

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

(Strutture interne secondo indirizzo – LORO SEDI)

**IMPRESE FERROVIARIE IN POSSESSO DI CERTIFICATO DI SICUREZZA  
UNICO SU RETE FERROVIARIA GESTITA DA FERROTRAMVIARIA SPA**

(Trasmessa a mezzo PEC secondo indirizzo – LORO SEDI)

**ANSFISA – 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](mailto:norme@pec.ansfisa.gov.it))

**p.c.: FERROTRAMVIARIA SPA**

DIREZIONE GENERALE TRASPORTO

SERVIZIO PREVENZIONE E PROTEZIONE

RIORDINO NORMATIVO

AREA TECNICA

ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE

SEGRETERIA

**(Procedura di interfaccia)**

**Oggetto: Norme e condizioni specifiche per il recupero dei treni fermi in linea.**

**IN VIGORE DAL 15/11/2022**

ANNULLA E SOSTITUISCE	INTEGRA/MODIFICA
	Art. 21, comma 20, del RCT – Edizione 2013 / Ristampa 2022.

ATTIVITÀ DI SICUREZZA	RUOLI	CONTESTI OPERATIVI
Gestione della circolazione (GC)	GC1 (DM) / GC2 (DCO)	Tutti
Altre attività di sicurezza	RCC	-----
Condotta dei treni (C)	Applicabili	Applicabili
Accompagnamento dei Treni (ADT)	Applicabili	Applicabili

**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)"* e s.m.i.;

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"*;

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"*;

VISTA la Nota ANSF Prot. 003748/2017 del 4 aprile 2017 *"Utilizzazione della funzionalità di "Allarme mancato riarmo freno". Recupero treni fermi in linea"*;

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;

CONSIDERATE le risultanze del Documento di Valutazione dei Rischi (DVR) di "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura", *"Sala del Posto Centrale di Fesca S. Girolamo"* Rev.00 del 23/07/2021, elaborato 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";

CONSIDERATA la Disposizione di Esercizio di "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura" N. 9/2019 del 12/08/2019 (*Procedura di interfaccia*) *"Flusso di comunicazioni tra le Imprese Ferroviarie ed il Gestore dell'Infrastruttura FT-DI in materia di eventi che hanno pregiudicato o che avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario"*;

CONSIDERATA la Disposizione di Esercizio di "Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Infrastruttura" N. 3/2021 del 11/08/2021 (*Procedura di interfaccia*) *"Istituzione del Ruolo "Responsabile Coordinatore Circolazione" (RCC)"*;

CONSIDERATA la Disposizione di Esercizio di "Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Infrastruttura" N. 4/2021 del 11/08/2021 *"Organizzazione del personale della Struttura Movimento di FT-DI in servizio al Posto Centrale"*;

CONSIDERATA la Prescrizione di Esercizio di "Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Infrastruttura" N. 1/2022 del 14/01/2022 *"Attività del Responsabile Coordinatore Circolazione nelle giornate domenicali e festive"*;

CONSULTATE le Imprese Ferroviarie in possesso di *Certificato di sicurezza unico* sulla rete gestita da "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura", con Nota FT-DI Prot. 10680/22/P del 05/10/2022 "*Trasmissione bozza di Prescrizione di Esercizio (Procedura di interfaccia)*";

VISTA la Nota dell'Impresa Ferroviaria "Ferrotramviaria SpA – Divisione Trasporto" Prot. 10860/22/P del 10/10/2022 "*Riscontro a Vs nota prot. 10680/22/P del 05/10/2022*" e valutati i contenuti della medesima;

emana la seguente Prescrizione di Esercizio.

### **Art. 1. Scopo e campo di applicazione**

La presente *prescrizione di esercizio* disciplina le attività che il *Regolatore della Circolazione (RdC)* di giurisdizione e il *Responsabile Coordinatore Circolazione (RCC)* devono mettere in atto per il raggiungimento e l'immobilizzazione di un treno fermo in linea prima che l'immobilizzazione stessa non sia più garantita dal sistema frenante e per l'eventuale soccorso dell'*Agente di Condotta (AdC)*, in ottemperanza al punto 10.7 del *Regolamento per la Circolazione Ferroviaria*, emanato con Decreto ANSF n. 4/2012, il quale stabilisce che:

*"Il regolatore della circolazione che rilevi o venga a conoscenza di una anomalia alla circolazione di un treno deve attivarsi tempestivamente per contattare l'agente di condotta. Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il regolatore della circolazione deve attivare le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno prima che l'immobilizzazione stessa non sia più garantita dal sistema frenante e per l'eventuale soccorso dell'agente di condotta"*

La presente *prescrizione di esercizio* si applica alla circolazione dei treni sulle linee gestite da FT-DI ove non è presente il sistema GSM-R, ovvero, non ne sono garantite le sue piene funzionalità.

