

**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)

p.c.: FERROTRAMVIARIA SPA

DIREZIONE GENERALE TRASPORTO

SERVIZIO PREVENZIONE E PROTEZIONE

RIORDINO NORMATIVO

AREA TECNICA

ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE

SEGRETARIA

(Procedura di interfaccia)

Oggetto: Accertamenti e manovra a mano dei deviatori centralizzati a cura del personale dei treni sulle linee in telecomando e con ACC-M.

IN VIGORE DAL 01/10/2024

ANNULLA E SOSTITUISCE	INTEGRA / MODIFICA

ATTIVITÀ DI SICUREZZA	RUOLI	CONTESTI OPERATIVI
Gestione della circolazione (GC)	Tutti	Tutti
Condotta dei Treni (C)	Applicabili	
Accompagnamento dei Treni (AT)		

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"* e s.m.i.;

VISTO il Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1693 della Commissione del 10 agosto 2023 *"che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea"*;

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"*;

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;

CONSULTATE le Imprese Ferroviarie in possesso di *Certificato di sicurezza unico* sulla rete gestita da "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura", con Nota FT-DI Prot. 09528/24/P del 11/07/2024 *"Trasmissione bozza di disposizione di esercizio (Procedure di interfaccia)"*;

VISTA la Nota dell'Impresa Ferroviaria "Trenitalia SpA" Prot. TRNIT-DT.SIGSQ\P\2024\0029418 del 22/07/2024 *"Trasmissione bozza di disposizione di esercizio (Procedure di interfaccia) "Accertamenti e manovra a mano dei deviatori centralizzati a cura del personale dei treni sulle linee in telecomando e con ACC-M" e valutati i contenuti della medesima"*;

emana la seguente Disposizione di Esercizio.

Art. 1. Finalità

La presente *disposizione di esercizio* disciplina le modalità, in caso di degrado, per l'effettuazione degli accertamenti e l'esecuzione della manovra a mano dei deviatoi centralizzati, a cura del personale dei treni, nelle località di servizio in telecomando e con ACC-M – non presenziate da *Manovratore*.

Art. 2. Descrizione e caratteristiche dei deviatoi centralizzati

In precedenza a ciascun deviatoio centralizzato è installato il picchetto speciale di cui all'Art. 74 bis del Regolamento sui Segnali che indica il punto oltre il quale deve essere portato il primo asse della locomotiva, senza impegnare gli aghi del relativo deviatoio, in caso di intervento dell'*Agente treno* per la manovra a mano di un deviatoio centralizzato guasto o per l'accertamento della posizione e integrità del deviatoio.

Tutte le casse di manovra dei deviatoi centralizzati sono munite di segnale indicatore da deviatoio (Fig. 1 e Fig. 2 dell'Annesso), il quale si dispone nella corrispondente posizione prevista solo dopo che il deviatoio ha assunto la posizione voluta ed è fermascambiato in tale posizione. Durante la manovra e finché tali condizioni non siano state realizzate, l'indicatore resta in posizione intermedia. Le casse medesime sono inoltre dotate della leva per l'eventuale manovra a mano.

Le modalità per detta manovra sono descritte nel successivo Art. 4.

Sulle linee in telecomando e con ACC-M, per l'individuazione del binario di ricevimento, in caso di movimenti di treno con segnale disposto a via impedita, sono ubicate, immediatamente a valle dei deviatoi di ingresso, particolari tabelle a fondo nero con numeri romani in bianco di cui all'Art. 70 del Regolamento sui Segnali.

Art. 3. Accertamenti sui deviatoi centralizzati e con manovra a mano

La regolare disposizione, rispetto all'itinerario da percorrere, di un deviatoio centralizzato munito di segnale luminoso da deviatoio a luce blu, è accertabile arrestando il treno in precedenza al deviatoio stesso senza impegnare gli aghi (sia se incontrato di punta sia se incontrato di calcio) e controllando l'accensione del relativo segnale luminoso a luce blu.

La regolare disposizione, rispetto all'itinerario da percorrere, di un deviatoio con manovra a mano è accertabile arrestando il treno in precedenza al deviatoio stesso senza impegnare gli aghi (sia se incontrato di punta sia se incontrato di calcio) e controllando la congruente posizione assunta dagli aghi dello scambio.

La manovra dei deviatoi con manovra a mano assicurati con fermascambio a chiave è possibile previo sbloccamento delle relative chiavi che sono introdotte in apposite serrature.

Art. 4. Modalità per la manovra a mano di un deviatoio centralizzato

Le casse di manovra dei deviatoi centralizzati sono dotate di:

- segnale indicatore da deviatoio;
- manovella applicata alla cassa di manovra;
- serratura a chiave per sbloccare la manovella (chiave inserita) ed impedirne lo spostamento (chiave estratta);
- targa d'istruzione in cui sono riportate in dettaglio le operazioni cronologiche da compiere per eseguire la manovra a mano del deviatoio.

Le chiavi per la manovra a mano sono bloccate in serrature bloccabili (unità bloccabili), montate su appositi contenitori stagni ubicati in prossimità del deviatoio, protetti da coperchio con chiusura a chiave quadra.

Le chiavi che consentono lo svincolo della manovella per la manovra dei deviatori sono numerate e riportano lo stesso numero del deviatoio cui si riferiscono.

