

**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](mailto: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: Esercizio della tratta Bari – Andria Sud con SST-SCMT.**

**IN VIGORE SECONDO QUANTO STABILITO ALL'ART. 22**

ANNULLA E SOSTITUISCE	INTEGRA / MODIFICA
Disposizione di Esercizio di FT-DI N. 1/2021 del 18/02/2021	

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 (AT)		

**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"*;

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"*;

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. 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;

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

CONSIDERATA la *Disposizione di Esercizio* di "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura" N. 1/2021 del 18/02/2021 (*Procedura di interfaccia*) *"Esercizio della tratta Bari – Ruvo con SST-SCMT"*;

VISTO l'*Orario Generale di Servizio OGS04 - Rev.05* del 15/03/2022;

CONSIDERATE le risultanze del Documento di Valutazione dei Rischi (DVR) di "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura" FT-DI-SGS-DVR (CCS BA-Ans) *"Modifiche al sottosistema CCS della tratta Bari – Andria Sud"*, elaborato ai sensi del Regolamento di Esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i. e ai sensi della Procedura FT-DI-SGS-P03 *"Gestione dei rischi"* e della Procedura FT-DI-SGS-P04 *"Gestione delle modifiche"* del Sistema di Gestione della Sicurezza vigente di "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura";

CONSULTATE le Imprese Ferroviarie in possesso di *Certificato di sicurezza unico* sulla rete gestita da "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura", con Nota FT-DI Prot. 04746/22/P del 02/05/2022 *"Trasmissione Bozze di Disposizioni di Esercizio (Procedure di interfaccia)"*;

VISTA la Nota dell'Impresa Ferroviaria "Ferrotramviaria SpA – Divisione Trasporto" Prot. 04833/22/P del 04/05/2022 "*Riscontro a Vs nota prot. 04746/22/P del 02/05/2022*" e valutati i contenuti della medesima;

emana la seguente Disposizione di Esercizio.

### **Art. 1. Attrezzaggi SST-SCMT**

Gli attrezzaggi di riferimento per il SST-SCMT sono elencati di seguito.

- STAZIONE DI BARI C.LE (inclusa la tratta fino a Fesca S. Girolamo)
  - Linea a singolo binario BAcc;
  - Binari codificati a partire dal CdB 15;
  - Interfacciamento con ACC-M;
- STAZIONE DI FESCA S. GIROLAMO
  - Codificazione dei binari di corsa;
  - Interfacciamento con ACC-M;
- TRATTA FESCA S.GIROLAMO – BIVIO S.SPIRITO (via Aeroporto)
  - Linea a doppio binario BAcc;
  - Binari codificati;
  - Interfacciamento con ACC-M;
- TRATTA FESCA S.GIROLAMO – BIVIO S.SPIRITO (via Palese)
  - Linea a doppio binario BAcc;
  - Binari codificati;
  - Codificazione dei binari di corsa della stazione di Palese;
  - PL protetto da segnali propri su entrambi i lati;
  - Interfacciamento con ACEI nella stazione di Palese;
- BIVIO S.SPIRITO
  - Codificazione dei binari di corsa sul corretto tracciato;
  - Interfacciamento con ACC-M;
- TRATTA BIVIO S. SPIRITO – BITONTO
  - Linea a doppio binario BAcc;
  - Binari codificati;
  - PL protetto da segnali propri su entrambi i lati;
  - Interfacciamento con ACC-M;
- STAZIONE DI BITONTO
  - Binari di corsa codificati;
  - Interfacciamento con ACC-M;
- TRATTA BITONTO – TERLIZZI
  - Linea a doppio binario BAcc;
  - Binari codificati;
  - Interfacciamento BAcc per gli avvisi di Bitonto PBA021 / PBA022d e di Terlizzi PBA030 / PBA029d;
  - PL protetti da segnali propri su entrambi i lati;
- STAZIONE DI TERLIZZI
  - Binari di corsa codificati;
  - Interfacciamento con ACC-M;
- TRATTA TERLIZZI – RUVO
  - Linea a doppio binario BAcc;
  - Binari codificati;
  - Interfacciamento BAcc per gli avvisi di Terlizzi PBA033 / PBA034d<sup>1</sup>;
  - PL protetti da segnali propri su entrambi i lati;
- STAZIONE DI RUVO
  - Binari di corsa codificati;
  - Interfacciamento con ACC-M;
- TRATTA RUVO – CORATO

<sup>1</sup> I PI associati agli avvisi di Ruvo, lato Terlizzi, sono fissi e quindi non collegati con PBA.

