



## AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA

### DIREZIONE TECNICA

#### DISPOSIZIONE DI SERVIZIO AREA OPERATIVA PL DERNA REV 3

Oggetto: Procedura nuovo passaggio a livello Fiumara sotto al viadotto prolungamento lungo Mare Canepa

- **1.1 Posto di Comando nr. 11 (arrivo da parco sampierdarena verso parco fuorimuro) pulsante 11-13**

Il treno che arriva dal parco Sampierdarena dovrà fermarsi alla “vela di arresto” prima del P.d.C. 11.

Il Pilota, dopo aver aperto lo sportello, dovrà premere il pulsante (verde) 11-13 fino all'accensione delle luci sopra il pulsante verde e sopra al tasto del comando di annullamento (T111).

L'impianto inizierà a comandare la chiusura del PL2, a chiusura del PL verrà disposto per il libero passaggio il Segnale Basso nr. 11.

Il Pilota farà avanzare la manovra e la dovrà fermare dopo il picchetto limite del C.d.B. 11 senza impegnare il PL.

Successivamente dovrà tornare al P.d.C. 11 e premere contemporaneamente il tasto Pa11 e la maniglia T111 (ruotandola a destra), si avrà così lo spegnimento della luce superiore 11-13, la disposizione per la fermata del segnale basso 11 e l'inizio della liberazione dell'istradamento (l'apertura del PL avverrà solo a seguito dell'avvenuta occupazione e liberazione del C.d.B. 11). (**NB:** se si annulla il comando prima dell'avvenuta occupazione del C.d.B. 11 il PL si riapre).

#### **Autorizzazione permanente**

Si autorizza in maniera permanente, nonostante il segnale basso 11 disposto per la fermata, l'effettuazione dell'operazione suddetta e si garantisce che la stessa non determini l'apertura barriere prima del superamento del PL da parte dell'intero convoglio.

Per quanto riguarda l'occupazione del Segnale Basso e le Condizioni per la Liberazione dell'Istradamento (Punto Iniziale e PL) vedere tavola progettuale n° 06 - IS 00601.2.01 denominata "TABELLA DELLE CONDIZIONI".

### **In caso di eventuali guasti od anomalità**

Nel caso in cui il segnale basso non assumesse mai l'aspetto del LIBERO PASSAGGIO e/o le barriere non si abbassassero, con il treno fermo alla vela di arresto, il Pilota sarà autorizzato (in via permanente) a portare a termine il servizio di pilotaggio del convoglio fino al Parco fuorimuro seguendo la procedura di protezione dell'attraversamento prevista dal "Regolamento per l'esercizio del Servizio Ferroviario nel Porto di Genova".

Il Pilota segnala l'anormalità al Pianificatore di FuoriMuro quale interfaccia dell'APGE per attendere il pronto intervento degli elettricisti APGE per la riparazione.

In questi casi di guasto, se il comando è stato registrato con accensione della luce corrispondente, è necessario l'annullamento dello stesso.

### **• 2.1 Posto di Comando nr. 12 (arrivo da Parco Sampierdarena verso Parco Fuorimuro) pulsante 12-14**

Il treno che arriva dal parco di Sampierdarena dovrà fermarsi alla "vela di arresto" prima del P.d.C. 12.

Il Pilota, dopo aver aperto lo sportello, dovrà premere il pulsante (verde) 12-14 fino all'accensione delle luci sopra il pulsante verde e sopra al tasto del comando di annullamento (T112).

L'impianto inizierà a comandare la chiusura del PL2 e contestualmente il Deviatoio 1 (D1) sarà predisposto per l'istradamento richiesto. A chiusura del PL e a posizione corretta del D1 verrà disposto per il libero passaggio il Segnale Basso nr. 12.

Il Pilota farà avanzare la manovra e la dovrà fermare dopo il picchetto limite del C.d.B. 12 senza impegnare il PL.

Successivamente dovrà tornare al P.d.C. 12 e premere contemporaneamente il tasto Pa12 e la maniglia T112 (ruotandola a destra), si avrà così lo spegnimento della luce superiore 12-14, la disposizione per la fermata del segnale basso 12 e l'inizio della

liberazione dell'istradamento (l'apertura del PL avverrà solo a seguito dell'avvenuta occupazione e liberazione del C.d.B. 12). (NB: se si annulla il comando prima dell'avvenuta occupazione del C.d.B. 12 il PL si riapre).

