

**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)**

Trasmessa a mezzo PEC all'indirizzo: sgsferrotramviaria@legalmail.it

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: Flusso di comunicazioni tra le Imprese Ferroviarie ed il Gestore dell'Infrastruttura FT-DI in materia di eventi che hanno pregiudicato o che avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario.

IN VIGORE DAL 30/10/2019

ANNULLA E SOSTITUISCE	INTEGRA / MODIFICA
	Art. 21, comma 6, RCT.

ATTIVITÀ DI SICUREZZA	RUOLI	CONTESTI OPERATIVI
Gestione della circolazione (GC)	GC1 (DM) / GC2 (DCO) / GC3 (DM-DL)	Tutti
Manutenzione dell'infrastruttura (MI)	Tutti	Tutti
Condotta dei Treni (C)	Applicabili	Applicabili
Accompagnamento dei Treni (AT)	Applicabili	

Il Gestore dell'Infrastruttura "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura"

VISTO il Regolamento (UE) 2015/995 della Commissione dell'8 giugno 2015 *"recante modifica della decisione 2012/757/UE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità concernente 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)"* e s.m.i.;

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"*;

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 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"*;

VISTA la Disposizione di Esercizio di RFI n. 9/2013 del 21/05/2013 *"Procedura di interfaccia. Flussi informativi tra le Imprese Ferroviarie e RFI in materia di eventi che hanno pregiudicato o che avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario"*;

VISTE le risultanze dell'analisi dell'incidenza e rilevanza della modifica, determinate in sede di riunione del 22 luglio 2019 (rif. FT-DI-SGS-MOD-2019_07_22 - 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);

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

emana la seguente Disposizione di Esercizio.

Art. 1. Premessa

Con la presente Disposizione di Esercizio viene disciplinato lo scambio di comunicazioni di sicurezza fra l'Agente di Condotta e il Regolatore della Circolazione riguardanti la rilevazione di:

- eventi che hanno pregiudicato o che avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario dovuti a terzi, esterni al sistema ferroviario, quali: persone (indebita presenza lungo la sede o sovraffollamento della banchina in fermata o stazione), animali, ostacoli (cose, veicoli sulla sede, elementi infrastrutturali ingombranti la sagoma limite), incendi (lungo linea o in galleria);
- anomalie all'infrastruttura ferroviaria o al binario percorso (p.e. sobbalzi, sbandamenti, ecc.).

Tali comunicazioni sono necessarie sia per consentire la gestione immediata del fatto da parte del Regolatore della Circolazione di giurisdizione, sia per garantire la successiva alimentazione della Banca Dati Sicurezza del Gestore dell'Infrastruttura "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura" (FT-DI) e permettere quindi, l'elaborazione degli Indicatori Prestazionali di Sicurezza.

Art. 2. Modifiche al Regolamento per la Circolazione dei Treni

L'articolo 21, comma 6, del Regolamento per la Circolazione dei Treni è così sostituito:

Quando l'Agente di Condotta noti o venga informato riguardo qualche anomalia o irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, deve arrestare il treno e, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richieste dalla situazione, deve, immediatamente, informare dell'accaduto il Regolatore della Circolazione di giurisdizione, utilizzando prioritariamente il GSM-R come metodo di comunicazione.

Compatibilmente con la situazione in atto, deve essere evitato di arrestare i treni in corrispondenza dei viadotti o delle gallerie.

In particolare i possibili elementi da comunicare sono:

- la qualifica e le funzioni di chi chiama;
- la località con l'eventuale indicazione della progressiva chilometrica o del punto singolare della linea, o dell'opera d'arte, o della galleria, che ne consenta l'individuazione;
- la descrizione sintetica dei fatti accaduti;
- gli eventuali treni interessati dall'inconveniente.

Qualora l'anomalia segnalata interessi la circolazione del proprio treno (p.e. rinvenimento di cadavere sulla sede ferroviaria), la ripresa della corsa deve essere ordinata dal Regolatore della Circolazione di giurisdizione.

Il Regolatore della Circolazione, ricevute tali comunicazioni, oltre ad adottare tutti i provvedimenti necessari previsti dalle normative vigenti e dai piani di emergenza di FT-DI, avrà cura di avvisare il Responsabile Divisione Infrastruttura (RDI), il Responsabile Produzione Infrastruttura (RPI) nonché la Sala Operativa dell'IF interessata.