### **Art. 2. Norme e condizioni specifiche per la ricognizione in linea**

Il *RdC* che rilevi o venga a conoscenza di un indebito arresto di un treno in linea deve contattare tempestivamente l'*AdC* del treno stesso o, in caso di sua mancata risposta, il restante personale del treno. Non riuscendo a mettersi in contatto con il personale del treno, deve informare dell'accaduto il *RCC*, che a sua volta deve provvedere ad avvisare il *Referente accreditato* dell'IF; quest'ultimo, se necessario e d'intesa con il *RCC*, deve attivare le specifiche procedure per la gestione dell'emergenza, incluse quelle stabilite al successivo Art. 3 per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno e per l'eventuale soccorso dell'*AdC*.

Il *Referente accreditato* dell'IF interessata è il referente per l'IF stessa in caso di attivazione delle procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno di cui all'Art. 3. In particolare, all'occorrenza, deve fornire le necessarie istruzioni per la messa in sicurezza e le informazioni richieste per il soccorso sanitario, ove necessario.

Sulle tratte ove non è presente il sistema GSM-R, ovvero, non ne sono garantite le sue piene funzionalità, in presenza di arresto del treno a seguito dell'attivazione della frenatura di emergenza che non sia riconducibile all'intervento dei viaggiatori sugli appositi dispositivi (freno di emergenza, ecc.), l'*Agente di Accompagnamento dei Treni (Capotreno)* dell'IF deve portarsi con sollecitudine in cabina di guida per coadiuvare l'operato dell'*AdC*, ovvero, per accertarsi delle sue generali condizioni di salute.

Adottate le prime misure richieste dalla situazione contingente, l'*Agente di Accompagnamento dei Treni (Capotreno)* dell'IF deve informare il *Referente accreditato* dell'IF, che a sua volta deve informare il *RCC*, concordando le modalità per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno fermo in linea. Il *RCC* deve informare il *RdC* di giurisdizione, fornendo tutte le informazioni necessarie per l'attivazione delle procedure di cui al successivo Art. 3.

Sulle tratte ove sono garantite le piene funzionalità del sistema GSM-R, l'arresto di un treno in linea può essere rilevato dall'invio di una segnalazione automatica di allarme da parte del treno a seguito dell'attivazione della frenatura di emergenza e della mancata operazione di riarmo della frenatura da parte dell'*AdC* (funzione del GSM-R "*Allarme mancato riarmo freno*").

Tale allarme può essere inviato, in funzione dell'organizzazione dell'impresa ferroviaria, ad altro agente presente sul treno o al *Referente accreditato* dell'IF.

Della notifica dell'allarme il *Referente accreditato* dell'IF deve informare il *RCC* concordando le modalità per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno fermo in linea, delle quali il *RCC* deve portarne a conoscenza il *RdC* di giurisdizione, fornendo tutte le informazioni necessarie per l'attivazione delle procedure di cui al successivo Art. 3.

### **Art. 3. Raggiungimento e immobilizzazione del treno**

Per il raggiungimento e la successiva immobilizzazione del treno possono essere utilizzati, a seconda delle circostanze, treni circolanti sul binario attiguo o altri mezzi di ricognizione, quali i mezzi d'opera scortati da personale di FT-DI, nonché mezzi stradali.

L'inoltro del mezzo di ricognizione deve essere effettuato:

- sul binario attiguo, se necessario previa interruzione per necessità di movimento (nel caso delle linee a doppio binario con binari fisicamente adiacenti);
- sullo stesso binario del treno fermo in linea, purché il mezzo di ricognizione sia inviato a seguito (nel caso delle linee a semplice binario e di quelle a doppio binario con binari fisicamente distanti).

Il *RdC*, sulla base delle informazioni ricevute dal *RCC*, deve prescrivere al personale del mezzo di ricognizione:

- l'effettuazione della ricognizione tra le due località interessate, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h ed emettendo segnalazioni acustiche;
- l'arresto in prossimità del treno fermo in linea (in particolare, in prossimità della testa del treno, invio sul binario attiguo);
- l'effettuazione dell'immobilizzazione del treno fermo in linea.

Qualora la ricognizione avvenga con un mezzo d'opera, non circolante come treno, e con personale della Manutenzione Infrastruttura, il *RdC* deve fornire le necessarie istruzioni per raggiungere il convoglio fermo in linea e per provvedere all'immobilizzazione dello stesso, anche sulla base delle informazioni fornite dal *Referente accreditato* dell'IF.

Il mezzo di ricognizione può anche essere il primo treno utile sul binario attiguo.

Il personale che interviene all'immobilizzazione del treno deve dare conferma con comunicazione registrata dell'avvenuta immobilizzazione al *RdC* di giurisdizione che a sua volta deve avvisare il *RCC*.

### **Art. 4. Pubblicazione e distribuzione**

La presente *prescrizione di esercizio* è pubblicata in formato *pdf* sul sito internet [www.ferrovienordbarese.it](http://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 *prescrizione di esercizio*.

Relativamente a Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura, la presente *prescrizione di esercizio* deve essere distribuita, in forma controllata mediante lista di distribuzione, dal RMOV a tutto il personale interessato.

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