

**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

**p.c.: ANSISFA – AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E
DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI**

Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie

VIALE DEL POLICLINICO, 2
00161 ROMA (RM)

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

p.c.: FERROTRAMVIARIA SPA

DIRETTORE GENERALE TRASPORTO

RESPONSABILE SERVIZIO PREVENZIONE E PROTEZIONE

RESPONSABILE RIORDINO NORMATIVO

RESPONSABILE ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE

RESPONSABILE SEGRETERIA E RELAZIONI CON LA CLIENTELA

(Procedura di interfaccia)

Oggetto: Esercizio della tratta Fesca S. Girolamo – Cecilia con dispositivo discontinuo di terra del SST.

IN VIGORE DAL 08/11/2021

ANNULLA E SOSTITUISCE	INTEGRA / MODIFICA



ATTIVITÀ DI SICUREZZA	RUOLI	CONTESTI OPERATIVI
Gestione della circolazione (GC)	GC1 (DM) / GC2 (DCO)	Tutti
Manutenzione dell'infrastruttura (MI)	Tutti	Tutti
Condotta dei Treni (C)	Applicabili	Applicabili
Accompagnamento dei Treni (ADT)		
Sala Operativa		

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

VISTO il Regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione del 16 maggio 2019 *"relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Esercizio e gestione del traffico" del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2012/757/UE"*;

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"*;

VISTO il *Regolamento per la Circolazione Ferroviaria* (emanato con Decreto dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) n. 4/2012 del 9 agosto 2012);

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"*;

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;

CONSULTATA l'Impresa Ferroviaria "Ferrotramviaria SpA – Divisione Trasporto" (FT-DT) con Nota FT-DI Prot. 08572/21/P del 07/09/2021 *"Trasmissione Bozza di Disposizione di Esercizio (Procedura di interfaccia)"*;

VISTA la Nota dell'Impresa Ferroviaria "Ferrotramviaria SpA – Divisione Trasporto" Prot. 08781/21/P del 13/09/2021 *"Riscontro a Vs nota prot. 08572/21/P del 07/09/2021 "Trasmissione bozza di Disposizione di Esercizio (Procedura di interfaccia)" e valutati i contenuti della medesima;*

emana la seguente Disposizione di Esercizio.



Art. 1. Finalità e campo di applicazione

La presente *disposizione di esercizio* disciplina le attività di interfaccia tra il Regolatore della Circolazione (RdC) e l'Agente di Condotta (AdC) dei treni delle Imprese Ferroviarie (IF) relativamente al dispositivo discontinuo di terra presente nella tratta Fesca San Girolamo – Cecilia.

Tale dispositivo consente di assolvere alle seguenti funzioni:

- protezione della marcia del treno, intervenendo sulla frenatura di emergenza nel caso di superamento di punti singolari della linea in corrispondenza di segnali di 1^a categoria (c.d. funzione “*Train stop*”);
- riconoscimento automatico del lato banchina verso il quale effettuare il servizio viaggiatori e conseguente laterizzazione del comando di apertura delle porte;
- interazione con i segnali di blocco elettrico automatico.

Oltre alle sopra citate funzioni, il dispositivo in oggetto comprende anche il *Dispositivo di Arresto al Bersaglio (DAB)* per l'arresto assistito in corrispondenza delle banchine delle fermate.

Considerata la non manutenibilità dichiarata dal fabbricante dello stesso, l'AdC deve considerare il “DAB” sempre disinserito e non tenerne conto nelle operazioni di arresto alle fermate.

La tratta Fesca San Girolamo – Cecilia può essere percorsa esclusivamente da veicoli equipaggiati con sistema discontinuo di bordo compatibile con quello di terra.

Art. 2. Descrizione e funzionalità del sistema di bordo

Le IF, i cui veicoli sono equipaggiati con dispositivi discontinui di bordo, devono fornire una descrizione del sistema che deve essere compatibile con il dispositivo discontinuo di terra al fine di assolvere alle funzioni descritte nell'Art. 1.