- Linea a doppio binario BAcc;
- Binari codificati;
- Interfacciamento con ACC-M;
- STAZIONE DI CORATO
  - Binari di corsa codificati;
  - Interfacciamento con ACC-M;
- TRATTA CORATO – ANDRIA SUD
  - Linea a doppio binario BAcc;
  - Binari codificati;
  - Interfacciamento con ACC-M;
- STAZIONE DI ANDRIA SUD
  - Binari di corsa codificati;
  - Interfacciamento con ACC-M.

La tratta Fesca S.G. – Cecilia, linea banalizzata, è attrezzata con Blocco Automatico a correnti codificate (BAcc) e sistema Train Stop, e non con SST-SCMT.

### **Art. 2. Istruzioni, manuali e profili di linea ad uso del personale**

Sono in vigore le seguenti istruzioni:

- IS17 Rev.0 del 30/03/2017 – “SCMT Istruzione per l’Esercizio del Sistema di Controllo Marcia Treno” (ad uso del personale di Gestione della Circolazione GC).

Sono in vigore i seguenti profili piano – altimetrici (con indicazione degli indicatori di velocità massima) dei tracciati:

- BFB PV 01 B 0 Rev.0 del 29/05/2018: Profilo con tabelle di velocità tratta Bari-Bitonto via Palese;
- BFB PV 02 B 0 Rev.0 del 29/05/2018: Profilo con tabelle di velocità tratta Bari-Bitonto via Aeroporto;
- BTR PV 01 B 1 Rev.3 del 15/02/2021: Profilo con tabelle di velocità tratta Bitonto-Terlizzi-Ruvo (valido fino agli stazionamenti di Ruvo);
- PD 17 CCS – SCMT PRO 01 Rev.E del 23/06/2022: Profilo della linea con velocità massime d’orario - tratta Ruvo - Andria Sud (valido dagli stazionamenti di Ruvo).

### **Art. 3. Modifiche al Regolamento sui Segnali (RS) già introdotte nella Ristampa 2021.**

#### 1. Modifiche all’Art. 19bis, comma 3.

L’Art. 19bis, comma 3, è così modificato:

*Di norma la codifica interessa con continuità una intera linea o tratto di linea.*

*In genere nelle stazioni sono codificati soltanto i binari principali dove è possibile il libero transito dei treni.*

*Tratti eccezionalmente non codificati su linee codificate sono individuati dai segnali di cui all’Art. 65 bis, comma 3, per consentire al personale di condotta di agire tempestivamente sull’apparecchiatura di bordo.*

#### 2. Modifiche all’Art. 23.

L’Art. 23 è così modificato:

Dopo l’ultimo capoverso aggiungere

*Salvo il caso di arresto ad un segnale di 1ª categoria disposto a via impedita che successivamente si disponga a via libera, qualora la fermata straordinaria sia dovuta ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione rilevata dall’Agente di Condotta (assenza protezione SCMT), sul sottosistema di bordo, questo non deve riprendere la corsa senza aver ricevuto l’autorizzazione con comunicazione registrata del DM/DCO che può concederla 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 al proseguimento del treno.*

3. Modifiche all'Art. 33, comma 3.

L'Art. 33, comma 3, è così modificato:

*Gli indicatori di velocità massima si usano, di regola, in piena linea per individuare i punti di variazione delle velocità massime risultanti dall'Orario Generale di Servizio.*



4. Modifiche all'Art. 33, comma 4.

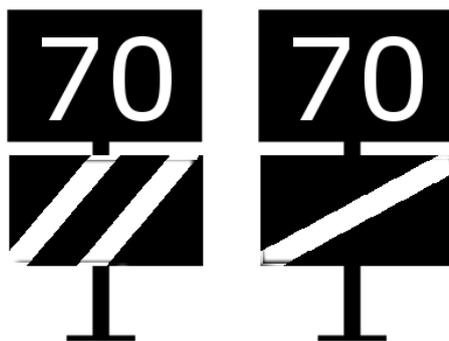
L'Art 33, comma 4, è così modificato:

*Il posizionamento degli indicatori di velocità massima di cui al comma 3 coincide con il punto di variazione dei parametri di linea.*

