

**A: FERROTRAMVIARIA SPA – DIVISIONE INFRASTRUTTURA
(GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA)**

RESPONSABILE SUPPORTO INFRASTRUTTURA
RESPONSABILE SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA
RESPONSABILE FORMAZIONE E REGOLAMENTI
RESPONSABILE PRODUZIONE INFRASTRUTTURA
RESPONSABILE MANUTENZIONE E SVILUPPO INFRASTRUTTURA
RESPONSABILE MOVIMENTO

**FERROTRAMVIARIA SPA – DIVISIONE TRASPORTO
(IMPRESA FERROVIARIA)**

Trasmessa a mezzo PEC all'indirizzo: ferrotramviaria.impresa@legalmail.it

RESPONSABILE DIVISIONE TRASPORTO
RESPONSABILE SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA
RESPONSABILE FORMAZIONE E REGOLAMENTI
RESPONSABILE PRODUZIONE TRASPORTO
RESPONSABILE GESTIONE PASSEGGERI E CARGO
RESPONSABILE MANUTENZIONE VEICOLI

p.c.: AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

VIA ALAMANNI, 2
50123 FIRENZE (FI)

Trasmessa esclusivamente a mezzo PEC all'indirizzo: norme@pec.ansf.gov.it

p.c.: FERROTRAMVIARIA SPA

DIRETTORE GENERALE TRASPORTO
RESPONSABILE SERVIZIO PREVENZIONE E PROTEZIONE
RESPONSABILE ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE
RESPONSABILE SEGRETERIA DGT

(Procedura di interfaccia)

Oggetto: Gestione degli istradamenti e degli itinerari nel Fascio Bari Scalo.

IN VIGORE DAL 30/11/2020

ANNULLA E SOSTITUISCE	INTEGRA / MODIFICA
Disposizione di Esercizio di FT-DI n. 2/2019 del 14/01/2019.	



Ferrotramviaria SpA
Divisione Infrastruttura

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

N. 2 del 10/11/2020

Mod.SGS.05.02
Rev.00 del 10/03/2017

Pagina 2 di 8

ATTIVITÀ DI SICUREZZA	RUOLI	CONTESTI OPERATIVI
Gestione della circolazione (GC)	GC1(DM) / GC2(DCO)	ACC-M / BA ACC-M
Preparazione dei Treni (PDT)	PDT1(MAN)	LdS
Condotta dei Treni (C)	Applicabili	Applicabili
Accompagnamento dei Treni (AT)	Applicabili	

Il Gestore dell'Infrastruttura "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura"

VISTO il Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 *"Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)"*;

VISTO il Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50 *"Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie"*;

VISTO il Decreto 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti *"Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione"*;

VISTO il Decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012 Emanazione delle *"Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria"*, del *"Regolamento per la circolazione ferroviaria"* e delle *"Norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria"*;

VISTA la Direttiva ANSF n. 1/2012 del 9 agosto 2012 *"Linee guida per lo svolgimento delle attività a carico degli operatori ferroviari a seguito del riordino del quadro normativo"*;

VISTE le norme di esercizio (inclusi i testi regolamentari) ad oggi vigenti sulle linee gestite da "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura" così come definite dal Decreto 5 agosto 2016 pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 15/09/2016;

VISTA la nota ANSF Prot. 009956/2016 del 26 settembre 2016 *"Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario sulle reti regionali di cui al Decreto 5 agosto 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti "Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n°112 per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione"*;

CONSIDERATE le risultanze del Documento di Valutazione dei Rischi (DVR) di "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura" *"Messa in servizio ristrutturazione CCS tratta "Bari – Ruvo" - BL 6.4.5."* Rev.00 del 09/01/2019, elaborato ai sensi del Regolamento di Esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i. e ai sensi della Procedura FT-DI-SGS-P03 *"Gestione dei rischi"* e della Procedura FT-DI-SGS-P04 *"Gestione delle modifiche"* del Sistema di Gestione della Sicurezza vigente di "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura";

VISTA la Disposizione di Esercizio di FT-DI N. 2/2019 del 14/01/2019 *"Gestione degli istradamenti e degli itinerari nel Fascio Bari Scalo"*;

VISTA la Prescrizione di Esercizio di FT-DI N. 1/2020 del 21/01/2020 *"Gestione degli istradamenti comandati da segnali bassi"*;

