da binario sprovvisto di segnale di partenza), va dato avviso al treno con il modulo M. 40 DL/BAN (B.A.) del binario sul quale sarà istradato (1), oltre a prescrivere, nei modi consueti, l'esonero dal rispetto del segnale (o la partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza) (2).

Nei P.d.S. telecomandati dal D.C.O., le predette prescrizioni devono essere praticate con il modulo M 40/DCO.

La prescrizione relativa al binario sul quale sarà istradato non occorre nel caso venga attivato, a luce fissa, il segnale di avvio.





Il punto 1.14 è così sostituito:

1.14. Nelle stazioni di cui al punto 1.4./a, in caso di guasto del segnale imperativo di B.A. a valle degli scambi, se il B.A. è efficiente, il treno interessato va esonerato dal rispetto del segnale medesimo con l'apposita prescrizione del mod. M. 40 D.L./BAN (B.A.).

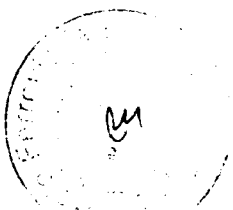
Nel caso che il segnale imperativo di B.A. si disponga improvvisamente a via impedita ed il conseguente arresto del treno avvenga oltre tale segnale, per la ripresa della corsa deve procedersi in analogia con quanto previsto nel caso di improvvisa chiusura del segnale di partenza (artt. 20/14 I.P.C.L. e 7/6 I.S.P.S.T.).

Il punto 1.16 è così sostituito:

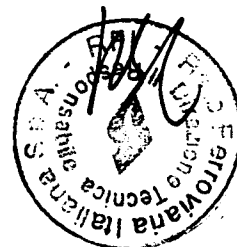
1.16 Qualora per guasto non si possa ottenere la riattivazione di un binario fuori servizio e non fosse conveniente continuare a svolgere la circolazione sul solo binario rimasto in esercizio, l'operatore interessato (D.M. o D.C.O) deve disporre la riattivazione con dispaccio e procedere come segue (1):

- a) sul binario riattivato regolare la circolazione con il blocco telefonico;
- b) per tutti i PL automatici a semibarriera: prescrivere la marcia a vista in corrispondenza degli stessi (2);
- c) per tutti i PL con barriere complete azionate sia automaticamente (2) che non automaticamente protetti dal segnale di un PdS: prescrivere la marcia a vista in corrispondenza dei P.L. oppure istituire la chiusura treno per treno;
- d) per tutti i PL con barriere complete azionate sia automaticamente (2) che non automaticamente protetti da segnali permissivi (anche quelli resi permissivi con lettera "P" luminosa):

- praticare la seguente prescrizione: *"Riferimento prescrizione n° 13 del mod. M 40/DL/BAN (BA), (oppure "Riferimento prescrizione n° 10 M 40 DCO/d.b.) ritenete che i segnali permissivi n° (se trattasi di segnali resi permissivi con lettera "P" luminosa, aggiungere la dizione: "di protezione di con lettera "P" luminosa", "di partenza di con lettera "P" luminosa" o "di PBA con lettera "P" luminosa") non proteggano passaggi a livello";*
- prescrivere marcia a vista in corrispondenza di tutti i PL protetti dai predetti segnali (2) oppure istituire la chiusura treno per treno;
- la prescrizione n° 13 del modulo M 40 DL/BAN (BA) (oppure la prescrizione n° 10 del modulo M 40 DCO/d.b.) non deve essere praticata;
- fare richiamo sul modulo M 40 DL/BAN (BA) (oppure sul mod. M 40 DCO/d.b.) *"Vedasi M 40 n° ..."* nel caso che le prescrizioni di cui sopra vengano notificate utilizzando un modulo M 40 in aggiunta al modulo M 40 DL/BAN (BA) (oppure al modulo M 40 DCO/d.b.).



10 - D. 34 / 2001





La nota (3) del punto 1.16 è soppressa.

Il punto 1.17 è così sostituito:

1.17. Nel caso che, verificandosi l'interruzione di un binario, sul binario rimasto in esercizio non si possa far uso del dispositivo d'inversione del B.A., l'operatore interessato (D.M. o D.C.O.), oltre ad adottare le norme di circolazione previste per tali casi, deve praticare ai treni, in aggiunta alle altre occorrenti, le seguenti prescrizioni:

- nei P.d.S. presenziati da DM, ai treni percorrenti il binario nel senso per il quale il B.A. è inefficiente, deve prescriversi con il modulo M 40 D.L./BAN (B.A.) il mancato funzionamento del B.A., l'ordine di partire con segnale a via impedita (o di partire da binario sprovvisto di segnale di partenza), il binario sul quale il treno sarà istradato, nonché l'esonero dal rispetto del segnale imperativo di B.A. a valle degli scambi, per i soli treni in partenza dalle stazioni di cui al p. 1.4./a (4);
- nei P.d.S. telecomandati dal D.C.O., ai treni percorrenti il binario nel senso per il quale il B.A. è inefficiente, il D.C.O. deve praticare le prescrizioni occorrenti, utilizzando il M.40/D.C.O..

L'Unità centrale competente può stabilire che le suddette prescrizioni vengano praticate con mod. M 40/D.C.O., anziché con modulo M 40 DL/BAN (B.A.), anche nei P.d.S. presenziati da DM, secondo le modalità previste dall'Istruzione per l'esercizio con DCO.

La nota (4) del punto 1.17 è così sostituita:

(4) "Siete autorizzato a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di disposto a via impedita (o spento)".

Art. 3

Al capitolo IV (Cantieri di lavoro) dell'Ordine di servizio n. 18 - estratto dell'Ordine di Servizio n 17/1981 ad uso del personale di macchina e di scorta dei treni - sono apportate le seguenti modifiche:

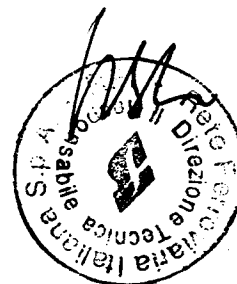
Il titolo a margine del punto 4.1 è così sostituito:

Cantieri di lavoro: segnaletica.

Il punto 4.2 è soppresso unitamente al titolo a margine.



11 - D. 34 / 2001





Art. 4

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

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Il Responsabile della Direzione Tecnica

Michele Elia

44

12 - D. 34/2001

