

**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)**

RESPONSABILE DIVISIONE TRASPORTO  
RESPONSABILE SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA  
RESPONSABILE FORMAZIONE E REGOLAMENTI  
RESPONSABILE PRODUZIONE TRASPORTO  
RESPONSABILE GESTIONE PASSEGGERI E CARGO  
RESPONSABILE MANUTENZIONE VEICOLI

**p.c.: AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE**

PIAZZA DELLA STAZIONE, 45  
50123 FIRENZE (FI)

*Anticipata via mail all'indirizzo: [agenzia.sicurezza@ansf.gov.it](mailto:agenzia.sicurezza@ansf.gov.it)*

**p.c.: FERROTRAMVIARIA SPA**

DIRETTORE GENERALE TRASPORTO  
RESPONSABILE SERVIZIO PREVENZIONE E PROTEZIONE  
RESPONSABILE ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE  
RESPONSABILE SEGRETERIA DGT

**(Procedura di interfaccia)**

**Oggetto: apertura al pubblico esercizio della tratta "Ospedale – Cecilia" della linea ferroviaria Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Quartiere San Paolo.**

**IN VIGORE DAL 29/05/2017**

ANNULLA	INTEGRA
O.d.S. di Ferrotramviaria SpA n° 128 del 24 dicembre 2015	O.d.S. di Ferrotramviaria SpA n° 13 del 25 febbraio 2016
	O.d.S. di Ferrotramviaria SpA n° 98 del 03 ottobre 2016
	Regolamento per la Circolazione dei Treni (RCT) di Ferrotramviaria SpA
	Istruzione per la Protezione dei Cantieri di Lavoro (IPCL) di Ferrotramviaria SpA



ATTIVITÀ DI SICUREZZA	RUOLI	CONTESTI OPERATIVI
Gestione della Circolazione (GC)	DM / DCO / DCC	ACC / BA / CTC-ACCM / DCC
Manutenzione dell'Infrastruttura (MI)	Tutti	Tutti
Condotta dei treni (C)	Applicabili	Applicabili
Accompagnamento dei treni (AT)	Applicabili	

#### RIFERIMENTI NORMATIVI

- Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie" e s.m.i.
- 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)".
- 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".
- 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".
- 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".
- Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (emanato con Decreto dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) n. 4/2012 del 09 agosto 2012).

#### DOCUMENTI CORRELATI

- Ordine di Servizio di Ferrotramviaria SpA n° 3 del 12 gennaio 2005 "Immissione in esercizio del nuovo elettrotreno ELT 201: norme per la circolazione".
- Ordine di Servizio di Ferrotramviaria SpA n° 147 del 20 dicembre 2008 "Disposizioni particolari per l'utilizzo dei treni serie ELT 200 sulla tratta Fesca San Girolamo – Ospedale San Paolo".
- Ordine di Servizio di Ferrotramviaria SpA n° 69 del 25 settembre 2012 "Servizio FM1. Istituzione del "Piano di Manutenzione della Galleria".
- Ordine di Servizio di Ferrotramviaria SpA n° 9 del 22 febbraio 2013 "Sistema di collegamento "terra – treno" e di comunicazione d'emergenza passeggeri, per gli elettrotreni serie ELT 200. Attivazione definitiva".
- Ordine di Servizio di Ferrotramviaria SpA n° 85 del 24 ottobre 2014 "Gallerie del servizio FM2: immissione in esercizio dell'impianto telefonico di emergenza (viva voce) e di diffusione sonora".
- Ordine di Servizio di Ferrotramviaria SpA n° 128 del 24 dicembre 2015 "Servizio FM1 – modalità per la fruizione eccezionale degli ELT a 4 casse".
- Ordine di Servizio di Ferrotramviaria SpA n° 13 del 25 febbraio 2016 "Servizio FM1 – attivazione degli I.S.S. – sospensione del servizio 28 febbraio 2016".
- Ordine di Servizio di Ferrotramviaria SpA n° 53 del 26 luglio 2016 "Galleria del servizio FM1 – Piano di Emergenza Interno (Rev. 3.0)".
- Ordine di Servizio di Ferrotramviaria SpA n° 95 del 30 settembre 2016 "Misure minime" richieste dall'ANSF per l'esercizio ferroviario".
- Ordine di Servizio di Ferrotramviaria SpA n° 98 del 03 ottobre 2016 "Servizio FM1 – preesercizio del prolungamento dalla Fermata "Ospedale" alla Stazione "Cecilia".
- Ordine di Servizio di Ferrotramviaria SpA n° 114 del 28 ottobre 2016 "Misure minime" richieste dall'ANSF per i lavori di riparazione / manutenzione degli I.S.S."