### **Autorizzazione permanente**

Si autorizza in maniera permanente, nonostante il segnale basso 12 disposto per la fermata, l'effettuazione dell'operazione suddetta e si garantisce che la stessa non determini l'apertura barriere prima del superamento del PL da parte dell'intero convoglio.

Per quanto riguarda l'occupazione del Segnale Basso e le Condizioni per la Liberazione dell'Istradamento (Punto Iniziale, Deviatore e PL) vedere tavola progettuale n° 06 - IS 00601.2.01 denominata "TABELLA DELLE CONDIZIONI".

### **In caso di eventuali guasti od anomalità**

Nel caso in cui il segnale basso non assumesse l'aspetto del LIBERO PASSAGGIO e/o le barriere non si abbassassero, con il treno fermo alla vela di arresto, il Pilota dovrà portarsi sul Deviatore 1 per accertarne la corretta posizione attraverso l'aspetto del segnale indicatore.

Se il Deviatore 1 non fosse nella posizione voluta, il treno dovrà rimanere fermo alla vela di arresto e il Pilota procederà all'annullamento del comando da P.d.C. 12 per la eventuale riapertura del PL, segnalando l'anormalità al Pianificatore di FuoriMuro quale interfaccia dell'APGE, per attendere il pronto intervento degli elettricisti APGE che consegneranno la manovella al Pilota per l'azionamento manuale del Deviatore 1 con relativa **autorizzazione permanente** per il superamento del segnale disposto per la FERMATA.

A questo punto il Pilota dovrà nuovamente premere il pulsante (verde) 12-14 fino all'accensione delle luci sopra il pulsante verde e sopra al tasto del comando di annullamento (T112).

L'impianto inizierà a comandare la chiusura del PL2 con segnale basso che rimane impostato per la FERMATA.

Il Pilota farà avanzare la manovra e la dovrà fermare dopo il picchetto limite del C.d.B. 12 senza impegnare il PL.

Successivamente dovrà tornare al P.d.C. 12 e premere contemporaneamente il tasto Pa12 e la maniglia T112 (ruotandola a destra), si avrà così lo spegnimento della luce superiore 12-14 e l'inizio della liberazione dell'istradamento (l'apertura del PL avverrà solo a seguito dell'avvenuta occupazione e liberazione del C.d.B. 12).

Il Pilota sarà autorizzato (in via permanente) al superamento del segnale disposto per la FERMATA e potrà far proseguire la manovra fino al Parco fuorimuro.

Se il Deviatore 1 fosse nella giusta posizione e le barriere del PL si fossero regolarmente abbassate, il Pilota farà avanzare la manovra e la dovrà fermare dopo il picchetto limite del C.d.B. 12 senza impegnare il PL.

Successivamente dovrà tornare al P.d.C. 12 e premere contemporaneamente il tasto Pa12 e la maniglia TI12 (ruotandola a destra), si avrà così lo spegnimento della luce superiore 12-14 e l'inizio della liberazione dell'istadamento (l'apertura del PL avverrà solo a seguito dell'avvenuta occupazione e liberazione del C.d.B. 12).

Il Pilota sarà autorizzato (in via permanente) al superamento del segnale disposto per la FERMATA e potrà far proseguire la manovra fino al Parco fuorimuro.

Il Pilota segnala l'anormalità al Pianificatore di FuoriMuro quale interfaccia dell'APGE, per attendere il pronto intervento degli elettricisti APGE per la riparazione.

Se il Deviatore 1 fosse nella giusta posizione e le barriere del PL NON si fossero regolarmente abbassate, con segnale basso disposto per la FERMATA, il Pilota dovrà tornare al P.d.C. 12 e premere contemporaneamente il tasto Pa12 e la maniglia TI12 (ruotandola a destra), si avrà così lo spegnimento della luce superiore 12-14.

