



Direzione Tecnica
il Responsabile

DISPOSIZIONE N° 38 del 28 SET. 2001 "Modifiche all'Istruzione per la protezione dei cantieri"

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;

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

La presente disposizione è composta di 13 pagine.

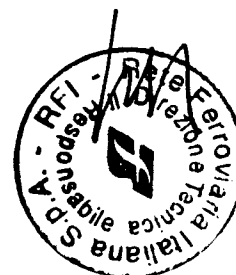
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana SpA - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. Lire 32.380.072.121.000 i.v.

Iscr. n. 7847/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)

Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000





Vista la legge 26 aprile 1974, n. 191, recante "Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato", e in particolare l'art. 16, concernente l'organizzazione protettiva e le istruzioni di dettaglio per lavori su binari in esercizio o nelle immediate adiacenze;

Visto il D.P.R. 1° giugno 1979, n. 469, recante "Regolamento di attuazione della legge 26 aprile 1974, n. 191, sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato", e in particolare l'art. 13, concernente i lavori lungo linea, e l'apposita Istruzione sulla protezione dei cantieri;

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 S.p.A., RFI/TC/MOV.IPC/580 del 27/09/2001 con la quale, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 96 del D.P.R. 753/1980 e agli artt. 7 e 11 del D.P.R. 146/1999, si propongono modifiche all'Istruzione per la protezione dei cantieri;

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

DELIBERA

Art. 1

All'articolo 1 dell'Istruzione per la protezione dei cantieri sono apportate le seguenti modifiche:

La nota 2 del comma 9 è così modificata:

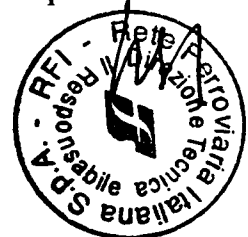
"(2) Con la denominazione di "cantiere" s'intende un nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo sui binari percorsi dai treni e segnalato a distanza dall'apposita tabella "C" o "S" stabilita dal Regolamento sui Segnali."

Il comma 14 è così sostituito:

14. Sono "ordinari" i treni indicati come tali nell'orario di servizio. Sono denominati "periodici" i treni ordinari che circolano per uno o alcuni giorni, per determinati periodi oppure per l'intera validità dell'orario ma hanno prescritta la

01

2 - 5.38/2001





soppressione per più di due giorni della settimana, per la maggioranza delle settimane dell'orario.

Sulle linee ove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci e per i posti di linea è sempre esclusa la protezione a tempo, la periodicità dei treni periodici può essere modificata durante il periodo di validità dell'orario secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

Per determinati treni ordinari periodici l'orario può essere diramato a parte secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

Il comma 15 è così sostituito:

15. Sono “**straordinari**” quei treni la cui effettuazione ha luogo soltanto quando se ne manifesti il bisogno. Il loro orario può essere compreso nell'Orario di Servizio oppure diramato a parte secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

Inoltre, devono essere considerati straordinari anche i treni periodici che vengono effettuati in giorni diversi da quelli stabiliti dall'Orario di Servizio.

Sono pure straordinari quei treni che si effettuano senza la preventiva indicazione delle ore di partenza e di arrivo nelle singole località di servizio, “**treni ad orario libero**” (O.L.).

Sulle linee ove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci e per i posti di linea è sempre esclusa la protezione a tempo, i treni straordinari possono essere resi ordinari periodici secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

Art. 2

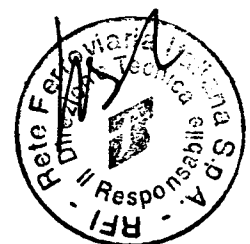
All'articolo 2 dell'Istruzione per la protezione dei cantieri sono apportate le seguenti modifiche:

Il comma 3 è così sostituito:

3. L'Orario di Servizio si compone: della Prefazione Generale (PGOS); delle Prefazioni delle Unità Periferiche (PUPOS) Parte prima e seconda; dei Fascicoli Linee e dei Fascicoli Orario (entrambi raccolti nel Fascicolo Circolazione Linee dell'Unità periferica); dell'Orario Grafico e dei Quadri Orario.

Il comma 6 è soppresso.

Il secondo capoverso del comma 21 è così sostituito:





Le interruzioni *a)* e *b)* sono delimitate dal transito di determinati treni oppure da determinate ore; sulle linee dove non sono in uso i fascicoli orario, dette interruzioni sono delimitate solo da ore. Le interruzioni *e)* sono sempre delimitate da ore, che vengono stabilite con la concessione delle interruzioni stesse.

Dopo il secondo capoverso del comma 21 è inserito il seguente nuovo capoverso:

La richiesta dell'interruzione da parte dell'agente autorizzato e la relativa concessione da parte del dirigente devono avvenire per iscritto, salvo l'esistenza di particolari attrezzature tecniche in base a norme specifiche emanate dall'Unità centrale competente in relazione ai tipi di impianto.