## INDICE

Art. 1.	Scopo e campo di applicazione.....	5
Art. 2.	Treni ammessi a circolare.....	5
Art. 3.	Velocità massima.....	6
Art. 4.	Comunicazioni telefoniche.....	6
Art. 5.	Invio del soccorso.....	7
Art. 6.	Retrocessioni.....	7
Art. 7.	Marcia lenta.....	7
Art. 8.	Monitoraggio delle condizioni del rodiggio dei carrelli.....	7
Art. 9.	Circolazione dei mezzi d'opera su rotaia.....	7
Art. 10.	Rallentamenti.....	8
Art. 11.	Manutenzione all'infrastruttura.....	8
Art. 12.	Manovre.....	8
Art. 12.1.	Manovre con telefoni cellulari.....	8
Art. 12.2.	Manovre sui binari di circolazione non indipendenti da altri binari di circolazione...	8
Art. 13.	Prove e verifiche ai veicoli.....	9
Art. 14.	Stazionamento dei veicoli.....	9
Art. 15.	Formazione del personale interessato.....	9
Art. 16.	Pubblicazione e distribuzione.....	9

**Il Gestore dell'Infrastruttura**  
**Fertramviaria SpA – Divisione Infrastruttura**

VISTO il Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 *"Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie"* e s.m.i.;

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 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 09 agosto 2012);

VISTA la Nota ANSF Prot. 003485/2017 del 29/03/2017 *"Messa in servizio della tratta Ospedale – Cecilia della linea Bari Lamasinata (Fesca S. Girolamo) – Quartiere San Paolo"*;

CONSIDERATO il Parere della Commissione Sicurezza Gallerie Ferroviarie del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici trasmesso a Fertramviaria SpA – Direzione Generale Trasporto con Nota M\_INF.CSLP.REGISTRO\_UFFICIALE.U.0003509.11-04-2017 avente per oggetto *"Galleria del collegamento ferroviario FM1 tra le Stazioni "Bari centrale" delle Ferrovie del nord Barese ed il quartiere "San paolo" di Bari – D.M. 28.10.2005. Documentazione di Sicurezza"*;

VISTE le normative ferroviarie ad oggi vigenti sulle linee gestite da "Fertramviaria SpA – Divisione Infrastruttura" così come definite dal Decreto 5 agosto 2016 pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 15/09/2016;

VISTO il Documento di Valutazione dei Rischi (DVR) di "Fertramviaria SpA – Divisione Infrastruttura" *"Messa in servizio della tratta Ospedale – Cecilia"* Rev.00 del 21/04/2017 elaborato ai sensi del Regolamento di Esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013 relativo al *"metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009"* e s.m.i. e ai sensi delle Procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza di "Fertramviaria SpA – Divisione Infrastruttura" P03 *"Gestione dei rischi"* e P04 *"Gestione delle modifiche"*;

VISTO il Rapporto di Valutazione della sicurezza del Verificatore Indipendente di Sicurezza ISARail incaricato da Fertramviaria SpA – Divisione Infrastruttura *"Rapporto Esiti di Valutazione - ISA Report"* ISAR-IRP-FT-SGS\_402\_MISospCec-01-00 Edizione 1.0 del 15/05/2017;

CONSULTATA l'Impresa Ferroviaria "Fertramviaria SpA – Divisione Trasporto";

emana la seguente:



DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

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

Dal 29/05/2017 è aperta al pubblico esercizio la tratta "Ospedale – Cecilia" della linea ferroviaria Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Quartiere San Paolo – così come definita dal Decreto 5 agosto 2016 pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 15/09/2016.