Art. 3. Transito dei veicoli su un punto d'inizio/fine della zona di operatività del sistema “*Train stop*”

Quando un veicolo, attrezzato con sistema discontinuo di bordo, transita in corrispondenza di un punto singolare della linea che determini l'inizio / la fine della zona di operatività del sistema “*Train stop*”, il sottosistema di terra trasmette la relativa informazione:

1. inizio della zona di operatività dell'apparecchiatura “*Train stop*”;
2. fine della zona di operatività dell'apparecchiatura “*Train stop*”.

Il dispositivo di bordo deve confermare l'avvenuta ricezione dell'informazione, distinguendo l'entrata e l'uscita del treno dalla zona di operatività del *Train stop*.

Art. 4. Transito dei veicoli in corrispondenza di segnale di 1a categoria

Quando un veicolo transita in corrispondenza di un punto singolare della linea in corrispondenza di segnali di 1^a categoria, il sottosistema di terra invia la corrispondente doppia informazione.

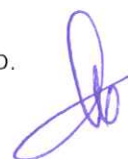
Nel caso in cui il punto singolare della linea riporti l'informazione di via libera, il sistema non interviene.

Nel caso in cui il punto singolare della linea riporti l'informazione di via impedita, il sistema interviene in maniera irrevocabile e immediata applicando la frenatura d'urgenza.

Art. 5. Transito dei veicoli sul “punto di rilevamento” del lato banchina

Quando un veicolo transita in corrispondenza di un punto singolare della linea riportante l'informazione per il rilevamento del lato banchina, il sottosistema di terra trasmette la relativa informazione e la applica alla logica di veicolo solo a treno fermo, consentendo all'AdC di effettuare l'operazione di apertura porte solo dal lato corretto.

L'informazione rilevata dal punto singolare viene azzerata all'atto della partenza del treno.



Art. 6. Mancato riconoscimento dell'inizio della zona di operatività del Train stop

Il mancato riconoscimento, da parte del sottosistema di bordo, dell'inizio della zona di operatività dell'apparecchiatura *Train stop*, può essere rilevato dall'AdC. In tale circostanza, l'AdC deve eseguire manualmente (operazione effettuata a treno fermo in seguito a reset) l'attivazione dell'apparecchiatura:

1. nel caso di attivazione dell'apparecchiatura "*Train stop*", deve comunicare verbalmente l'accaduto al RdC e proseguire la marcia;
2. nel caso di mancata attivazione dell'apparecchiatura "*Train stop*", deve tentare nuovamente l'attivazione manuale del sistema. In caso di ulteriore fallimento deve:

- a) darne avviso al RdC e alla Sala Operativa con comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula:

"Treno ... apparecchiatura Train stop non attiva da ... a ...";

- b) riprendere la marcia d'iniziativa, rispettando l'indicazione dei segnali, dopo aver ricevuto dal RdC con comunicazione registrata la seguente prescrizione:

"Inteso treno ... viaggiante con apparecchiatura Train stop non attiva fino a ...";

- c) giunto presso la località di Bari Centrale, procedere con lo scarto del veicolo nei modi d'uso.

Nel caso in cui al RdC pervenga un'ulteriore segnalazione di mancata attivazione dell'apparecchiatura *Train stop*, dall'AdC di un treno composto da veicolo diverso dal precedente, il RdC deve comunicare tale anomalia all'AM nei modi d'uso.

Art. 7. Mancato riconoscimento della fine della zona di operatività del Train stop

Il mancato riconoscimento, da parte del sottosistema di bordo, della fine della zona di operatività dell'apparecchiatura *Train stop*, può essere rilevato dall'AdC. In tale circostanza l'AdC deve comunicare verbalmente al RdC la necessità di ripristinare l'apparecchiatura e proseguire la marcia fino alla località di termine corsa, nel rispetto delle indicazioni dell'impianto di segnalamento.