Il Pilota sarà autorizzato (in via **permanente**) a portare a termine il servizio di pilotaggio della manovra fino al Parco fuorimuro seguendo la procedura di protezione dell'attraversamento prevista dal "Regolamento per l'esercizio del Servizio Ferroviario nel Porto di Genova".

Il Pilota segnala l'anormalità al Pianificatore di FuoriMuro quale interfaccia dell'APGE, per attendere il pronto intervento degli elettricisti APGE per la riparazione.

- **3.1 Posto di Comando nr. 13 (da Parco fuorimuro verso Parco sampierdarena) pulsante 13-11**

La manovra che arriva dal parco fuorimuro dovrà fermarsi qualche metro prima del P.d.C. 13.

Il Pilota, dopo aver aperto lo sportello, dovrà premere il pulsante (verde) 13-11 fino all'accensione delle luci sopra il pulsante verde e sopra al tasto del comando di annullamento (TI13).



L'impianto inizierà a comandare la chiusura del PL2. A chiusura del PL verrà disposto per il libero passaggio il Segnale Basso nr. 13.

Il Pilota farà avanzare la manovra in direzione Parco sampierdarena sino alla vela di arresto.

Per quanto riguarda l'occupazione del Segnale Basso e le Condizioni per la Liberazione dell'Istradamento (Punto Iniziale e PL) vedere tavola progettuale n° 06 - IS 00601.2.01 denominata "TABELLA DELLE CONDIZIONI".

#### **In caso di eventuali guasti od anomalità**

Nel caso in cui il segnale basso non si disponesse per il LIBERO PASSAGGIO, l'Agente dovrà portarsi sul PL per accertare eventuali anomalità da comunicare al Pianificatore di Fuorimuro quale interfaccia dell'APGE.

E sarà autorizzato (in via **permanente**) a superare il segnale basso 13 disposto per la fermata e/o (in caso di barriere aperte) a portare a termine il servizio di pilotaggio della manovra fino alla vela di arresto seguendo la procedura di protezione dell'attraversamento prevista dal "Regolamento per l'esercizio del Servizio Ferroviario nel Porto di Genova".

- **4.1.1 Posto di Comando nr. 14 (da Parco fuorimuro a Parco sampierdarena) pulsante 14-12**

La manovra che arriva dal parco fuorimuro dovrà fermarsi qualche metro prima del P.d.C. 14.

Il Pilota, dopo aver aperto lo sportello, dovrà premere il pulsante (verde) 14-12 fino all'accensione delle luci sopra il pulsante verde e sopra al tasto del comando di annullamento (T114).

L'impianto inizierà a comandare la chiusura del PL2 e contestualmente il Deviatore 1 (D1) sarà predisposto per l'istradamento richiesto. A chiusura del PL e a posizione corretta del D1 verrà disposto per il libero passaggio il Segnale Basso nr. 14.

Il Pilota farà avanzare la manovra in direzione Parco sampierdarena sino alla vela di arresto.

Per quanto riguarda l'occupazione del Segnale Basso e le Condizioni per la Liberazione dell'Istradamento (Punto Iniziale, Deviatore e PL) vedere tavola progettuale n° 06 - IS 00601.2.01 denominata "TABELLA DELLE CONDIZIONI".

### **In caso di guasti od anomalità**

Nel caso in cui il segnale basso non assumesse l'aspetto del LIBERO PASSAGGIO il Pilota dovrà verificare la corretta disposizione del deviatore tramite il segnale indicatore e portarsi sul PL per accertare eventuali anomalità.

Se il Deviatore 1 non fosse nella posizione voluta, la manovra dovrà rimanere ferma al P.d.C. 14 il Pilota procederà all'annullamento del comando da P.d.C. 14 per la eventuale riapertura del PL, segnalando l'anormalità al Pianificatore di FuoriMuro quale interfaccia dell'APGE, per attendere il pronto intervento degli elettricisti APGE che consegneranno la manovella al Pilota per l'azionamento manuale del Deviatore 1 con relativa **autorizzazione permanente** per il superamento del segnale disposto per la FERMATA.

A questo punto il Pilota dovrà nuovamente premere il pulsante (verde) 14-12 fino all'accensione delle luci sopra il pulsante verde e sopra al tasto del comando di annullamento (T114).

