

**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

SEGRETERIA

(Procedura di interfaccia)

Oggetto: Gestione degli istradamenti e degli itinerari nel Fascio Bari Scalo a seguito cessione dell'attività di sicurezza PDT.

IN VIGORE DAL / /2025

ANNULLA E SOSTITUISCE	INTEGRA / MODIFICA
Disposizione di Esercizio di FT-DI n. 2/2020 del 10/11/2020	
Ordine di Servizio n. 75 DI/2020 del 09/11/2020	

ATTIVITÀ DI SICUREZZA	RUOLI	CONTESTI OPERATIVI
GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE (GC)	GC1 (DM) / GC2 (DCO)	Tutti
CONDOTTA DEI TRENI (C)	Applicabili	Applicabili
ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI (ADT)		
PREPARAZIONE DEI TRENI (PDT) -IF FT-DT		

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;

VISTO l'Accordo per la regolamentazione del diritto d'uso di beni in concessione tra Regione Puglia e Ferrotramviaria SpA;

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

VISTA la Disposizione di Esercizio di FT-DI N. 2/2020 del 10/11/2020 (Procedura di interfaccia) *"Gestione degli istradamenti e degli itinerari nel Fascio Bari Scalo"*;

VISTO l'Ordine di Servizio N.75 DI/2020 del 09/11/2020 *"Piazzale di Bari Scalo: Modalità di accesso dall'ingresso di via Crispi degli automezzi dei fornitori/terzi per il carico e scarico merci"*;

CONSULTATE le Imprese Ferroviarie in possesso di *Certificato di sicurezza unico* sulla rete gestita da "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura", con Nota FT-DI Prot. 17131/24/P del 31/12/2024 *"Trasmissione bozza di disposizione di esercizio (Procedura di interfaccia)"*;

emana la seguente Disposizione di Esercizio.

Art. 1. Scopo e campo di applicazione

Con la presente *disposizione di esercizio* sono affidate, al personale operativo abilitato dell'Impresa Ferroviaria (IF) Ferrotramviaria SpA – Divisione Trasporto (FT-DT), le attività di esecuzione dei movimenti di manovra e di accertamento sui deviatori, centralizzati e con manovra a mano, nell'ambito dei binari del *Fascio "Bari Scalo"* della località di servizio di *Bari* della linea *Bari – Fesca San Girolamo (ex Lamasinata) – Bitonto – Barletta* gestita da Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura (FT-DI).

Per tutte le comunicazioni registrate, il *personale PDT dell'IF* deve avvalersi della modulistica prevista presente nella garitta di manovra (Mod. M100 e Mod. M2), curandone l'approvvigionamento tramite il RdC di Bari Centrale, nonché l'archiviazione.

Tutte le manovre effettuate sui binari del *Fascio Bari Scalo* devono avvenire in presenza del *personale PDT dell'IF*, previa autorizzazione del RdC che presenzia 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 presenzia 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 *personale PDT dell'IF* in servizio. A manovra ultimata, il *personale PDT dell'IF* 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 *personale PDT dell'IF*, 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 presenzia 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'istradamento richiesto e confermare all'*Agente di Condotta (AdC)* che lo stesso istradamento 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 *personale PDT dell'IF*, assicuratosi dell'istradamento 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 *personale PDT dell'IF* 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 *personale PDT dell'IF*.

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 *personale PDT dell'IF* per le operazioni di sua competenza.