A tal fine, si dispongono i *provvedimenti di esercizio* realizzanti *misure mitigative* resesi necessarie a seguito dell'analisi finalizzata alla determinazione e valutazione dei rischi connessi all'integrazione della tratta "Ospedale – Cecilia" nel sistema ferroviario esistente unitamente alla verifica di conformità ai *principi di sicurezza* stabiliti dal *Regolamento per la Circolazione Ferroviaria* emanato con Decreto dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) n. 4/2012 del 09 agosto 2012.

Quanto segue integra i seguenti documenti:

- O.d.S. di Ferrotramviaria SpA n° 13 del 25 febbraio 2016, avente per oggetto "Servizio FM1 – attivazione degli Impianti di Segnalamento e Sicurezza";
- O.d.S. di Ferrotramviaria SpA n° 98 del 03 ottobre 2016, avente per oggetto "Servizio FM1 – pre-esercizio del prolungamento dalla Fermata Ospedale alla Stazione Cecilia".

Laddove non specificato il campo di applicazione essere riferito all'esercizio della linea ferroviaria Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Quartiere San Paolo – Cecilia, il provvedimento deve intendersi esteso all'intera *rete ferroviaria* gestita da "Ferrotramviaria – Divisione Infrastruttura" (Gestore dell'Infrastruttura).

**Art. 2. Treni ammessi a circolare**

(Procedura di interfaccia)

I treni ammessi a circolare sulla linea ferroviaria in epigrafe sono quelli appartenenti alla tipologia di elettrotreni Alstom ELT che siano al contempo attrezzati per il *train stop*, per il *riconoscimento banchina* e per l'*arresto al bersaglio*; pertanto, sono ammessi a circolare gli elettrotreni ELT 201, ELT 202, ELT 203 ed ELT 204 dell'Impresa Ferroviaria "Ferrotramviaria – Divisione Trasporto".

Per quanto sopra, è annullato l'O.d.S. di Ferrotramviaria SpA n° 128 del 24 dicembre 2015 avente per oggetto "Servizio FM1 – modalità per la fruizione eccezionale degli ELT a 4 casse".

Nell'esercizio degli elettrotreni ELT 201, ELT 202, ELT 203 ed ELT 204 lungo la tratta "Ospedale – Cecilia" devono essere osservate le prescrizioni di cui ad:

- O.d.S. di Ferrotramviaria SpA n° 3 del 12 gennaio 2005, avente per oggetto "Immissione in esercizio del nuovo elettrotreno ELT 201: norme per la circolazione";
- O.d.S. di Ferrotramviaria SpA n° 147 del 20 dicembre 2008, avente per oggetto "Disposizioni particolari per l'utilizzo dei treni serie ELT 200 sulla tratta Fesca San Girolamo – Ospedale San Paolo".

Si precisa che, può prendere posto nella cabina di guida abilitata dei suddetti elettrotreni, personale tecnico di "Ferrotramviaria – Divisione Infrastruttura" preposto alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura, nel pieno rispetto delle *Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC)* e delle regole di accesso alle cabine di guida disciplinate dall'Impresa Ferroviaria "Ferrotramviaria – Divisione Trasporto".





### Art. 3. Velocità massima

(Procedura di interfaccia)

Nelle more dell'implementazione del SST dell'SCMT, anche lungo la tratta in epigrafe è vigente il limite di *velocità massima* pari a 50 km/h (notificato con O.d.S. di Ferrotramviaria SpA n° 95 del 30 settembre 2016, emanato in recepimento della Nota ANSF prot. 009956/2016 del 26/09/2016).

