

**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

Via ALAMANNI, 2
50123 FIRENZE (FI)

Trasmessa esclusivamente a mezzo PEC all'indirizzo: norme@pec.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: Norme generali per l'esercizio con il sistema a spola.

IN VIGORE DAL 01/07/2019

ANNULLA E SOSTITUISCE	INTEGRA / MODIFICA
Disposizione di Esercizio N.5 del 20/02/2019	Regolamento per la Circolazione dei Treni





Ferrotramviaria SpA
Divisione Infrastruttura

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

N. 7 del 25/06/2019

Mod.SGS.05.02
Rev.00 del 10/03/2017

Pagina 2 di 6

ATTIVITÀ DI SICUREZZA	RUOLI	CONTESTI OPERATIVI
Gestione della circolazione (GC)	GC1 (DM) / GC2 (DCO) / GC3 (DM-DL)	Tutti
Preparazione dei Treni (PDT)	PDT1(MAN)	LdS
Manutenzione dell'infrastruttura (MI)	MI5 (IS) / MI6 (TCL)	Tutti
Condotta e Scorta dei Mezzi d'Opera	CSMO1(CMO) / CSMO2(SMO)	MO
Altri Ruoli con compiti di sicurezza	OF	Corato
Condotta dei Treni (C)	Applicabili	Applicabili
Accompagnamento dei Treni (AT)	Applicabili	

Il Gestore dell'Infrastruttura "Ferrotramviaria 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);

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;

VISTE le risultanze dell'analisi dell'incidenza e rilevanza della modifica, determinate in sede di riunione di Riesame del 13 novembre 2018 (rif. FT-DI-SGS-RIE-2018_11_13 - VER01) ai sensi del Regolamento (UE) 402/2013 e della Procedura P04 "Gestione delle modifiche" del Sistema di Gestione della Sicurezza di "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura" (FT-DI);

VISTE le risultanze del procedimento di gestione dei rischi condotto da FT-DI ai sensi del Regolamento (UE) 402/2013 e descritto nel Documento di Valutazione dei Rischi "Esercizio a spola sulla tratta "Ruvo-Corato" (rif. FT-DI-SGS-DVR-SPOLA_RU-CO) che contiene anche la verifica del rispetto dei requisiti di sicurezza definiti dal Regolamento per la Circolazione Ferroviaria, nonché dei requisiti minimi definiti dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie con Nota ANSF 009956/2016 del 26/09/2016;

VISTE le risultanze delle considerazioni determinate in sede di riunione di Riesame del 11 giugno 2019 (rif. FT-DI-SGS-RIE-2019_06_11 - VER01);

CONSIDERATA la Disposizione di Esercizio di "Ferrotramviaria S.p.a. Divisione Infrastruttura" N.5 del 20/02/2019 *"Norme generali per l'esercizio con il sistema a spola"*

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

emana la seguente Disposizione di Esercizio.

Art. 1. Generalità

Su determinate linee o tratti di linea stabilite dal Gestore dell'Infrastruttura, la circolazione dei treni può essere esercitata con il sistema a spola. Tale sistema deve essere attrezzato con apposite apparecchiature che consentono di rilevare la libertà del tratto di linea.

Agli effetti della circolazione dei treni, tale sistema è caratterizzato dalle seguenti particolarità:

- la linea è delimitata, da un lato da una stazione presenziata e, dall'altro, da una località di servizio (stazione o fermata) normalmente impresenziata, nella quale i treni invertono la marcia (località di regresso);
- ogni treno in partenza dalla località di regresso è effettuato con lo stesso materiale dell'ultimo treno precedentemente arrivato, la cui completezza assicura, pertanto, la libertà della tratta per il treno successivo;
- i segnali di partenza della stazione permanentemente presenziata che comandano movimenti verso il tratto a spola sono normalmente disposti a via impedita e per disporli a via libera occorre, treno per treno, l'intervento dell'operatore, ma si dispongono a via impedita automaticamente con il passaggio del treno sul dispositivo di occupazione.

La stazione abilitata deve essere sempre presenziata sul posto.

Le linee esercitate con il sistema a spola devono essere indicate nell'Orario Generale di Servizio.

Su tali linee devono essere osservate le norme generali contenute nella presente Disposizione di Esercizio e le Istruzioni di dettaglio emanate dal Gestore dell'Infrastruttura, in relazione alle condizioni impiantistiche e di esercizio di ciascuna linea esercitata con il sistema a spola.

Art. 2. Circolazione

Nel rispetto del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF), emanato con Decreto ANSF n. 4/2012 del 09/08/2012, tutte le comunicazioni riguardanti la sicurezza della circolazione ferroviaria devono avvenire fra il Regolatore della Circolazione e l'Agente di Condotta.

Durante l'esercizio con il sistema a spola, il Regolatore della Circolazione della stazione permanentemente presenziata regola la circolazione dei treni sull'intera linea ed assume personalmente anche la dirigenza della località di regresso, avvalendosi, all'occorrenza, della collaborazione dell'Agente di Condotta o dell'Operatore di Fermata in servizio nella località di regresso (ove presente).

Nella località di regresso è normalmente utilizzato il solo binario di corsa. Le specifiche attrezzature impiantistiche (altri binari di circolazione, binari secondari, deviatori, segnali di protezione e partenza, ecc.) possono essere individuate dal Gestore dell'Infrastruttura, in relazione alle esigenze di esercizio locali.