CONSULTATA l'Impresa Ferroviaria "Ferrotramviaria SpA – Divisione Trasporto" (FT-DT) con Nota FT-DI Prot. 12528/20/P del 30/10/2020 *"Trasmissione Bozza della Disposizione di esercizio (Procedura di interfaccia) "Gestione degli istradamenti e degli itinerari nel Fascio Bari Scalo"*;

VISTA la Nota dell'Impresa Ferroviaria "Ferrotramviaria SpA – Divisione Trasporto" Prot. 12643/20/P del 04/11/2020 *"Riscontro a Vs nota prot. 12528/20/P del 30/10/2020 "Trasmissione bozza della Disposizione di esercizio (Procedura di interfaccia) "Gestione degli istradamenti e degli itinerari nel Fascio Bari Scalo"*" e valutati i contenuti della medesima;

emana la seguente Disposizione di Esercizio.

Art. 1. Premessa

Tutte le manovre effettuate sui binari del *Fascio Bari Scalo* devono avvenire in presenza del *Manovratore*, previa autorizzazione del *Regolatore della Circolazione (RdC)* che presenza la località di servizio.

Nel *Fascio Bari Scalo*, in deroga a quanto previsto dal Regolamento sui Segnali (Art. 46, comma 4), i segnali bassi 117 e 119 sono posizionati alla destra del binario cui si riferiscono e sono corredati con una freccia, disegnata nella parte bassa degli stessi.

La disposizione per il libero passaggio dei suddetti segnali si ottiene sia per istradamenti dal II e III binario (117) sia per istradamenti dal IV e V binario (119) pertanto, il rispetto di tali segnali deve essere sempre confermato con dispaccio dal *RdC*.

Sul I° binario, è installata una scarpa fermacarri (*SFC54*) ubicata fra la rimessa e la comunicazione composta dai deviatori a mano 115a e 115b, per realizzare l'indipendenza del binario suddetto rispetto a fughe accidentali di veicoli in sosta nella rimessa.

La suddetta scarpa fermacarri con manovra manuale assicurata attraverso trasmetti-chiave elettrico è manovrabile previo sbloccamento, da parte del *RdC* di Bari Centrale, della chiave di tipo FS inserita nell'apposita unità bloccabile.

Inoltre, sullo stesso binario è esteso il Cdb di stazionamento (Cdb 17) oltre la traversa limite, posta tra il I° ed il II binario, e sino al segnale luminoso d'arresto (S15s) posto in precedenza della scarpa fermacarri. Tale segnale costituisce il termine dell'itinerario di arrivo sul binario stesso.

Art. 2 Richiesta di manovra sui binari del Fascio Bari Scalo

L'agente FT-DT *Responsabile dell'Officina* (o altro agente abilitato da lui individuato) deve inoltrare, ogni qualvolta ne abbia la necessità e attraverso comunicazione registrata al *RdC* che presenza la località di servizio, la richiesta di manovra. La richiesta deve riferirsi ad un solo movimento di manovra per volta e costituisce il così detto "*Programma di manovra*".

Il *RdC*, qualora non vi siano impedimenti all'effettuazione della stessa, lo comunicherà verbalmente come segno d'intesa al *Responsabile dell'Officina*, specificando i tempi e l'ora prevista. In caso di impossibilità all'effettuazione della manovra, il *RdC* informerà il *Responsabile dell'Officina* con comunicazione registrata.

Art. 3 Gestione delle manovre

Tutte le manovre devono avvenire, possibilmente, mediante istradamenti comandati da segnali bassi anche se associati all'intervento del *RdC*.

Sono ammessi i movimenti di manovra verso il tronchino lato Fesca San Girolamo regolati con segnali a mano a condizione che gli stessi liberino il Cdb di immobilizzazione (Cdb 18) insistente sui deviatori n. 3, n. 5 e n. 6. Il *RdC*, ricevuta la richiesta di manovra, qualora nulla osti all'effettuazione della stessa, ne ordinerà i movimenti da effettuare, in relazione al *Programma*, al *Manovratore* in servizio. A manovra ultimata, il *Manovratore* ne darà avviso verbale al *RdC* che ha autorizzato la stessa.