L'impianto inizierà a comandare la chiusura del PL2 con segnale basso che rimane impostato per la FERMATA.

Il Pilota farà avanzare la manovra in direzione del Parco sanpierdarena sino alla vela di arresto.

Se il Deviatore 1 fosse nella giusta posizione e le barriere del PL si fossero regolarmente abbassate, il Pilota farà avanzare la manovra in direzione del Parco sanpierdarena sino alla vela di arresto.

Il Pilota sarà autorizzato (in via permanente) al superamento del segnale disposto per la FERMATA.

Il Pilota segnala l'anormalità al Pianificatore di FuoriMuro quale interfaccia dell'APGE, per attendere il pronto intervento degli elettricisti APGE per la riparazione.

Se il Deviatore 1 fosse nella giusta posizione e le barriere del PL NON si fossero regolarmente abbassate, con segnale basso disposto per la FERMATA, il Pilota dovrà tornare al P.d.C. 14 e sarà autorizzato (in via **permanente**) a portare a termine il servizio di pilotaggio della manovra in direzione Parco sanpierdarena seguendo la procedura di protezione dell'attraversamento prevista dal "Regolamento per l'esercizio del Servizio Ferroviario nel Porto di Genova".

Il Pilota segnala l'anormalità al Pianificatore di FuoriMuro quale interfaccia dell'APGE, per attendere il pronto intervento degli elettricisti APGE per la riparazione.

- **4.1.2 Posto di Comando nr. 14 (istradamento da Parco fuorimuro a molo Ronco) pulsante 14-16**

La manovra che esce dal Parco fuorimuro dovrà fermarsi qualche metro prima del P.d.C. 14.

Il manovratore, dopo aver aperto lo sportello, dovrà premere il pulsante (verde) 14-16 fino all'accensione delle luci sopra il pulsante verde e sopra al tasto del comando di annullamento (TI14).

L'impianto inizierà a comandare la chiusura del PL3 e PL4 e contestualmente il Deviatoio 1 (D1) sarà predisposto per l'istradamento richiesto. A chiusura dei PL e a posizione corretta del D1 verrà disposto per il libero passaggio il Segnale Basso 14.

Il manovratore farà avanzare la manovra in direzione molo Ronco.

Per quanto riguarda l'occupazione del Segnale Basso e le Condizioni per la Liberazione dell'Istradamento (Punto Iniziale, Deviatoio e PL) vedere tavola progettuale n° 06 - IS 00601.2.01 denominata "TABELLA DELLE CONDIZIONI".

### **In caso di guasti od anormalità**

Nel caso in cui il segnale basso 14 non assumesse l'aspetto del LIBERO PASSAGGIO il Manovratore dovrà portarsi sul Deviatoio 1 per accertarne la corretta posizione attraverso l'aspetto del segnale indicatore.

Se il Deviatoio 1 non fosse nella posizione voluta, la manovra dovrà rimanere ferma al P.d.C. 14 il Manovratore procederà all'annullamento del comando da P.d.C. 14 per la eventuale riapertura dei PL, segnalando l'anormalità al Pianificatore di FuoriMuro quale interfaccia dell'APGE, per attendere il pronto intervento degli elettricisti APGE che consegneranno la manovella al Manovratore per l'azionamento manuale del Deviatoio 1 con relativa **autorizzazione permanente** per il superamento del segnale disposto per la FERMATA.

A questo punto il Manovratore dovr  nuovamente premere il pulsante (verde) 14-16 fino all'accensione delle luci sopra il pulsante verde e sopra al tasto del comando di annullamento (T114).

L'impianto inizier  a comandare la chiusura dei PL3 e PL4 con segnale basso che rimane impostato per la FERMATA.

Il Manovratore far  avanzare la manovra comandando la battuta di arresto prima del PL3 e del PL4 per verificare l'effettivo abbassamento dei PL 3 e PL4, in caso di barriere abbassate proceder  regolarmente a far avanzare la manovra, mentre in caso in caso di barriere non abbassate sar  autorizzato (in via **permanente**) a portare a termine il servizio di manovra in direzione molo Ronco seguendo la procedura di protezione degli attraversamenti prevista dal "Regolamento per l'esercizio del Servizio Ferroviario nel Porto di Genova".