*Per segnalare il passaggio da un limite di velocità ad un altro inferiore con scarto notevole, l'indicatore di velocità massima è preceduto da uno o due indicatori sussidiari aventi le medesime caratteristiche e contrassegnati da una o due strisce bianche oblique; nel caso di presenza di due indicatori sussidiari, l'indicatore sussidiario incontrato per primo dal treno è caratterizzato da due strisce bianche oblique, quello incontrato per secondo (o unico) da una.*

*L'ubicazione degli indicatori sussidiari è stabilita dal seguente criterio:*

- *Un indicatore sussidiario di preavviso di riduzione di velocità ad una striscia obliqua posto 200 m prima della tabella di velocità, per variazioni superiori a 20 km/h ed inferiori o uguali a 40 km/h;*
- *Due indicatori sussidiari di preavviso di riduzione di velocità, di cui uno a due strisce oblique posto 400 m prima della tabella di velocità ed uno ad una striscia obliqua posto 200 m prima della tabella di velocità, per variazioni superiori a 40 km/h.*



5. Modifiche all'Art. 33, comma 5.

L'Art. 33, comma 5, è soppresso.

6. Modifiche all'Art. 41, comma 2, lettera a).

L'Art 41, comma 2, lettera a), è così modificato:

*I segnali di avviso possono proiettare:*

- a) una luce gialla – avviso di via impedita.*



*Il successivo segnale di 1ª categoria è a via impedita e quindi l'Agente di Condotta deve mettersi in condizione di arrestarsi al segnale regolando la corsa in avvicinamento a detto segnale di 1ª categoria, in modo tale da portare il treno ad una velocità non superiore a 30 km/h (velocità approccio o velocità di rilascio per SCMT) da una distanza maggiore o uguale a circa 200 m dal citato segnale di 1ª categoria, per poi arrestarsi in precedenza allo stesso disposto a via impedita. La velocità di approccio (30 km/h) dovrà essere opportunamente ridotta dall'Agente di Condotta sulle linee in discesa in relazione all'efficacia del freno.*

*Qualora il segnale di 1ª categoria venga trovato a via libera o si disponga a via libera dopo l'arresto del treno, l'Agente di Condotta potrà proseguire la corsa attenendosi alle indicazioni fornite dal segnale stesso, nonché alle apposite procedure relative ai sistemi di controllo o protezione della marcia del treno.*

*Tale procedura si applica anche a tutti i segnali di prima categoria e di BA con avviso accoppiato in caso presentino l'aspetto di avviso di via impedita.*

*Inoltre, per i segnali di avviso recanti la tabella indicante la protezione di P.L., la luce gialla indica che il P.L. o i P.L. da esso protetti sono chiusi.*

La predetta modifica si applica anche ai segnali di 1ª categoria con avviso accoppiato. Pertanto si applica ai seguenti commi dell'Art. 41 del RS:

- comma 1, punto 1/A, lettera b;
- comma 1, punto 1/B, lettera b;

e ai seguenti commi dell'Art. 41bis del RS:

- lettera c;
- lettera h.

#### 7. Modifiche all'Art. 43 comma 7.

L'Art 43 comma 7 è così modificato:

*Per la ripresa della corsa dopo la fermata ad un segnale permissivo disposto a via impedita, l'Agente di Condotta, subito dopo l'arresto del treno, deve darne comunicazione telefonica al Regolatore della Circolazione interessato; nel caso in cui l'Agente di Condotta non possa mettersi in contatto con il Regolatore della Circolazione, la marcia del treno deve essere sospesa e potrà riprendere solo con la disposizione a via libera del segnale di cui sopra o al ristabilirsi delle comunicazioni telefoniche.*

*Il Regolatore della Circolazione, qualora gli risulti che il tratto di linea sia occupato da un altro treno, ordinerà con comunicazione non registrata all'Agente di Condotta del treno fermo di prolungare la sosta fino a che il segnale si disponga a via libera, mantenendosi in contatto telefonico per il caso che il segnale stesso continuasse a rimanere a via impedita per un tempo notevole. Nel caso in cui al Regolatore della Circolazione non risulti la presenza di treni sul tratto di linea, questi ne informerà l'Agente di Condotta e con comunicazione registrata lo autorizzerà a riprendere la marcia secondo quanto stabilito al successivo comma 8, utilizzando la seguente formula:*

**«Treno.....fermo al segnale.....proseguite la marcia con le modalità dell'articolo 43 comma 8 del Regolamento Segnali»**

*La presente procedura deve essere applicata per ciascun segnale permissivo disposto a via impedita incontrato dal treno.*