Art. 3

All'articolo 3 dell'Istruzione per la protezione dei cantieri sono apportate le seguenti modifiche:

Il primo capoverso del comma 9 è così sostituito:

Un treno che si fermi in linea deve essere protetto nei casi previsti dai Regolamenti e dalla Istruzioni di servizio e nel modo prescritto dal Regolamento sui Segnali a cura del personale del treno stesso.

Art. 4

All'articolo 4 dell'Istruzione per la protezione dei cantieri sono apportate le seguenti modifiche:

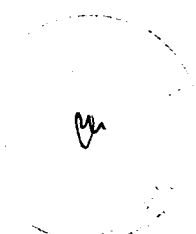
Il comma 4 è così sostituito:

Con il termine "dispaccio", si intende sempre una comunicazione scritta, firmata, registrata per iscritto e trasmessa secondo le disposizioni del successivo comma 6.

Art. 5

All'articolo 5 dell'Istruzione per la protezione dei cantieri sono apportate le seguenti modifiche:

Il secondo capoverso del comma 1 è così sostituito:



4 - 0.38/2001





Il tratto di binario soggetto a un rallentamento che sia stato notificato ai treni, deve essere segnalato sul terreno per ciascun senso di corsa con gli appositi segnali di avviso a distanza preceduti dalle prescritte tavole di orientamento, di inizio e di fine rallentamento stabiliti dal Regolamento sui Segnali.

Il quinto capoverso del comma 1 è così sostituito:

In questo caso, fermato il treno, il macchinista potrà riprendere la marcia attenendosi alle prescrizioni che gli verranno date dall'agente che ha provveduto all'arresto del treno stesso e che pertanto deve presenziare e proteggere il punto interessato fino al momento in cui riceve conferma scritta dalle stazioni attigue abilitate, o dal dirigente della stazione stessa se il rallentamento interessa esclusivamente una stazione, che i treni saranno avvisati del rallentamento.

Dopo il quinto capoverso è inserito il seguente nuovo capoverso:

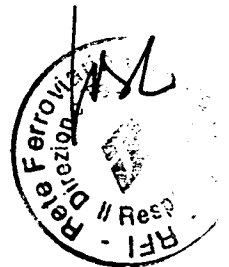
L'agente che istituisce un rallentamento per necessità improvvise deve notificare alle stazioni attigue abilitate, o nel caso particolare in cui il rallentamento ricada esclusivamente nell'ambito di una stazione al solo dirigente di detta stazione, l'eventuale mancata posa a terra dei segnali di rallentamento previsti e delle relative tavole di orientamento nonché tutti i dati occorrenti per la notifica ai treni del rallentamento con il prescritto modulo M.3, indicando in particolare per intero (senza frazioni di chilometro) sia la progressiva chilometrica da cui ha inizio il rallentamento sia l'estensione del rallentamento stesso.

La collocazione dei segnali e delle tavole di orientamento sul terreno deve avvenire nel tempo strettamente necessario per la loro posa in opera.

Il decimo capoverso è così sostituito:

Quando l'installazione dei segnali di rallentamento risulti difficoltosa per la particolare ristrettezza della sede (come in talune gallerie, trincee o in corrispondenza di qualche opera d'arte o per altro motivo), è consentito ubicare i segnali di formato ridotto purché siano comunque garantite la loro visibilità e la loro efficienza. Le specifiche norme relative alle dimensioni e caratteristiche di tali segnali sono emanate dall'Unità centrale competente.

Non è consentito collocare i segnali di rallentamento in posizione bassa e inclinata, prevedendo, se necessario, anche l'allungamento del tratto soggetto a rallentamento. Si fa eccezione per il segnale di fine rallentamento qualora esistano difficoltà oggettive. Della particolare esposizione dei segnali di formato ridotto deve essere dato avviso scritto ai treni.





Art. 6

All'articolo 6 dell'Istruzione per la protezione dei cantieri è apportata la seguente modifica:

Il secondo alinea del comma 1 è così sostituito:

- in galleria, sulle linee non banalizzate e su quelle a semplice binario, transitare sulle banchine (o sentieri pedonali), se normalmente percorribili, purché la velocità massima non sia superiore a 160 km/h e la galleria sia provvista di nicchie almeno ogni 30 metri da entrambi i lati se a doppio binario. Negli altri casi è ammesso transitare sul binario in condizioni di assenza di circolazione treni, ma con riduzione della velocità sull'eventuale binario attiguo a non più di 160 km/h, se possibile mediante abbattimento codice. Nelle linee a doppio binario, se sussistono le condizioni per il transito sulle banchine (o sentieri pedonali), si deve percorrere la banchina di destra, cioè camminare in senso opposto a quello di circolazione legale dei treni.

