

**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: Modifiche alla Disposizione di Esercizio N. 4/2022 del 29/06/2022 e modifiche /
integrazioni all'Istruzione per l'esercizio del Sistema di Controllo Marcia Treno.**

IN VIGORE DAL 01/06/2025

ANNULLA E SOSTITUISCE	INTEGRA / MODIFICA
	Disposizione di Esercizio di FT-DI N. 4/2022 del 29/06/2022
	Istruzione per l'esercizio del Sistema di Controllo Marcia Treno

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)		

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;

VISTA l'*Istruzione per l'Esercizio del Sistema di Controllo Marcia Treno* di "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura" IS17 Rev.0 del 30/03/2017;

VISTA la Disposizione di Esercizio N. 4/2022 del 29/06/2022 *"Esercizio della tratta Bari – Andria Sud con SST-SCMT"*;

VISTA la Disposizione di Esercizio N. 1/2023 del 10/03/2023 *"Messa in servizio del sottosistema ristrutturato CCS delle tratte Bari – Andria Sud"*;

CONSULTATE le Imprese Ferroviarie in possesso di *Certificato di sicurezza unico* sulla rete gestita da "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura", con Nota FT-DI Prot. 00486/25/P del 14/01/2025 *"Trasmissione bozza di disposizione di esercizio (Procedura di interfaccia)"*;

VISTA la Nota dell'Impresa Ferroviaria "Ferrotramviaria SpA – Divisione Trasporto" Prot. 01085/25/P del 27/01/2025 *"Riscontro alla trasmissione della bozza di Disposizione di Esercizio: "Modifiche alla Disposizione di Esercizio N. 4/2022 del 29/06/2022 e modifiche/integrazioni all'Istruzione per l'esercizio del Sistema di Controllo Marcia Treno"* e valutati i contenuti della medesima;

CONSIDERATE le proposte di modifica dell'Impresa Ferroviaria "Trenitalia SpA" pervenute con Nota TRNIT-DT.SIGSQ\P\2025\0003578 del 29/01/2025 *"Trasmissione per consultazione della bozza di disposizione di esercizio "Procedura di interfaccia. Modifiche alla Disposizione di Esercizio N. 4/2022 del 29/06/2022 e modifiche / integrazioni all'Istruzione per l'esercizio del Sistema di Controllo Marcia Treno"*;

emana la seguente Disposizione di Esercizio.

Art. 1. Scopo e campo di applicazione

Con la presente *disposizione di esercizio* sono apportate modifiche e integrazioni alla Disposizione di Esercizio N. 4/2022 del 29/06/2022 “Esercizio della tratta Bari – Andria Sud con SST-SCMT” e all’Istruzione per l’esercizio del Sistema di Controllo Marcia Treno in vigore.

Per la trasmissione delle comunicazioni, da parte dell’Agente di Condotta verso il Regolatore della Circolazione di giurisdizione, può essere utilizzato anche il Mod. M2/SCMT allegato.

MODIFICHE ALLA DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N. 4/2022 DEL 29/06/2022

Art. 2. Circolazione di treni non protetti dal sistema di protezione della marcia

L’Art. 8 della Disposizione di Esercizio N. 4/2022 è così integralmente modificato.