Allorquando la predetta tecnologia sarà implementata:

- la *velocità massima* lungo la linea ferroviaria "Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) Quartiere San Paolo – Cecilia" sarà confermata in 85 km/h;
- saranno installati *indicatori di velocità massima* a 50 km/h per la corretta percorrenza della *curva planimetrica* del tracciato in prolungamento della tratta "Ospedale – Cecilia", per i soli *treni dispari*.

Il personale di Condotta dei treni e di Accompagnamento dei treni dell'Impresa Ferroviaria "Ferrotramviaria – Divisione Trasporto", qualora in servizio sulla linea ferroviaria in epigrafe, deve disporre del *Piano schematico* degli Impianti di Sicurezza e Segnalamento (I.S.S.) della tratta "Ospedale – Cecilia".

I *treni* in arrivo nella Stazione "Cecilia" devono marciare senza superare la velocità di 5 km/h dal momento in cui con la testa del convoglio impegnano l'inizio della banchina. L'Impresa Ferroviaria "Ferrotramviaria – Divisione Trasporto" deve garantire che il proprio personale di Condotta dei treni e di Accompagnamento dei treni in servizio su tale tratta si adoperi ad osservare la predetta prescrizione.

### Art. 4. Comunicazioni telefoniche

Nelle more della messa a disposizione da parte di questo gestore di un sistema di comunicazione telefonica (GSM-R) che permetta di inviare una comunicazione prioritaria definita "chiamata di emergenza", nella tratta Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Cecilia, in condizioni di emergenza il *Regolatore della circolazione* può avvalersi della funzione dell'ACC-M "chiusura segnali" secondo le modalità disciplinate nel § 4.0 del Capitolo IV riportato nel *Piano di Emergenza Interno* allegato all'O.d.S. di Ferrotramviaria SpA n° 53 del 26 luglio 2016, avente per oggetto "Galleria del servizio FM1 – Piano di Emergenza Interno (Rev. 3.0)".

(Procedura di interfaccia)

Nelle more dell'implementazione del GSM-R, le comunicazioni telefoniche tra il *Regolatore della circolazione* e il personale del treno sono assicurate dalla coesistenza delle seguenti tecnologie:

- telefonia cellulare GSM;
- sistema di collegamento "terra – treno", definitivamente attivato con O.d.S. di Ferrotramviaria SpA n° 9 del 22 febbraio 2013;
- telefoni in *cassa stagna* presso le banchine e presso le *casce di manovra* dei deviatori delle comunicazioni "pari / dispari" della Stazione "Cecilia";
- colonnine S.O.S. (di cui all'O.d.S. di Ferrotramviaria SpA n° 85 del 24 ottobre 2014) presenti presso:
  - ✓ la banchina della Fermata "Ospedale", lato Cecilia;
  - ✓ la banchina della Stazione "Cecilia", lato Ospedale;
  - ✓ l'accesso di emergenza n° 4.



#### **Art. 5. Invio del soccorso**

*(Procedura di interfaccia)*

Tanto nell'invio del soccorso come "movimento di manovra" quanto nell'invio del soccorso "con treno circolante a seguito" il *Regolatore della circolazione* deve rilasciare al personale del treno un'autorizzazione scritta al superamento del segnale di *blocco elettrico automatico* o di *1ª categoria*, che precede il treno da soccorrere.