Art. 7

All'articolo 10 dell'Istruzione per la protezione dei cantieri sono apportate le seguenti modifiche:

La nota 1 del comma 1 è così sostituita:

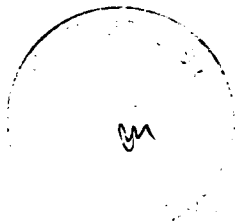
(1) Per "cantiere di lavoro" si intende un nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo sui binari percorsi dai treni e segnalato a distanza dall'apposita tabella "C" oppure "S" stabilita dal Regolamento sui Segnali.

Art. 8

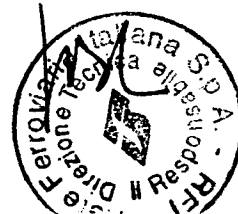
All'articolo 13 dell'Istruzione per la protezione dei cantieri è apportata la seguente modifica:

Dopo il comma 8 è inserito il seguente comma:

9. Sulle linee, o tratti di linea, a doppio binario indicate nell'orario di servizio ove è ammessa la circolazione unidirezionale (marcia parallela) occorre cautelarsi di fronte alla possibilità che due treni sopraggiungano quasi contemporaneamente dalla stessa



6 -938/2001





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 d'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 benestare di tutti gli avvisatori.

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

Art. 9

All'articolo 18 dell'Istruzione per la protezione dei cantieri sono apportate le seguenti modifiche:

Dopo il secondo capoverso del comma 5 è inserito il seguente nuovo capoverso:

Di regola, ed escluso casi improvvisi, l'attivazione, la cessazione e lo spostamento di un rallentamento non devono mai avvenire fra le ore 23.30 e le ore 1.30 del giorno successivo.

Art. 10

All'allegato 4 (Libretto di servizio per cantieri di lavoro - L. 225-c) dell'Istruzione per la protezione dei cantieri sono apportate le seguenti modifiche:

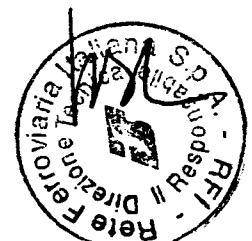
Il primo capoverso del punto 2 è così sostituito:

Si compila estraendo dall'apposito prospetto dell'Orario Grafico o del Fascicolo Orario della linea interessata i treni periodici che circolano nel tratto, trascrivendoli - ordinati per data - nelle caselle del quadro corrispondente a ciascun giorno del mese.

Il primo capoverso del punto 4 è così sostituito:

La compilazione dell'elenco deve essere fatta trascrivendo in ordine cronologico tutti i treni ordinari, straordinari e supplementari che interessano il tratto di linea in cui opera il cantiere di lavoro, ricavando i dati relativi dai quadri precedenti ed indicando per ciascun treno il numero e l'ora di transito.

7 - 9.38/2001





Nel Quadro A del QUADRO RIASSUNTIVO, il titolo del 2° prospetto è così sostituito:

TRENI STRAORDINARI E SUPPLEMENTARI

Art. 11

All'allegato 7 (Cap. I dell'Ordine di Servizio n. 17/1981) dell'Istruzione per la protezione dei cantieri 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.

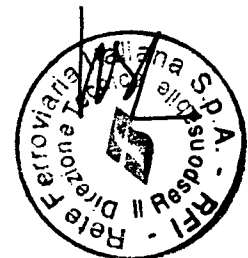
Le linee o tratti di linea ove è ammessa la circolazione unidirezionale - o « marcia parallela » - dei treni devono essere indicate nell'orario di servizio.

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;

CM

8 - D. 38 / 2002





- 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).

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.

W

10283-4-6





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, 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.).

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 semibarriere: prescrivere la marcia a vista in corrispondenza degli stessi (4).

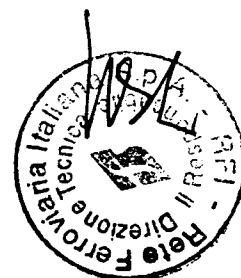
b) Per tutti i PL con barriere complete azionate sia automaticamente (4) che non automaticamente protetti dal segnale di un PdS: prescrivere la marcia a vista in corrispondenza dei P.L. oppure istituire la chiusura treno per treno.

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.

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 (4) del punto 1.23 è soppressa.

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)».

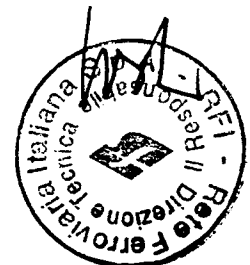
Il titolo "Linee banalizzate con velocità massima non superiore a 180 Km/h" del punto 1.44. è soppresso.

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.

04

12 - 5.38 | 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. 12

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