Art. 3. Stazionamento dei veicoli

Nella località di regresso, lo stazionamento dei veicoli da utilizzare per l'effettuazione dei treni viaggiatori è consentito anche sui binari di circolazione.

Eventuali altri veicoli possono sostare solo su binari indipendenti da quello di corsa.

Lo stazionamento dei veicoli deve essere garantito a cura dell'Impresa Ferroviaria (IF).

Art. 4. Gestione documenti e prescrizioni

Sulle linee esercitate con il sistema a spola, devono essere adottati il foglio di corsa multiplo valido per una corsa pari ed una corsa dispari effettuate sulla tratta in oggetto con il medesimo veicolo ferroviario.

Le eventuali prescrizioni di carattere permanente o di qualche durata devono essere praticate ai treni a cura del Regolatore della Circolazione della stazione che emette e consegna il foglio di corsa multiplo utilizzando i moduli di prescrizioni multiple (M2/m ed M3/m).

Le prescrizioni contingenti o di carattere accidentale devono essere praticate ai treni a cura del Regolatore della Circolazione della stazione permanentemente presenziata nei modi d'uso (prescrizioni singole).

E' ammesso che le stesse siano praticate utilizzando i moduli di prescrizione multiple a condizione che queste interessino sia il treno pari che il rispettivo dispari.

Non è ammesso utilizzare i moduli di prescrizioni multiple per le prescrizioni di marcia a vista, che devono essere sempre notificate treno per treno.

Presso il fabbricato viaggiatori della località di regresso deve essere custodito un protocollo M100, da utilizzare in caso di necessità.

Art. 5. Arrivo e partenza dei treni nella località di regresso

Per le operazioni e gli accertamenti che devono essere compiuti dal personale del treno prima della partenza dalla località di regresso, nonché per il superamento a via impedita dell'eventuale segnale di protezione e di partenza della località stessa, devono essere impartite istruzioni specifiche da parte del Gestore dell'Infrastruttura.

Art. 6. Incroci e licenziamento dei treni

Nell'Orario Generale di Servizio devono essere indicati gli incroci relativi alla località permanentemente presenziata.

Sulle linee esercitate con il sistema a spola, il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, indipendentemente dal segnalamento esistente nelle località interessate.

Nella stazione permanentemente presenziata, il licenziamento dei treni verso il tratto esercitato con il sistema a spola, deve essere effettuato dall'Agente di Condotta anche in assenza del blocco elettrico purché esistano le altre condizioni previste dall'Art. 6, comma 9 ter, terzo alinea del RCT.

Art. 7. Accertamento completezza dei treni

L'accertamento della completezza dei treni in arrivo nella località permanentemente presenziata deve essere effettuato dal Regolatore della Circolazione tramite le segnalazioni riportate sull'apparato centrale, secondo i modi d'uso.

Restano fermi l'obbligo del presenziamento e il controllo della completezza dei treni in partenza e in arrivo dal tratto a spola.

L'accertamento della completezza dei treni in arrivo nella località di regresso deve essere effettuato, di volta in volta, dall'Agente di Condotta.

Tale accertamento non è richiesto in caso di circolazione di materiale a composizione bloccata.

Art. 8. Circolazione mezzi d'opera, treni materiali, cantieri

Sulle linee in cui è previsto il sistema a spola, la circolazione dei mezzi d'opera e dei treni materiali deve sempre avvenire in regime di interruzione della circolazione.

Nella località di regresso, in caso di interruzione della circolazione del tratto a spola, non occorre esporre il segnale di arresto di cui all'articolo 16 comma 3 del RCT.

I cantieri di lavoro possono operare solo in regime di interruzione della circolazione o con protezione autonoma.

Art. 9. Manovre

Nel caso in cui una manovra verso il tratto a spola debba spingersi oltre il picchetto limite di manovra, e quindi impegnare il dispositivo che consente di rilevare la libertà del tratto di linea, è necessario che tutti i veicoli componenti la colonna in manovra superino detto dispositivo onde evitarne un possibile anomalo funzionamento.

Art. 10. Lavori di manutenzione e riparazione

I lavori di manutenzione e riparazione ai dispositivi di rilevamento della libertà del tratto a spola devono essere eseguiti secondo le norme vigenti.

Art. 11. Anormalità e guasti

In caso di guasto, manutenzione, riparazione o esclusione del dispositivo che consente di rilevare la libertà del tratto di linea, il Regolatore della Circolazione della stazione permanentemente presenziata deve provvedere ad accertarsi direttamente della completezza del treno in arrivo e quindi della libertà della tratta esercitata con il sistema a spola, secondo le norme vigenti.

Art. 12. Vincolo al treno nella località di regresso

Nel caso in cui il Regolatore della Circolazione della stazione permanentemente presenziata debba attuare o concedere un'interruzione della circolazione sul tratto a spola ed ogni qualvolta esistano situazioni che richiedano l'adozione di provvedimenti restrittivi riguardanti la sicurezza dell'esercizio, lo stesso Regolatore deve vincolare al proprio nulla osta scritto nella località di regresso, l'eventuale treno che potrebbe partire da questa verso il tratto a spola.

Art. 13. Formazione del personale interessato

Entro la data dell'entrata in vigore della presente Disposizione di Esercizio, 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.

Art. 14. Pubblicazione e distribuzione

La presente Disposizione di Esercizio, pubblicata in formato pdf sulla intranet aziendale di Ferrotramviaria S.p.A., 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