Il *personale PDT dell'IF*, dovrà predisporre nella posizione dovuta i deviatori a mano posti sull'itinerario di partenza e provvederà alla loro fermascambiatura. 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 *personale PDT dell'IF* 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 deviativo 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 presenzia 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 su richiesta verbale del *Responsabile dell'Officina* al *personale PDT dell'IF*, concedere la *Zona Manovra* all'interno del *Fascio Bari Scalo* eseguendo determinati comandi attraverso l'ACC del PP di Bari Centrale:

- Deviativo N.1 con funzione di bloccato sul normale per il corretto tracciato;
- Deviativi N.3 a/b bloccati in posizione normale di corretto tracciato;
- Deviativi 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 *personale PDT dell'IF* 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 deviativi e dei suoi istradamenti viene affidata al *personale PDT dell'IF*. Le stesse manovre devono essere comandate dal *personale PDT dell'IF* 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 *personale PDT dell'IF* 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 fermadeviatori, 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. Accessi degli automezzi dei fornitori/terzi per carico e scarico delle merci

Ogni qualvolta un fornitore debba accedere con propri automezzi nel piazzale di Fascio Officina Bari provenendo dall'ingresso di via Crispi, il destinatario della fornitura (*Responsabile Officina o Addetto al Magazzino*) deve avvisare dell'esigenza il *personale PDT dell'IF* in turno.

Il *personale PDT dell'IF* al fine di evitare interazioni con movimenti di veicoli ferroviari (arrivi/partenze/manovre) in corso sul piazzale, deve:

1. accertarsi che non vi siano in atto movimenti di veicoli ferroviari;
2. ricevere conferma registrata dal *Responsabile Officina* della corretta immobilizzazione dei veicoli in lavorazione per scongiurare fughe accidentali dei medesimi.

Espletate le due operazioni, il *personale PDT dell'IF* può autorizzare il passaggio degli automezzi dei fornitori o di terzi attraverso il piazzale sbloccando la catena che impedisce l'accesso al fascio binari. La catena, dotata di apertura con lucchetto, è posta sulla strada di accesso al piazzale antistante i binari del fascio Officina, La chiave del lucchetto deve essere custodita nella garitta di manovra ed il *personale PDT dell'IF* ne è l'unico autorizzato all'utilizzo.

Il *personale PDT dell'IF* potrà anche, ove lo ritenga necessario, impartire eventuali restrizioni ai fornitori/terzi in entrata in termini di spazio in cui muoversi o tempi in cui effettuare le operazioni di carico e scarico. Dopo l'apertura del lucchetto e quindi della catena, il *personale PDT dell'IF* deve mantenere in suo possesso la chiave ed il lucchetto fintanto che le operazioni di carico e scarico merci non siano terminate.

In tale intervallo di tempo è vietata qualsiasi manovra.

Al termine, il destinatario della fornitura (*Responsabile Officina o Addetto al Magazzino*) comunicherà al *personale PDT dell'IF* la conclusione delle operazioni e l'uscita degli automezzi dei fornitori/terzi dal piazzale.

Dopo questa comunicazione, il *personale PDT dell'IF* in turno deve:

1. accertarsi che i fornitori o terzi precedentemente autorizzati siano effettivamente usciti dal piazzale;

2. chiudere la catena con l'apposito lucchetto;
3. riporre la chiave del lucchetto nella garitta di manovra.

Ultimate le citate operazioni potranno essere consentiti nuovi movimenti di manovra.

Art. 8. Apertura e chiusura dei commutatori

Eccezion fatta per il V binario, tutti i binari del *Fascio "Bari Scalo"* sono elettrificati.

Presso la garitta di manovra sono custodite in apposita rastrelliera le chiavi "APRE" e "CHIUDE" relative ai commutatori a lama di terra. L'utilizzo delle predette chiavi è consentito al solo *personale PDT dell'IF* che abbia necessità di alimentare / disalimentare i binari del suddetto Fascio, dandone comunicazione registrata al *RdC* di Bari Centrale.

Terminate le esigenze di servizio, le chiavi devono essere riposte nella medesima rastrelliera.

Il piano schematico Trazione Elettrica (T.E.), allegato alla presente *disposizione di esercizio*, è affisso nella garitta di manovra.

Art. 9. Avvisi ed entrata in vigore

La presente *disposizione di esercizio*, che entra in vigore il __/__/2025, costituisce procedura di interfaccia ai sensi del Decreto ANSF n. 4/2012 del 09/08/2012.