1. La circolazione di treni con sistema di protezione della marcia escluso in partenza dalla località di origine per guasto o anomalia alle apparecchiature del sottosistema di bordo (SSB) è vietata. Se il guasto si verifica in corso di viaggio, la circolazione dei treni deve essere limitata al percorso strettamente necessario a raggiungere la località di servizio più idonea a consentire la risoluzione del guasto/anomalia o il ricovero del treno. Tale località deve essere individuata dal DCO, sulla base anche degli accordi raggiunti fra RCC e Sala Operativa dell’Impresa Ferroviaria. Per la circolazione di tali treni che, in base alle norme stabilite dall’ANSFISA non possono superare la velocità di 50 km/h, devono essere applicate le procedure di cui ai commi seguenti.
2. Il Regolatore della Circolazione di giurisdizione, nei casi in cui - secondo le modalità previste dalle procedure di interfaccia vigenti - sia stato avvertito dall’Agente di Condotta della necessità di escludere il SSB del sistema di protezione della marcia, dovrà preventivamente informare il DCO e il RCC per l’individuazione della località di cui al comma 1. Il DCO, dopo aver concordato con il RCC la località di ricovero del treno, deve informare tutti i Regolatori della Circolazioni interessati che il treno circola con SSB escluso, ricevendone conferma con comunicazione registrata **“Inteso treno viaggiante con sistema di protezione della marcia escluso fino a ...”**.
3. Nelle località di servizio l’arrivo, la partenza o il transito di un treno non protetto dal sistema di protezione sono ammessi contemporaneamente ad altri movimenti di treno solo quando ricorrano le seguenti condizioni:
 - a) quando i treni percorrono itinerari di per sé stessi indipendenti per disposizione di impianto;
 - b) quando l’esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali la completa indipendenza degli itinerari.
4. L’eventuale partenza senza la completa protezione offerta dal sistema SCMT deve avvenire secondo la seguente procedura:

La partenza del treno può avvenire solo dopo che l’Agente di Condotta abbia ricevuto conferma della corretta individuazione del segnale che comanda la partenza del treno e del suo aspetto nonché delle altre eventuali limitazioni presenti sull’itinerario di partenza, da parte dell’Agente di Accompagnamento del Treno; pertanto, lo stesso dovrà ripetere all’Agente di Condotta a voce l’aspetto del segnale oltre ad altre eventuali indicazioni.

Salvo limitazioni più restrittive, l’Agente di Condotta (dopo aver avviato il treno) deve approcciarsi a velocità non superiore a 30 km/h al segnale di partenza e mettersi in condizione di rispettarne le indicazioni.
5. I medesimi provvedimenti di cui al comma precedente devono essere adottati anche nella località di servizio che delimita il tratto percorso dal treno senza la protezione del SCMT.
6. Qualora sul binario attiguo a quello che deve percorrere il treno non protetto dal sistema di protezione della marcia sia in atto un’interruzione (programmata o accidentale), al treno stesso dovrà essere praticata la seguente prescrizione:

“Non superate velocità di 30 km/h emettendo ripetuti fischi da ... a ... per possibile presenza personale al lavoro sul binario attiguo”.

Il tratto da indicare nella prescrizione deve corrispondere al tratto interrotto sul binario attiguo.

Le misure di cui ai commi 2, 3 e 4 devono essere adottate anche quando, sia ordinata all'Agente di Condotta l'esclusione del sistema di protezione per un determinato tratto di linea.

Art. 3. Imperfetta disposizione dei segnali di prima categoria

L'Art. 13 della Disposizione di Esercizio N. 4/2022 è così integralmente modificato.

In coerenza con il punto 10.9 del RCF emanato con Decreto ANSF n. 4/2012 e ai sensi dell'Art. 20, comma 5, del Regolamento sui Segnali, un segnale luminoso di prima categoria che alterna indebitamente l'aspetto di via libera a quello di via impedita deve essere considerato come "segnalazione di via impedita" e costituisce un'anormalità di circolazione riscontrata dall'Agente di Condotta.

Inoltre, sulle linee con BAcc, per i treni con la funzione di Ripetizione Continua dei Segnali in macchina (RSC) efficiente ed inserita, tale anormalità può determinare reiterati interventi della frenatura d'urgenza del treno e quindi l'esigenza, da parte dell'Agente di Condotta, di escludere la funzione RSC impone l'applicazione dei seguenti passaggi:

- a) Informazione al Regolatore della Circolazione dell'anormalità riscontrata che ha causato l'arresto del treno, specificando il punto di arresto e la tratta da percorrere con la funzione RSC esclusa (e quindi in predisposizione SCMT); al riguardo, l'Agente di Condotta indicherà, come termine della tratta da percorrere con funzione RSC esclusa, il segnale di prima categoria che ha determinato l'anormalità alla funzione RSC, a meno che lo stesso agente non abbia altri motivi per estendere la tratta da percorrere con funzione RSC esclusa.
- b) Ricevimento della conferma del Regolatore della Circolazione con comunicazione registrata.