- **5.1 Posto di Comando nr. 16 (istadamento da molo Ronco a Parco fuorimuro ) pulsante 16-14**

La manovra che esce dal molo Ronco dovr  fermarsi qualche metro prima del P.d.C. 16.

Il manovratore, dopo aver aperto lo sportello, dovr  premere il pulsante (verde) 16-14 fino all'accensione delle luci sopra il pulsante verde e sopra al tasto del comando di annullamento (T116).

L'impianto inizier  a comandare la chiusura del PL4 e PL3 e contestualmente il Deviatoio 1 (D1) sar  predisposto per l'istadamento richiesto. A chiusura dei PL e a posizione corretta del D1 verr  disposto per il libero passaggio il Segnale Basso 16.  
Il manovratore far  avanzare la manovra in direzione Parco fuorimuro.

Per quanto riguarda l'occupazione del Segnale Basso e le Condizioni per la Liberazione dell'Istradamento (Punto Iniziale, Deviatoio e PL) vedere tavola progettuale n  06 - IS 00601.2.01 denominata "TABELLA DELLE CONDIZIONI".

### **In caso di guasti od anomalit **

Nel caso in cui il segnale basso 16 non assumesse l'aspetto del LIBERO PASSAGGIO, la manovra rimane ferma al P.d.C. 16 e il Manovratore dovr  accertare la chiusura delle barriere dei PL4 e PL3 e successivamente portarsi sul Deviatoio 1 per accertarne la corretta posizione attraverso l'aspetto del segnale indicatore.

Se il Deviatoio 1 non fosse nella posizione voluta, il Manovratore rientrato al P.d.C. 16 procederà all'annullamento del comando da P.d.C. 16 per la eventuale riapertura dei PL, segnalando l'anormalità al Pianificatore di FuoriMuro quale interfaccia dell'APGE, per attendere il pronto intervento degli elettricisti APGE che consegneranno la manovella al Manovratore per l'azionamento manuale del Deviatoio 1 con relativa **autorizzazione permanente** per il superamento del segnale disposto per la FERMATA.

A questo punto il Manovratore dovrà nuovamente premere il pulsante (verde) 16-14 fino all'accensione delle luci sopra il pulsante verde e sopra al tasto del comando di annullamento (T116).

L'impianto inizierà a comandare la chiusura dei PL4 e PL3 con segnale basso che rimane impostato per la FERMATA.

Il Manovratore farà avanzare la manovra comandando se necessario (barriere non chiuse) la battuta di arresto prima del PL4 e del PL3 per verificare l'effettivo abbassamento delle barriere, in caso di barriere abbassate procederà regolarmente a far avanzare la manovra, mentre in caso in caso di barriere non abbassate sarà autorizzato (in via **permanente**) a portare a termine il servizio di manovra in direzione Parco fuorimuro seguendo la procedura di protezione degli attraversamenti prevista dal "Regolamento per l'esercizio del Servizio Ferroviario nel Porto di Genova".

## **Altre indicazioni**

### **Azionamento delle barriere PL e traffico stradale**

La configurazione dell'impianto barriere prevede il segnalamento acustico e luminoso e la chiusura "graduale" delle barriere, al fine di eliminare le criticità rappresentate da alcuni

posti di comando da cui non è possibile visionare il traffico stradale ed eventuali impedimenti.

Il traffico veicolare ha l'obbligo di arresto in base alle norme del Codice della Strada senza intervento del Personale di manovra.

L'area sulla quale insistono i passaggi a livello è da considerarsi una "area operativa" dove possono transitare mezzi operativi caratterizzata da frenetica attività.

### **In caso di guasti al posto di comando**

Qualora l'Agente rilevasse anomalie e/o guasti ai P.d.C. dovrà immediatamente contattare il Pianificatore il quale attiverà contatterà attiverà la procedura di coordinamento.

#### **Allegati:**

- Procedura coordinamento 3 11 2015 nuovi PL 2 PL 3 PL 4 area operativa Derna
- Dis 1 Piano schematico
- Tabella delle condizioni
- Posizione cartelli "area operativa"