Ciascuna chiave consente la manovra di ambedue i deviatori di una comunicazione.

L'estrazione della chiave dall'unità bloccabile deve essere autorizzata dal *Regolatore della Circolazione* di giurisdizione, mediante concessione di consenso elettrico.

Il consenso si manifesta con l'accensione a luce bianca della lampada di segnalazione ottica di liberazione chiave, applicata sul pannello dell'unità bloccabile.

La serratura bloccabile di ciascuna chiave è munita di un tasto di liberazione che ne permette lo svincolo nei casi in cui, per guasto, sia inefficace il consenso di estrazione della chiave stessa.

Il tasto di liberazione è sigillato.

In caso di mancato sbloccamento della chiave, o di tasto di liberazione trovato disigillato, il *Regolatore della Circolazione* di giurisdizione dovrà autorizzare la liberazione artificiale con comunicazione registrata.

Estratta la chiave dall'unità bloccabile, deve essere introdotta nella serratura applicata alla cassa di manovra e ruotata di 180 gradi in senso orario per consentire lo sbloccamento della manovella di manovra.

La manovella deve essere ruotata nel senso orario per avvicinare gli aghi o in senso antiorario per allontanarli, fino all'arresto della rotazione.

Ultimata la manovra, bisogna accertarsi che il telaio degli aghi e l'indicatore da deviatoio abbiano assunto la posizione voluta, ruotare la chiave in senso antiorario ed estrarla (l'estrazione è possibile solo a manovra ultimata) e reintrodurla nell'unità bloccabile.

Nel caso in cui l'autorizzazione all'estrazione della chiave sia stata data con comunicazione registrata, al termine della manovra, dopo il reinserimento della chiave all'interno dell'unità bloccabile, l'*Agente treno* che ha effettuato la manovra deve dare conferma di ultimazione della stessa con comunicazione registrata al *Regolatore della Circolazione*.

Art. 5. Avvisi ed entrata in vigore

La presente *disposizione di esercizio*, che entra in vigore il 01/10/2024, costituisce procedura di interfaccia ai sensi del Decreto ANSF n. 4/2012 del 09/08/2012.

Art. 6. 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 a tutto il personale interessato.

**IL RESPONSABILE DELLA DIVISIONE INFRASTRUTTURA
(GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA)**

ING. MICHELE RONCHI

ANNESSO



Fig. 1

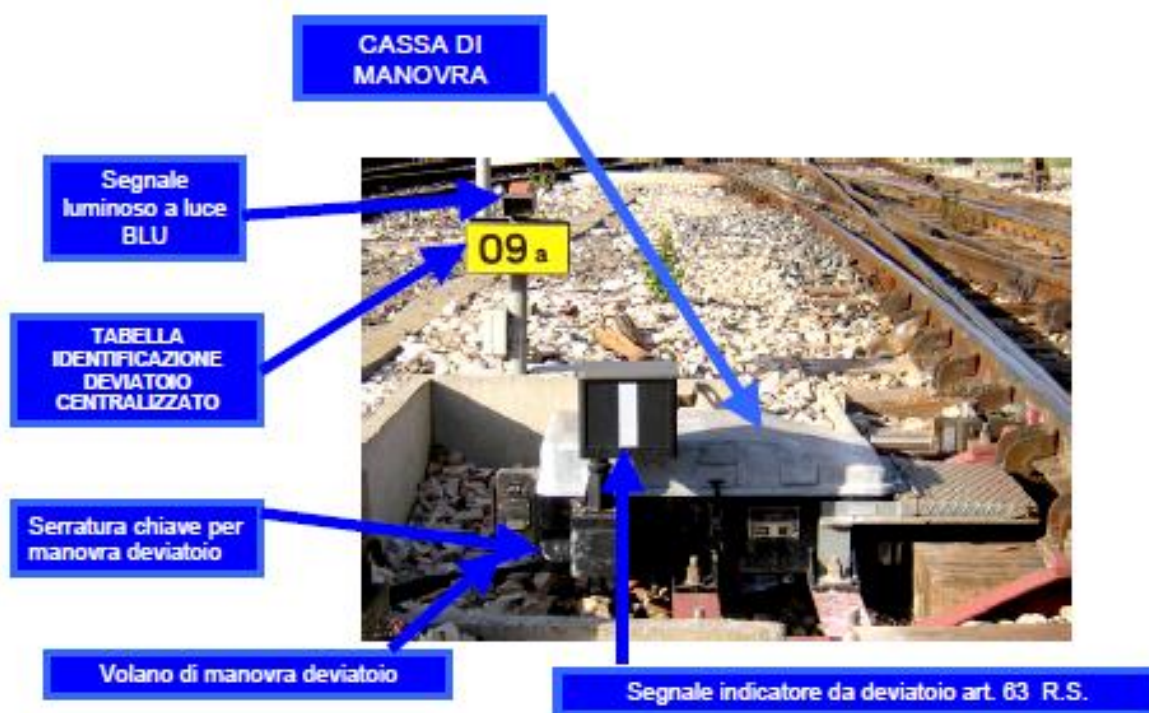


Fig. 2

UNITA' BLOCCABILE



Fig. 3