3.1 Gestione delle manovre regolate con segnali bassi associati all'intervento del RdC con dispaccio

Il *Manovratore*, per manovre su istradamenti che comprendono deviatori a mano non centralizzati, dopo aver predisposto con manovra a mano il deviatoio, deve darne conferma al *RdC* che presenza la località di servizio, con comunicazione registrata e indicare allo stesso *RdC* il numero del binario da dove ha inizio o termina la manovra, rilevabile dalla tabella indicatrice di binario e dal piano schematico (Allegato alla presente Disposizione di Esercizio).

Il *RdC*, ricevuta tale comunicazione registrata, potrà provvedere a formulare l'istadamento richiesto e confermare all'*Agente di Condotta (AdC)* che lo stesso istadamento si riferisce al suo veicolo mediante comunicazione registrata:

“Nulla osta alla manovra dal ... binario con segnale basso di manovra n. ... disposto per il libero passaggio”

3.2 Gestione delle manovre regolate con segnali a mano

Tutte le manovre verso il tronchino lato Fesca San Girolamo, devono sempre essere autorizzate dal *RdC*, successivamente alla richiesta ricevuta.

Il *RdC* deve predisporre prima i deviatori elettrici compresi nel percorso interessato nella posizione voluta e, solo dopo aver acquisito il loro controllo, autorizzare la manovra.

Il *RdC* per le manovre dalla rimessa del 1° binario verso il tronchino dovrà, oltre alla predisposizione dei deviatori elettrici compresi nel percorso interessato e l'acquisizione del relativo controllo, autorizzare la manovra a mano della scarpa fermacarri *SFC54* e sbloccare il Fermadeviatoio *Fd115* per autorizzare la manovra a mano dei deviatori 115a e 115b.

Il *Manovratore*, assicuratosi dell'istadamento da lui predisposto e della corretta posizione dei deviatori elettrici, potrà comandare la manovra mediante i segnali a mano.

Tutte le manovre in uscita e in ingresso dalla rimessa del 1° binario verso/da lo stazionamento dello stesso devono essere autorizzate dal *RdC*.

Le stesse manovre devono essere comandate dal *Manovratore* mediante i segnali a mano.

Art. 4 Gestione dei movimenti dei treni

Le partenze dei veicoli dai binari del Fascio Bari Scalo devono avvenire possibilmente dal 1° binario. Gli arrivi sui binari del Fascio Bari Scalo sono impiantisticamente possibili solo sul 1° binario.

4.1 Partenze dai binari diversi dal 1°

Le partenze dai binari diversi dal 1° devono avvenire solo in presenza del *Manovratore*.

Le partenze da binari diversi dal 1° devono essere richieste con comunicazione registrata al *RdC* dal *Responsabile dell'Officina* (o agente abilitato da lui individuato) ed inoltrate con congruo anticipo d'orario. Tale richiesta verrà presa in carico dal *RdC*, il quale ne valuterà di volta in volta la fattibilità.

Il *RdC*, qualora non vi siano impedimenti alla partenza, lo comunicherà verbalmente come segno d'intesa al *Responsabile dell'Officina*. In caso di impossibilità alla partenza, il *RdC* informerà il *Responsabile dell'Officina* attraverso comunicazione registrata.

Il *RdC*, qualora nulla osti la partenza da un binario diverso dal 1°, ne darà comunicazione verbale al *Manovratore* per le operazioni di sua competenza.

Il *Manovratore*, dovrà predisporre nella posizione dovuta i deviatori a mano posti sull'itinerario di partenza e provvederà alla loro fermascambiatrice. Successivamente dovrà dare conferma al *RdC*, con comunicazione registrata, dell'avvenuta predisposizione dei deviatori nella posizione voluta e del possesso della relativa chiave del fermascambio che avrà applicato.

Lo stesso *Manovratore* dovrà, inoltre, specificare il numero del binario su cui staziona il treno in partenza rilevabile dalla tabella indicatrice di binario e dal piano schematico.

Il *RdC*, ricevuto il predetto fonogramma, potrà provvedere alla formulazione dell'itinerario di partenza previsto e confermare all'*AdC* che lo stesso itinerario si riferisce al suo treno mediante comunicazione registrata:

“Nulla osta vostra partenza dal ... binario con segnale di partenza disposto a via libera”



Prima della partenza, l'accertamento della disposizione a via libera del segnale di partenza, del relativo segnale basso luminoso con l'aspetto di due luci bianche verticali lampeggianti e della regolare predisposizione del deviatoio a mano resta in carico all'AdC, secondo quanto previsto dal Regolamento per la Circolazione dei Treni (Art. 6, comma 6).