#### **Art. 6. Retrocessioni**

*(Procedura di interfaccia)*

Quanto segue modifica il 1° alinea del 7° comma dell'articolo 21 riportato nel *Regolamento per la Circolazione dei Treni (RCT)* di Ferrotramviaria SpA:

*"Le retrocessioni ed i limitati movimenti di regresso in piena linea possono essere eseguiti a condizione che la cabina di guida da cui viene eseguita la retrocessione o il limitato movimento di regresso si trovi in testa al convoglio nel senso di movimento di retrocessione e che il Regolatore della circolazione abbia rilasciato relativa autorizzazione".*

#### **Art. 7. Marcia lenta**

*(Procedura di interfaccia)*

In tutti i casi nei quali risultasse necessario procedere nella marcia con riduzione della velocità rispetto alla *velocità massima* ammessa dalla linea (malfunzionamento del dispositivo di visualizzazione della velocità istantanea, riduzione della percentuale di *massa frenata*, ecc.), l'*Agente di condotta* (Macchinista) deve darne comunicazione al *Regolatore della circolazione*.

A tal proposito si precisa che:

*La circolazione dei treni è ammessa quando gli stessi hanno una percentuale di massa frenata non inferiore al 90%. In condizioni di degrado che possano manifestarsi su treni in circolazione, al solo scopo di liberare la linea, gli stessi sono ammessi a circolare alla velocità massima di 50 km/h. Nei casi in cui la percentuale di massa residua risulti inferiore al 40% il personale del treno deve aver cura di immobilizzare il convoglio e di mettere in atto le procedure per la richiesta di soccorso.*

#### **Art. 8. Monitoraggio delle condizioni del rodiggio dei carrelli**

*(Procedura di interfaccia)*

Nelle more dell'implementazione di un sistema di rilevamento automatico di anomalo riscaldamento delle boccole e di anomala frenatura degli assi dei treni (RTB) permane in vigore quanto già disposto con il § "monitoraggio, a temine corsa, delle condizioni del rodiggio dei carrelli" riportato nell'O.d.S. di Ferrotramviaria SpA n° 95 del 30 settembre 2016".

#### **Art. 9. Circolazione dei mezzi d'opera su rotaia**

Nel caso di circolazione dei *mezzi d'opera su rotaia* lungo la linea ferroviaria in epigrafe che non soddisfano gli standard di sicurezza richiesti per i treni, tali veicoli devono circolare in regime di interruzione tra le stazioni di Fesca S. Girolamo e Cecilia.



**Art. 10. Rallentamenti**

*(Procedura di interfaccia)*

I rallentamenti devono essere protetti dai sistemi di protezione della marcia dei treni. I rallentamenti non protetti devono essere effettuati come appresso specificato:

- nel caso di *rallentamento improvviso*, il rallentamento deve iniziare dalla posizione in cui si trova il treno al momento della comunicazione, successivo alla fermata di cui all'art. 29 del *Regolamento sui Segnali* di Ferrotramviaria SpA, e deve terminare in un punto facilmente e inequivocabilmente individuabile sul terreno (per esempio: cippo chilometrico);
- nel caso di *rallentamento notificato*, anche se segnalato sul terreno con i segnali di cui all'art. 30 del *Regolamento sui Segnali* di Ferrotramviaria SpA, l'*Agente di condotta* (Macchinista) deve rispettare il rallentamento dalla località di servizio che immette lungo la tratta sulla quale insiste il rallentamento e fino al *cippo chilometrico* successivo al segnale di *fine di rallentamento*.

**Art. 11. Manutenzione all'infrastruttura**

In tutti quei casi in cui su un binario occorra istituire la *protezione dei cantieri di lavoro* ai sensi del 1° comma dell'articolo 9 riportato nella *Istruzione per la Protezione dei Cantieri di Lavoro* di Ferrotramviaria SpA deve su quel binario – invece – essere interrotta la circolazione; la circolazione deve essere anche interrotta sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori, anche se appartenenti ad altre linee; tale ultimo provvedimento non occorre se il confine tra l'area interessata ai lavori e i binari in esercizio non sia chiaramente individuabile e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili situati alla *distanza di sicurezza* di 1,50 metri dalla più vicina rotaia.