L'Agente di Condotta che riscontri anomalie nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti, ecc.) di origine imprecisata, ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anomalie al binario, deve immediatamente notificare l'anomalia al Regolatore della Circolazione di giurisdizione, utilizzando prioritariamente il GSM-R come metodo di comunicazione.

Il Regolatore della Circolazione, in attesa di ricevere da parte dell'agente manutentore da egli avvisato nei modi d'uso, informazioni relative all'entità della riduzione di velocità da prescrivere ai

treni interessati, deve in via cautelativa, prescrivere a tutti i treni circolanti sul tratto interessato, una riduzione di velocità a 10 km/h.

La riduzione di velocità di cui sopra deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del tratto in soggezione.

Nel caso in cui si riscontri la rottura di una rotaia, la circolazione deve essere arrestata, salvo il caso in cui l'agente manutentore abbia dato le necessarie istruzioni per l'inoltro dei treni verso il tratto in soggezione, notificando al Regolatore della Circolazione di giurisdizione la limitazione di velocità ed il tratto di binario interessato.

L'Agente di Condotta che rilevi l'indebita presenza o l'attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia o che rilevi in una stazione o fermata fenomeni di sovraffollamento della banchina deve immediatamente comunicare tale anomalia al Regolatore della Circolazione di giurisdizione, utilizzando prioritariamente il GSM-R fornendo tutte le informazioni necessarie per la puntuale localizzazione dell'evento.

La segnalazione di cui sopra può essere effettuata, secondo specifiche procedure emanate dalle IF, anche a seguito del rilevamento in corso di viaggio di porte non correttamente chiuse e quindi riguardare la presunta caduta di viaggiatori dal treno.

Il Regolatore della Circolazione che verifichi o venga a conoscenza dell'indebita presenza o dell'attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia o di fenomeni di sovraffollamento della banchina di una fermata o l'indebita presenza di persone su sezioni di marciapiedi ridotte, qualora non risulti necessario attivare misure più restrittive (p.e. interruzione della circolazione), deve praticare ai treni interessati, nei modi d'uso e fino al ripristino delle normali condizioni, la seguente prescrizione:

“Non superate la velocità di 30 km/h emettendo ripetuti fischi da (località di servizio o cippo chilometrico) a (località di servizio o cippo chilometrico) per (motivo)”.

La riduzione di velocità deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del tratto in soggezione.

Il Regolatore della Circolazione che verifichi o venga a conoscenza di fenomeni di sovraffollamento della banchina di una stazione, qualora non risulti necessario attivare misure più restrittive (p.e. interruzione della circolazione), deve praticare ai treni interessati, nei modi d'uso e fino al ripristino delle normali condizioni, la seguente prescrizione:

“Effettuate marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h emettendo ripetuti fischi sull'itinerario di arrivo / partenza / transito della stazione di (stazione interessata) per (motivo)”.

In tutti i casi di cui sopra, lo stesso Regolatore deve inoltre avvisare verbalmente gli agenti di condotta dei treni circolanti sul tratto in soggezione, in ambedue i sensi, successivamente a quello che ha fatto la segnalazione, al fine di avere informazioni riguardo al persistere dell'anomalia precedentemente segnalata.

L'Agente di Condotta, percorso il tratto indicato nella prescrizione, qualora non abbia rilevato l'indebita presenza di persone o animali di grossa taglia ovvero fenomeni di sovraffollamento delle banchine ferroviarie, deve informare tramite comunicazione registrata il Regolatore della Circolazione di giurisdizione, al fine di interrompere l'applicazione della procedura di anomalia in oggetto.

Le procedure relative all'indebita presenza sulla sede ferroviaria devono essere adottate anche nel caso di presenza lungo la linea di persone estranee all'esercizio ferroviario, autorizzate per situazioni di emergenza.

Art. 3 Formazione del personale interessato

Entro la data di 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. 4 Pubblicazione e distribuzione

La presente Disposizione di Esercizio, pubblicata in formato *pdf* sulla intranet aziendale e sul sito internet di Ferrotramviaria SpA, 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