4.2 Partenze e arrivi sul 1° binario

Sul 1° binario, in prossimità del portale antistante alla rimessa, è posizionato un segnale luminoso d'arresto (S15s) posto in precedenza della scarpa fermacarri di cui in premessa. Tale segnale costituisce il termine dell'itinerario di arrivo sul binario stesso.

La libertà del Cdb di stazionamento (Cdb 17), così come il regolare controllo di tutti gli enti insistenti sul 1° binario (SFC53 e SFC54, Fd115, S15s), sono rilevabili in sicurezza dal RdC che presenza la località di servizio, attraverso il Quadro Luminoso video (QLv) dell'ACC del PP di Bari Centrale.

Art. 5 Gestione delle manovre in regime di interruzione della circolazione

Qualora vi fosse la necessità di dover effettuare dietro richiesta del *Responsabile dell'Officina*, manovre o trasferimenti di veicoli non aventi le caratteristiche tecniche di frenatura necessarie sui binari di circolazione, il RdC dovrà concedere l'autorizzazione a tali movimenti, solo dopo aver interrotto la circolazione.

Art. 6 Gestione delle manovre con concessione della Zona Manovra

In deroga a quanto previsto dagli Artt. 1, 2 e 3 della presente Disposizione di Esercizio, nel rispetto delle norme di sicurezza, lasciando inalterati gli enti che garantiscono tutt'oggi l'indipendenza dei movimenti di manovra all'interno del *Fascio Bari Scalo* verso gli itinerari esterni di Bari Centrale, il RdC potrà durante le fasce orarie dalle ore 09.00 alle ore 16.30 e dalle ore 18.00 alle ore 19.00 (salvo situazioni di specifiche necessità) su richiesta verbale del *Responsabile dell'Officina* al *Manovratore*, concedere la *Zona Manovra* all'interno del *Fascio Bari Scalo* eseguendo determinati comandi attraverso l'ACC del PP di Bari Centrale:

- Deviatoio N.1 con funzione di bloccato sul normale per il corretto tracciato;
- Deviatoi N.3 a/b bloccati in posizione normale di corretto tracciato;
- Deviatoi N. 5-6 con funzione MMD in posizione di sbloccato per la manovra a mano;
- Fd115 in posizione automatica;
- SFC52 bloccata in posizione di rovescio;
- SFC53 bloccata in posizione di normale;
- TCH SC54 in posizione automatica.

Durante l'arco temporale delle manovre con *Zona Manovra*, sono interdette le partenze e gli arrivi sui binari del fascio, inoltre eventuali veicoli sostanti sul 1° binario in corrispondenza del Cdb di stazionamento (Cdb 17) devono essere immobilizzati per tutto il tempo nel rispetto della normativa vigente a cura dell'Impresa Ferroviaria FT-DT, sino al momento del loro spostamento.

Il RdC confermerà al *Manovratore* di servizio, la concessione della *Zona Manovra* attraverso comunicazione registrata. A seguito di tale concessione, i binari del fascio sono considerati secondari e la funzione di Autorizzazione alla manovra dei deviatoi e dei suoi istradamenti viene affidata al *Manovratore*. Le stesse manovre devono essere comandate dal *Manovratore* mediante i segnali a mano, pertanto i segnali bassi non avranno più valenza e resteranno disposti per la fermata.

Restituzione della Zona di Manovra al RdC di Bari

Il *Manovratore* di servizio, accertatosi del termine dei movimenti di manovra e ricevuta dall'AdC conferma con M2a dello stazionamento dei veicoli, deve aver cura di controllare l'inserimento di tutte le chiavi utilizzate per la manovra dei deviatori, scarpe fermacarri e fermadeviatoi, inoltre, con comunicazione registrata deve trasmettere al *RdC* il seguente fonogramma:

“Per termine manovre sui binari di fascio Bari Scalo, nulla osta all'inclusione degli enti concessi”

Il *RdC* provvederà ad eseguire i seguenti comandi:

- TCH SC54 in posizione normale;
- SFC53 in posizione normale automatica;
- SFC52 in posizione normale automatica;
- Fd115 in posizione normale;
- Deviatori N. 5-6 ripresa funzione MMD in posizione automatica;
- Deviatori N.3 a/b in posizione normale automatica;
- Deviatoio N.1 in posizione normale automatica.