Dopo l'esclusione della funzione RSC per la ripresa della marcia con relativo superamento del segnale in oggetto devono essere adottate le norme vigenti per il superamento di un segnale a via impedita.

Art. 4. Procedure in caso di arresto comandato dal SSB – SCMT

L'Art. 16 della Disposizione di Esercizio N. 4/2022 è così integralmente modificato.

1. In caso di arresto comandato dal SSB (**non causato dalla perdita PI**) l'Agente di Condotta deve comunicare tale condizione al Regolatore della Circolazione di giurisdizione con la seguente formula:

*"DCO/DM.....per arresto comandato dal SSB-SCMT sull'itinerario di arrivo/partenza di.....**oppure** in linea tra il km.....e il Km.....tra.....e.....(località limitrofe) si richiede nulla osta alla ripresa della marcia"*

Il Regolatore della Circolazione che ha ricevuto tale comunicazione sull'itinerario di arrivo o partenza, esperiti gli accertamenti del caso, deve autorizzare la stessa nel rispetto delle norme vigenti in caso di arresto sugli itinerari.

In caso di arresto in linea, il DCO, può autorizzare la ripresa della marcia dopo aver verificato, sulla base degli elementi forniti dall'Agente di Condotta e degli altri elementi relativi alla situazione della circolazione da lui rilevabili, che nulla osta alla ripresa della stessa con la formula:

"Nulla osta vostra ripresa della marcia"

L'Agente di Condotta, sugli itinerari, deve riprendere la marcia nel rispetto delle prescrizioni ricevute.

L'Agente di Condotta, in linea, dopo aver ricevuto il nulla osta, deve riprendere la marcia non superando la velocità massima di 30 km/h fino al successivo segnale di prima categoria al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera. Dopo la fermata al segnale di prima

categoria l'Agente di Condotta potrà riprendere la corsa, prendendo norma dall'aspetto del segnale.

2. Nel caso in cui il segnale di prima categoria sia posto prima di un PLA protetto da segnale proprio, l'Agente di Condotta avrà cura di non superare la velocità massima di 30 km/h fino al superamento del PL stesso considerando la protezione del PL non gestita da SCMT.

Nel caso in cui il relativo segnale di protezione propria sia spento, l'Agente di Condotta si atterrà alle norme previste all'Art. 47 del Regolamento sui Segnali.

MODIFICHE E INTEGRAZIONI ALL'ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO DEL SISTEMA DI CONTROLLO MARCIA TRENO

Art. 5. Anormalità ai Punti Informativi del sistema SCMT

A seguito della perdita di un Punto Informativo PI (visualizzazione sull' interfaccia uomo/macchina del codice 37 o dell'icona di TRAIN TRIP) o di 2 PI consecutivi (visualizzazione sull' interfaccia uomo/macchina del codice 39), il sistema SCMT comanda la frenatura del treno fino all'arresto.

Per determinati veicoli, in luogo dei codici 37 e 39, viene visualizzata la dizione "Perdita PI SCMT".

L'anormalità viene visualizzata a treno fermo con specifico messaggio e/o icona all'Agente di Condotta.

L'Agente di Condotta nel caso di arresto del treno in corrispondenza del segnale di protezione o di partenza oppure sull'itinerario di arrivo o di partenza di una località di servizio, deve, con comunicazione registrata, segnalare l'anormalità al Regolatore della Circolazione di giurisdizione della località interessata.

Nel caso specifico di arresto in linea oppure al segnale di PBA o di protezione propria di un PL di linea, l'Agente di Condotta deve, con comunicazione registrata, segnalare l'anormalità al DCO.

Per comunicare l'anormalità l'Agente di Condotta deve utilizzare le seguenti formule o avvalersi del Mod. M2/SCMT allegato.