Art. 10. Abrogazioni

Dalla data di entrata in vigore della presente *disposizione di esercizio* è abrogata la Disposizione di Esercizio N. 2/2020 del 10/11/2020 (Procedura di interfaccia) "*Gestione degli istradamenti e degli itinerari nel Fascio Bari Scalo*".

Altresì, è abrogato l'Ordine di Servizio N.75 DI/2020 del 09/11/2020 "*Piazzale di Bari Scalo: Modalità di accesso dall'ingresso di via Crispi degli automezzi dei fornitori/terzi per il carico e scarico merci*".

Art. 11. Pubblicazione e distribuzione

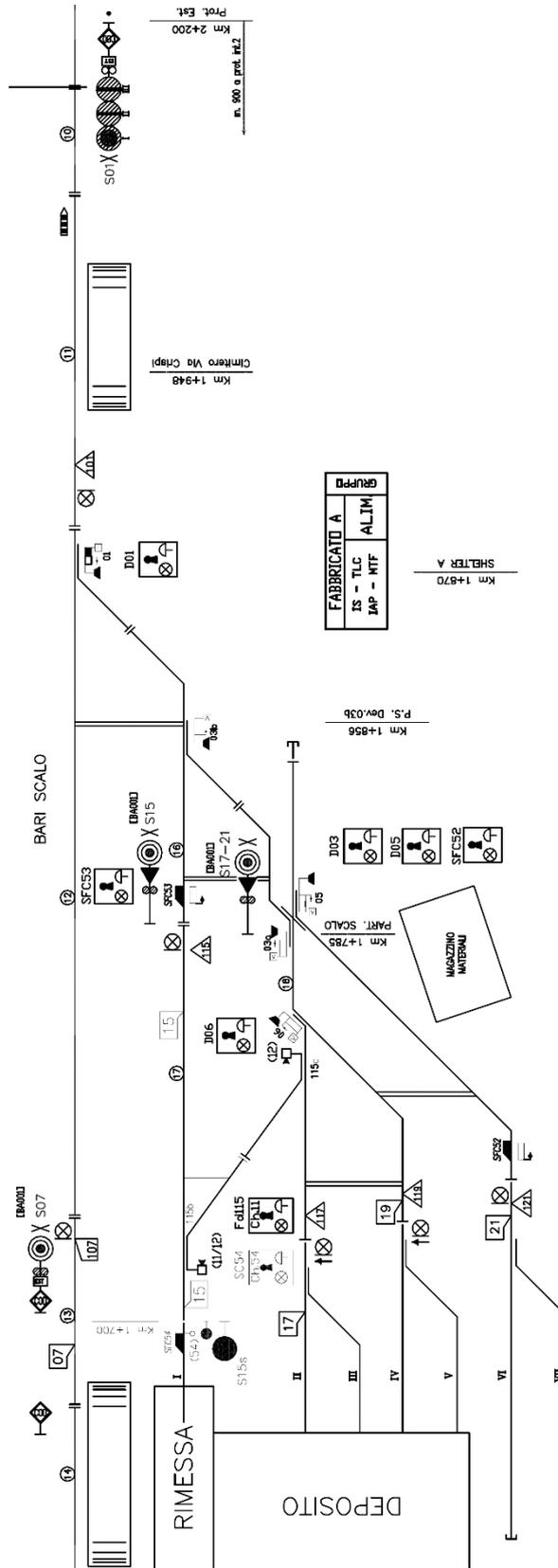
La presente *disposizione di esercizio* è pubblicata in formato *pdf* sul sito internet www.ferrovienordbarese.it e, per il personale di Ferrotramviaria SpA, anche sulla intranet aziendale.