A seguito dell'inclusione degli enti ed accertatosi del loro effettivo controllo, il *RdC* deve effettuare prove di saggio sui deviatori N. 5 e N. 6, riprendendo il dominio sui binari del fascio Bari Scalo.

Art. 7 Formazione del personale interessato

Entro la data in vigore della presente Disposizione di Esercizio, la struttura organizzativa *Formazione e Regolamenti* di “Ferrotramviaria – Divisione Infrastruttura” deve aver completato la formazione al personale interessato sui contenuti della presente Disposizione di Esercizio.

Art. 8 Pubblicazione e distribuzione

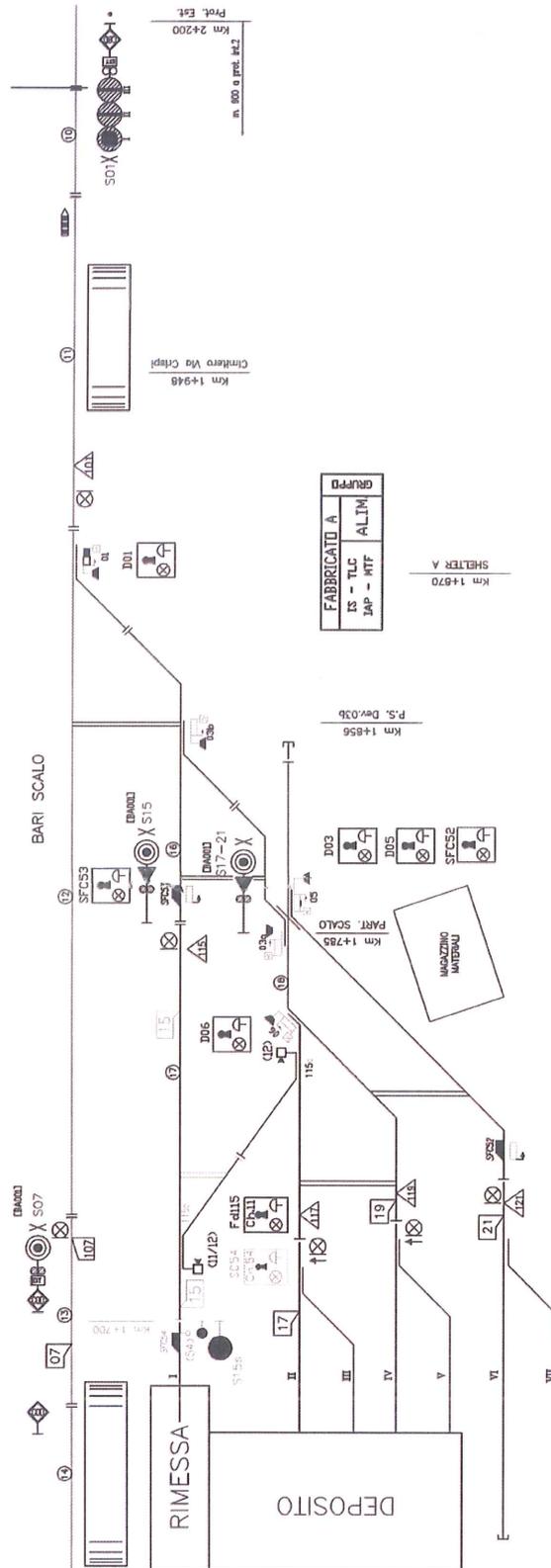
La presente Disposizione di Esercizio, pubblicata in formato pdf sulla intranet aziendale di Ferrotramviaria S.p.A., deve essere distribuita, in forma controllata mediante lista di distribuzione, dal RMOV e dal RMI (ognuno per competenza) a tutto il personale interessato.

IL RESPONSABILE DELLA DIVISIONE INFRASTRUTTURA
(GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA)
ING. MICHELE RONCHI





ALLEGATO ALLA DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N. 2 DEL 10/11/2020



La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo e di proprietà Ferrottramviaria SpA.