Formula a):

"SCMT rilevato guasto con visualizzazione dell'icona di TRAIN TRIP con arresto del treno al segnale di protezione/partenza di

oppure con arresto del treno sull'itinerario di(arrivo/partenza) di.....

oppure con arresto del treno al segnale di PBA n°... tra e

oppure con arresto del treno al segnale di protezione propria PL km ...

oppure con arresto del treno tra il km ed il km (cippi chilometrici limitrofi) trae ...";

Formula b):

*"SCMT rilevato guasto a terra con Perdita PI SCMT **oppure** codice 37 **oppure** 39, con arresto del treno al segnale di protezione/partenza di**oppure** con arresto del treno sull'itinerario di.....(arrivo/partenza) di.....**oppure** con arresto del treno al segnale di PBA n°.....tra e **oppure** con arresto del treno al segnale di protezione propria PL km ... **oppure** con arresto del treno tra il km ed il km (cippi chilometrici limitrofi) tra e ...".*

Nel caso di arresto ad un segnale fisso o sull'itinerario di arrivo/partenza, a richiesta verbale del Regolatore della Circolazione di giurisdizione, l'Agente di Condotta deve precisare verbalmente se il segnale è a via libera o a via impedita.

In tutti i predetti casi, il Regolatore della Circolazione di giurisdizione deve, per quanto nelle sue possibilità, accertare che l'anormalità non sia dipesa da un indebito superamento di un segnale a via impedita.

5.1 Modalità per la ripresa della marcia

Per la ripresa della marcia deve essere osservato quanto di seguito indicato.

a) Arresto del treno in precedenza ad un segnale fisso di protezione o partenza di una Località di Servizio o di un PBA

Nel caso di ricevimento della comunicazione di cui sopra il Regolatore della Circolazione di giurisdizione deve, qualora l'Agente di Condotta abbia precisato che il relativo segnale sia disposto a via libera, autorizzare con comunicazione registrata lo stesso a riprendere la marcia con la seguente formula:

“Rispettate l'indicazione del segnale”

Nel caso in cui l'Agente di Condotta abbia invece precisato che il relativo segnale sia disposto a via impedita o spento, per il proseguimento devono essere adottate le norme in vigore previste per il superamento di segnale a via impedita o spento.

b) Arresto del treno in precedenza ad un segnale fisso di protezione propria di un PL

Nel caso di arresto ad un segnale di protezione propria di un PL, l'Agente di Condotta, dopo aver comunicato l'anormalità al DCO deve riprendere la marcia di iniziativa attenendosi a quanto disciplinato dall'Art. 47 del Regolamento sui Segnali.

c) Arresto del treno nell'ambito della Località di Servizio (itinerario di arrivo o partenza)

Nel caso di ricevimento della comunicazione di cui sopra, il Regolatore della Circolazione di giurisdizione deve, qualora il relativo segnale che comanda l'itinerario non sia stato superato e l'Agente di Condotta abbia precisato la disposizione a via libera dello stesso, autorizzare con comunicazione registrata lo stesso Agente di Condotta a riprendere la marcia con la seguente formula:

“Rispettate l'indicazione del segnale”

Nel caso in cui l'Agente di Condotta abbia invece precisato che il segnale che comanda l'itinerario, sia invece disposto a via impedita, spento o sia stato superato, per il proseguimento devono essere adottate le norme in vigore previste per il superamento di segnale a via impedita o spento.

d) Arresto del treno in linea non in precedenza di un segnale fisso

Nel caso di ricevimento della comunicazione di cui all' Art. 1 il DCO deve autorizzare, con comunicazione registrata, l'Agente di Condotta a riprendere la corsa con la seguente formula:

“Proseguite con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al PBA n°...../segnale di protezione di (successivo segnale fisso) dal quale prenderete norma.”

Inoltre, se presenti, deve prescrivere marcia a vista in corrispondenza dei PL presenti fra il primo cippo chilometrico ed il primo segnale incontrato.