Art. 8. Disattivazione improvvisa dell'apparecchiatura Train stop nel corso dell'esercizio

Qualora, per un qualsiasi motivo, l'AdC rilevi una disattivazione improvvisa dell'apparecchiatura *Train stop*, deve arrestare il treno ed applicare quanto previsto all'Art. 6.

Art. 9. Guasto/anormalità in corrispondenza di un punto singolare della linea con intervento della frenatura d'urgenza

Qualora, impegnando un punto singolare della linea in corrispondenza di un segnale fisso disposto a via libera, venga ricevuta dal sottosistema di bordo un'errata informazione che dia luogo ad un intervento indebito della frenatura di emergenza, l'AdC deve notificare l'anormalità al RdC con comunicazione registrata utilizzando la seguente formula:

"Rilevato anomalo intervento di frenatura d'urgenza in corrispondenza del segnale PBA n. ... tra ... e .../Segnale di Partenza/Protezione di ... disposto a via libera. Si richiede nulla osta alla prosecuzione della marcia".

Qualora l'AdC sia in grado di verificare la permanenza a via libera del segnale, il RdC autorizzerà la ripresa della marcia con comunicazione registrata utilizzando la seguente formula:

"Rispettate l'indicazione del segnale".

Nel caso in cui l'AdC non sia in grado di verificarne la permanenza a via libera, per il suo superamento devono essere adottate le norme in vigore.



Art. 10. Partenza dalla stazione di Cecilia con veicolo di testa oltre il punto singolare di inizio della zona di operatività del "Train stop"

Qualora, per un qualsivoglia motivo, sia necessario effettuare la partenza dalla stazione di Cecilia con il veicolo di testa oltre il punto singolare di inizio della zona di operatività del sistema "Train stop", l'AdC deve applicare quanto previsto all'Art. 6, sostituendo la formula prevista al punto 2.a) dello stesso articolo con la seguente:

"Apparecchiatura Train stop non attiva in partenza da Cecilia per veicolo di testa oltre il punto singolare di inizio della zona di operatività".

Il RdC comunica all'AdC l'inteso con comunicazione registrata come previsto all'Art.6.

Art. 11. Operazione di supero rosso

L'operazione di *supero rosso* deve essere autorizzata, previa effettuazione dei necessari accertamenti, per il superamento:

- di tutti i segnali di 1^a categoria disposti a via impedita o spenti;
- dei segnali di 1^a categoria disposti a via impedita muniti di segnale di avanzamento o di avvio accesi a luce fissa;
- dei PBA disposti a via impedita.

Analoga autorizzazione è necessaria per il superamento di segnali disposti a via libera con conferma di riduzione di velocità o avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (R/G/G) solo se preceduti da codice 75.

Al verificarsi di tale evenienza il RdC autorizza nei modi d'uso il *supero rosso* con la compilazione dell'apposito modello M2/SR/SST.

Art. 12. Mancato riconoscimento automatico del lato banchina

Laddove, presso una delle località di servizio delle tratte attrezzate con il *sistema discontinuo* di terra per il riconoscimento automatico del lato banchina, non dovesse risultare disponibile il comando selettivo di consenso all'apertura delle porte, l'AdC deve mettere in atto quanto di sua competenza per procedere all'apertura delle porte e per espletare il servizio viaggiatori.

Completato il servizio viaggiatori nella località di servizio, **prima di riprendere la marcia** deve riattivare il sistema manualmente. Qualora non sia stato possibile ottenere la riattivazione del sistema, deve procedere così come previsto dall'Art. 6.

Art. 13. Pubblicazione e distribuzione

La presente *disposizione di esercizio* è pubblicata in formato *pdf* sul sito internet www.ferrovienordbarese.it e, per il personale di Ferrotramviaria SpA, anche sulla intranet aziendale.

Le imprese ferroviarie, nel rispetto di quanto disciplinato nel proprio *Sistema di Gestione della Sicurezza*, restano incaricate di portare a conoscenza del proprio personale interessato i contenuti della presente *disposizione di esercizio*.

Relativamente a Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura, la presente *disposizione di esercizio* 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