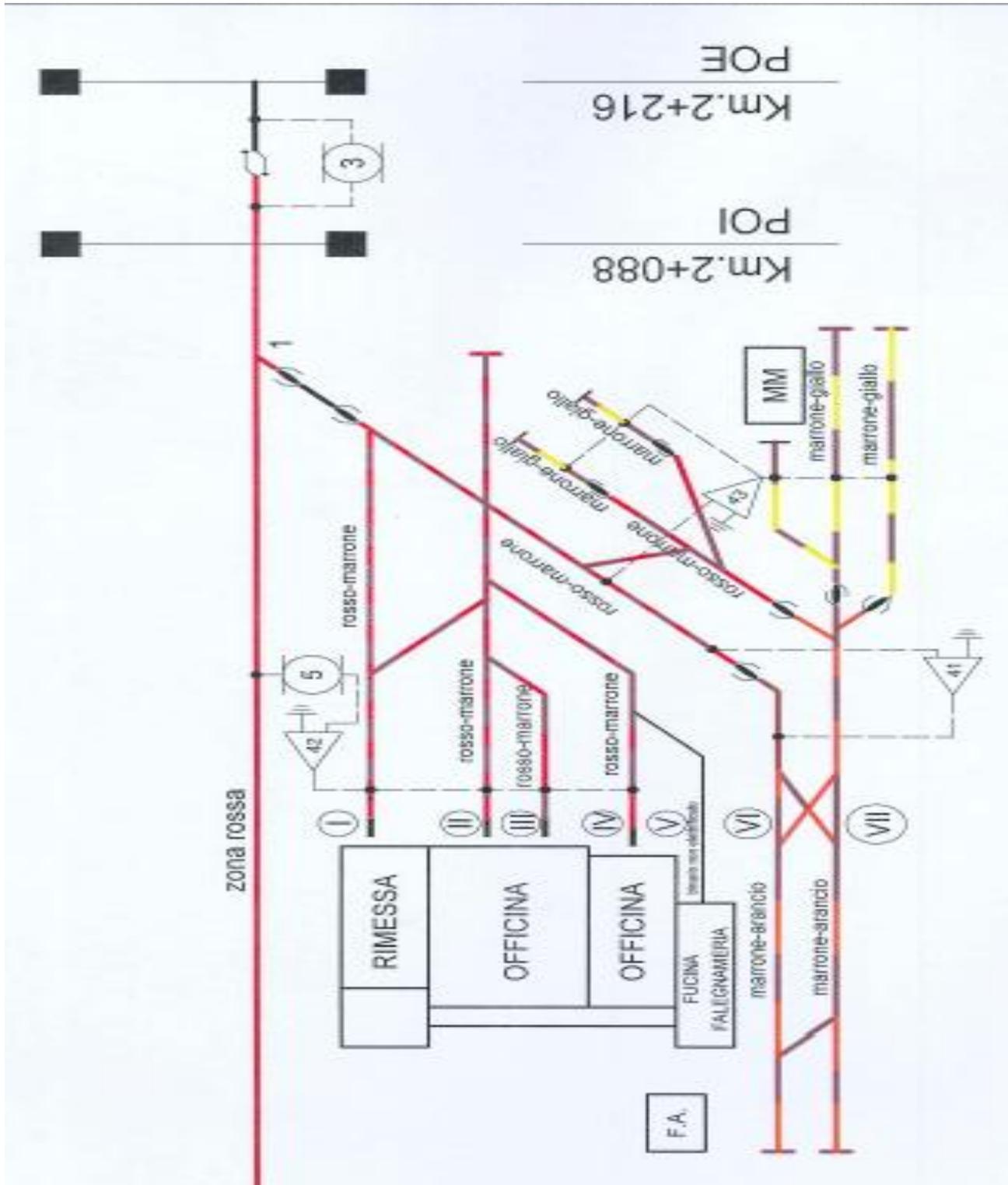
Le imprese ferroviarie, nel rispetto di quanto disciplinato nel proprio *Sistema di Gestione della Sicurezza*, restano incaricate di portare a conoscenza del proprio personale interessato i contenuti della presente *disposizione di esercizio*.

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

ALLEGATI ALLA DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N. _ DEL _/ _/2025





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