Nel caso particolare in cui tra i cippi chilometrici comunicati dall'Agente di Condotta sia ubicato un segnale di PBA / Protezione Propria PL e non sia possibile accertare se il convoglio l'abbia superato o meno, il DCO deve autorizzare, con comunicazione registrata, l'Agente di Condotta a riprendere la corsa con la seguente formula:

“Proseguite con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al Km..... (secondo cippo comunicato dove riceverà ulteriore prescrizione per il

proseguimento), oppure al PBA n° (se incontrato prima del secondo cippo) dal quale prenderete norma.”

Inoltre, se presenti, deve prescrivere marcia a vista in corrispondenza dei PL presenti fra il primo ed il secondo cippo chilometrico.

Art. 6. Anormalità ai Punti Informativi di rallentamento

In caso di guasto o anormalità ai Punti Informativi PI di rallentamento, è possibile che il sottosistema di bordo del SCMT attivi la frenatura di urgenza fino all'arresto del treno, visualizzando il messaggio di errore “Probabile rallentamento non gestito” (codice errore 44), in tal caso la riduzione di velocità potrebbe non risultare correttamente gestita dal sottosistema di bordo.

L'Agente di Condotta, a seconda del punto di arresto del treno e delle prescrizioni di rallentamento in suo possesso, deve comunicare l'anormalità al Regolatore della Circolazione di giurisdizione, con comunicazione registrata, adottando le seguenti formule:

a) Qualora il rallentamento prescritto debba essere ancora impegnato o sia stato parzialmente impegnato:

“SCMT rilevato guasto a terra con visualizzazione del messaggio “probabile rallentamento non gestito” con arresto del treno tra il Km.....e il Km.....(cippi chilometrici limitrofi) trae.....(località di servizio limitrofe) oppure sull'itinerario di(arrivo/partenza)di.....(località di servizio). Rallentamento cui prescrizioni in mio possesso non ancora impegnato oppure impegnato parzialmente.”

Per la trasmissione di tale comunicazione può essere utilizzato il Mod. M2/SCMT.

Il Regolatore della Circolazione di giurisdizione, ricevuta la predetta comunicazione, deve verificare se sulla tratta interessata esistono rallentamenti ed autorizzare, con comunicazione registrata, l'Agente di condotta alla ripresa della marcia con la seguente formula:

“Nulla osta alla vostra ripresa della marcia non superando la velocità diKm/h (velocità prevista dal rallentamento) fino a(primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del rallentamento) oppure sull'itinerario di.....(arrivo/partenza/transito) di(località di servizio).”

b) Qualora il rallentamento prescritto sia stato già effettuato:

“SCMT rilevato guasto a terra con visualizzazione del messaggio “probabile rallentamento non gestito” con arresto del treno tra il Km.....e il Km.....(cippi chilometrici limitrofi) trae.....(località di servizio limitrofe) oppure sull'itinerario di(arrivo/partenza)di.....(località di servizio). Rallentamento cui prescrizioni in mio possesso già effettuato.”

Per la trasmissione di tale comunicazione può essere utilizzato il Mod. M2/SCMT.

Il Regolatore della Circolazione di giurisdizione, ricevuta la predetta comunicazione, deve verificare se sulla tratta interessata esistono rallentamenti ed autorizzare, con comunicazione registrata, l'Agente di condotta alla ripresa della marcia con la seguente formula:

“Nulla osta alla vostra ripresa della marcia senza ulteriori riduzioni di velocità.”

c) Qualora non sia prescritto alcun rallentamento:

“SCMT rilevato guasto a terra con visualizzazione del messaggio “probabile rallentamento non gestito” con arresto del treno tra il Km.....e il Km.....(cippi chilometrici limitrofi) trae.....(località di servizio limitrofe) oppure sull'itinerario di(arrivo/partenza)di.....(località di servizio). Nessun rallentamento prescritto sulla tratta.”

Per la trasmissione di tale comunicazione può essere utilizzato il Mod. M2/SCMT.

Il Regolatore della Circolazione di giurisdizione, ricevuta la predetta comunicazione, deve verificare se sulla tratta interessata esistono rallentamenti ed autorizzare, con comunicazione registrata, l'Agente di condotta alla ripresa della marcia con la seguente formula:

“Nulla osta alla vostra ripresa della marcia senza ulteriori riduzioni di velocità.”