Per quanto concerne i lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento sono confermati i contenuti di cui all'O.d.S. di Ferrotramviaria SpA n° 114 del 28 ottobre 2016, riferiti al caso di "località di servizio ed altre tratte ricadenti nella giurisdizione dell'ACC-M". Gli *agenti della manutenzione* devono, in ogni caso, garantire che durante il lavoro il *train stop* si comporti coerentemente al segnale associato.

Si rappresenta infine che, nelle more della pubblicazione di una revisione del Piano di Manutenzione della Galleria "San Paolo" istituito con O.d.S. di Ferrotramviaria SpA n° 69 del 25 settembre 2012, il campo di applicazione del predetto piano è esteso alla tratta in prolungamento.

**Art. 12. Manovre**

**Art. 12.1. Manovre con telefoni cellulari**

*(Procedura di interfaccia)*

Nel caso di movimenti di manovra regolati con comunicazioni dirette a mezzo di telefoni cellulari (in assenza, pertanto, del dispositivo "nota faro") chi comanda la manovra deve aver cura di ripetere continuativamente l'ordine "avanti" o "indietro", fintantoché l'ordine occorre; pertanto, per chi esegue la manovra l'interruzione del ripetersi dell'ordine o l'interruzione della comunicazione assume significato di ordine di arresto del convoglio.

**Art. 12.2. Manovre sui binari di circolazione non indipendenti da altri binari di circolazione**

*(Procedura di interfaccia)*

Nel caso di manovre sui *binari di circolazione* non indipendenti da altri *binari di circolazione*, la *cabina di guida* dalla quale si esegue il movimento di manovra deve essere dotata di dispositivo di



controllo della vigilanza dell'*Agente di condotta* attivo o, in alternativa, nella stessa *cabina di guida*, deve essere presente un altro agente in grado di arrestare ed immobilizzare il convoglio in caso di mancanza di vigilanza dell'*Agente di condotta*. Tali condizioni non sono richieste nel caso di "manovra spinta" con l'agente che comanda la manovra posto a bordo alla testa della *colonna spinta*.

**Art. 13. Prove e verifiche ai veicoli**

(Procedura di interfaccia)

Lungo la linea ferroviaria in epigrafe possono essere effettuati treni per effettuare prove ai *veicoli*; tuttavia, nel caso in cui l'elettrotreno sottoposto a prove abbia il *train stop* in avaria, la prova deve aver luogo in regime di interruzione tra le stazioni di Fesca S. Girolamo e Cecilia.

**Art. 14. Stazionamento dei veicoli**

(Procedura di interfaccia)

Le *unità di trazione* in stazionamento devono essere condizionate in modo da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto ad eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in *cabina di guida* a persone non autorizzate.

**Art. 15. Formazione del personale interessato**

Entro la data di entrata in vigore della presente Disposizione di Esercizio, data di apertura al *pubblico esercizio* della tratta "Ospedale – Cecilia", la struttura organizzativa *Formazione e Regolamenti* di "Ferrotramviaria - Divisione Infrastruttura" deve aver completato la formazione al personale interessato sui contenuti della presente Disposizione di Esercizio.

L'Impresa Ferroviaria "Ferrotramviaria – Divisione Trasporto" si deve applicare per portare a conoscenza del proprio personale i contenuti della presente Disposizione di Esercizio, emanando, nel rispetto del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS), una Disposizione di Esercizio, nella quale devono essere indicati con precisione i responsabili delle interfacce con lo scrivente Gestore dell'Infrastruttura riguardo le tematiche sopra enunciate.

**Art. 16. Pubblicazione e distribuzione**

La presente Disposizione di Esercizio è pubblicata in formato *pdf* sulla intranet aziendale di Ferrotramviaria SpA.

Il Responsabile dell'Ufficio *Gestione Turni*, specificatamente incaricato dal Responsabile della Divisione Infrastruttura, deve provvedere alla distribuzione della presente Disposizione di Esercizio.

IL RESPONSABILE DELLA DIVISIONE INFRASTRUTTURA

ING. MICHELE RONCHI