In tutti i casi, il Regolatore della Circolazione deve richiedere l'intervento dell'Agente Manutentore nei modi d'uso.

Art. 7. Partenza dei treni con il veicolo di testa oltre il segnale di partenza / tabella limite SCMT

Qualora la partenza del treno da una Località di Servizio debba avvenire con il veicolo di testa oltre il segnale di partenza / tabella limite SCMT, l'Agente di Condotta deve darne avviso scritto al Regolatore della Circolazione di giurisdizione.

Il Regolatore della Circolazione, nelle Località di Servizio in ACC-M, dopo essersi accertato che il segnale di partenza sia disposto a via libera, deve autorizzare l'Agente di Condotta alla partenza con la seguente prescrizione:

“Con segnale disposto a via libera, si autorizza partenza trenodal binario..... La funzione SCMT potrà attivarsi al successivo PI di segnale di 1° categoria”

Nelle Località di Servizio in CTC e in tutti in casi in cui il segnale di partenza sia disposto a via impedita, il Regolatore della Circolazione deve autorizzare la partenza del treno con le prescrizioni previste per la partenza a via impedita.

Art. 8. Mancata attivazione automatica della funzione SCMT

In caso di mancata attivazione automatica della funzione SCMT l'agente di condotta deve ritenere guasto il PI in corrispondenza del quale doveva attivarsi la funzione stessa e proseguire fino al successivo PI di segnale fisso.

Qualora dopo il passaggio sul successivo PI di segnale fisso, la funzione SCMT si attivi, l'Agente di Condotta può proseguire la marcia senza particolari precauzioni e deve avvisare il Regolatore della Circolazione di giurisdizione del guasto a terra con la seguente formula:

“RdC rilevata mancata attivazione SCMT in partenza da”.

Il Regolatore della Circolazione, solo in caso di reiterate segnalazioni, deve segnalare l'anormalità all'Agente Manutentore nei modi d'uso.

Nel caso in cui, dopo il passaggio sul successivo PI di segnale fisso, la funzione SCMT non si dovesse attivare, l'Agente di Condotta deve ritenere il SSB guasto ed adottare le norme previste in caso di esclusione del SSB stesso.

Art. 9. Abrogazioni

Dalla data di entrata in vigore della presente disposizione di esercizio è abrogato l'Art. 12 della Disposizione di Esercizio N. 4/2022 del 29/06/2022 (Procedura di interfaccia) *“Esercizio della tratta Bari – Andria Sud con SST-SCMT”*.

Art. 10. 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.

Art. 11. Avvisi ed entrata in vigore


La presente *disposizione di esercizio*, che entra in vigore il 01/06/2025, costituisce procedura di interfaccia ai sensi del Decreto ANSF n. 4/2012 del 09/08/2012.

IL RESPONSABILE DELLA DIVISIONE INFRASTRUTTURA

(GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA)

ING. MICHELE RONCHI

ALLEGATO – MOD. M2/SCMT

	<p>FERROTRAMVIARIA SpA FERROVIE DEL NORD BARESE</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">Mod. M.2/SCMT</div>	<p style="font-size: 1.2em;">00000</p>
<p>Agente di Condotta del treno _____ del _____</p> <p>Si dà avviso al DCO/DM ⁽¹⁾ di _____</p>		<p>N° _____ / _____ dell' AdC</p> <p>Ora di trasmissione _____</p>	
<p>1 Assenza Codice (AC) rilevata in zona codificata.</p> <p><input type="checkbox"/> sull'itinerario di arrivo / partenza ⁽¹⁾ _____ ⁽²⁾ di _____</p> <p><input type="checkbox"/> tra il Km _____ ed il Km _____ (cippi chilometrici limitrofi) tra _____ e _____</p> <p>2 SCMT rilevato guasto a terra con visualizzazione icona TRAIN TRIP con arresto del treno</p> <p><input type="checkbox"/> al segnale di protezione / partenza ⁽¹⁾ _____ ⁽²⁾ di _____</p> <p><input type="checkbox"/> sull'itinerario di arrivo / partenza ⁽¹⁾ _____ ⁽²⁾ di _____</p> <p><input type="checkbox"/> al segnale di PBA n° _____ tra _____ e _____</p> <p><input type="checkbox"/> al segnale di protezione propria PLA Km _____</p> <p><input type="checkbox"/> tra il Km _____ ed il Km _____ (cippi chilometrici limitrofi) tra _____ e _____</p> <p>3 SCMT rilevato guasto a terra con PERDITA PI SCMT / codici ⁽¹⁾ 37 / 39 ⁽¹⁾ con arresto del treno</p> <p><input type="checkbox"/> al segnale di protezione / partenza ⁽¹⁾ _____ ⁽²⁾ di _____</p> <p><input type="checkbox"/> sull'itinerario di arrivo / partenza ⁽¹⁾ _____ ⁽²⁾ di _____</p> <p><input type="checkbox"/> al segnale di PBA n° _____ tra _____ e _____</p> <p><input type="checkbox"/> al segnale di protezione propria PLA Km _____</p> <p><input type="checkbox"/> tra il Km _____ ed il Km _____ (cippi chilometrici limitrofi) tra _____ e _____</p> <p>4 SCMT rilevato guasto a terra con visualizzazione del messaggio "PROBABILE RALLENTAMENTO NON GESTITO" con arresto del treno</p> <p><input type="checkbox"/> sull'itinerario di arrivo / partenza ⁽¹⁾ _____ ⁽²⁾ di _____</p> <p><input type="checkbox"/> tra il Km _____ ed il Km _____ (cippi chilometrici limitrofi) tra _____ e _____</p> <p>Rallentamento cui prescrizioni in mio possesso non ancora impegnato oppure impegnato parzialmente.</p> <p>5 SCMT rilevato guasto a terra con visualizzazione del messaggio "PROBABILE RALLENTAMENTO NON GESTITO" con arresto del treno</p> <p><input type="checkbox"/> sull'itinerario di arrivo / partenza ⁽¹⁾ _____ ⁽²⁾ di _____</p> <p><input type="checkbox"/> tra il Km _____ ed il Km _____ (cippi chilometrici limitrofi) tra _____ e _____</p> <p>Rallentamento cui prescrizioni in mio possesso già effettuato.</p> <p>6 SCMT rilevato guasto a terra con visualizzazione del messaggio "PROBABILE RALLENTAMENTO NON GESTITO" con arresto del treno</p> <p><input type="checkbox"/> sull'itinerario di arrivo / partenza ⁽¹⁾ _____ ⁽²⁾ di _____</p> <p><input type="checkbox"/> tra il Km _____ ed il Km _____ (cippi chilometrici limitrofi) tra _____ e _____</p> <p>Nessun rallentamento prescritto sulla tratta.</p> <p>7 Per ARRESTO COMANDATO DAL SSB-SCMT</p> <p><input type="checkbox"/> sull'itinerario di arrivo / partenza ⁽¹⁾ _____ ⁽²⁾ di _____</p> <p><input type="checkbox"/> tra il Km _____ ed il Km _____ (cippi chilometrici limitrofi) tra _____ e _____</p> <p>si richiede nulla osta alla ripresa della marcia.</p> <p>8 Partenza del treno con veicolo di testa oltre il segnale di partenza / tabella limite SCMT ⁽¹⁾.</p> <p>9 Rilevato MANCATA ATTIVAZIONE SCMT, in partenza da _____</p> <p style="text-align: center;">L'Agente di Condotta _____ Il DCO / DM ⁽¹⁾ _____</p> <p>Il DCO / DM ⁽¹⁾ deve ripetere il dispaccio e trasmettere il seguente N. _____ / _____ (progressivo/saltuario)</p>			
<p>(1) Depennare la dizione non occorrente</p> <p>(2) Indicare la dizione occorrente in caso di segnalamento plurimo</p>			