#### 8. Modifiche all'Art. 43 comma 8.

L'Art 43 comma 8 è così modificato:

*Il superamento di un segnale permissivo disposto a via impedita impone all' Agente di Condotta la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al primo segnale di 1ª categoria che non*

*preavvisi un successivo segnale a via impedita. L'Agente di Condotta deve, inoltre, rispettare d'iniziativa la specifica marcia a vista in corrispondenza di tutti i Passaggi a Livello protetti dai segnali permissivi (comma 3) superati a via impedita, disciplinata dalle apposite norme.*

*Nel caso di treni serviti da veicoli muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina, l'Agente di Condotta che supera un segnale permissivo a via impedita, non osserverà i suddetti obblighi di marcia a vista solo nei casi previsti dalle apposite procedure emanate dall'Impresa Ferroviaria.*

**9. Modifiche all'Art. 44, comma 7quater.**

L'Art 44, comma 7quater, è così modificato:

*L'Agente di Condotta che debba superare un segnale di 1<sup>a</sup> categoria a via impedita che porti accoppiato l'avviso del successivo segnale, deve sempre considerare tale segnale come avviso di via impedita e, a tal fine, osservare anche le apposite istruzioni per i treni attrezzati con apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina.*

*I segnali di 1<sup>a</sup> categoria che portano accoppiato il segnale di avviso del successivo segnale, ad eccezione dei segnali di protezione, di partenza interni, sono contraddistinti in orario da apposito segno convenzionale.*

**10. Modifiche all'art. 44 comma 7quinquies.**

L'Art 44 comma 7quinquies è così modificato:

*Quando la partenza di un treno avviene con il segnale a via libera con avviso di via impedita (aspetto Giallo oppure Rosso/Giallo), l'Agente di Condotta, oltre a rispettare l'eventuale limitazione di velocità sull'itinerario di partenza, deve mettersi in condizione di arrestare il treno al successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria. Per i Treni attrezzati con apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina devono essere osservate le apposite istruzioni.*

**11. Modifiche all'Art. 47, comma 3.**

L'Art. 47, comma 3, è così modificato:

*Il fanale del segnale di protezione descritto al precedente comma 1, normalmente spento, proietta verso i treni luce gialla lampeggiante dopo la chiusura delle barriere dei passaggi a livello protetti dal segnale.*

*Qualora all'approssimarsi del treno detto segnale risulti spento, in assenza di prescrizione relativa al PL, l'Agente di Condotta dovrà ridurre la velocità a 30 km/h per poi arrestarsi in corrispondenza del segnale spento. L'Agente di Condotta, dopo aver segnalato con Mod. M2a la condizione di spento del segnale al DM/DCO, potrà riprendere la marcia del treno di iniziativa non superando la velocità di 5 km/h nell'approssimarsi al PL.*

*In corrispondenza dello stesso l'Agente di Condotta dovrà effettuare marcia a vista specifica attenendosi a quanto previsto dalle norme in vigore. Superato il PL con marcia a vista specifica, dovrà essere mantenuta la velocità di 5 km/h per un tratto di almeno 100 m successivi al PL stesso (protezione SCMT).*

Nei casi in cui, per ragioni di visibilità del tracciato, sia ubicato un segnale ripetitore (Art. 47 comma 4), il comportamento dell'Agente di Condotta su descritto deve riferirsi al segnale di protezione propria del PL e non al segnale ripetitore.

**Art. 4. Modifiche al Regolamento per la Circolazione dei Treni (RCT) già introdotte nella Ristampa 2022.**

L'Art. 5, comma 14 ultimo capoverso, è così modificato:

L'operazione di supero rosso deve essere autorizzata per il superamento di tutti i segnali di 1<sup>a</sup> categoria disposti a via impedita o spenti e per i segnali di 1<sup>a</sup> categoria disposti a via impedita muniti di segnale di avanzamento o di avvio accesi a luce fissa e per il superamento dei PBA disposti a via impedita (fermo restando che l'autorizzazione al superamento di un segnale a via impedita sia esso un segnale di 1<sup>a</sup> categoria o un segnale di PBA deve essere concessa dal Regolatore della Circolazione anche sulle tratte non attrezzate con SST-SCMT previa effettuazione dei necessari accertamenti). Analoga autorizzazione è necessaria per il superamento di segnali disposti a via libera con conferma di riduzione di velocità o avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (R/G/G) solo se preceduti da codice 75.

All'Allegato IV sono aggiunti in coda al punto 1.7 i seguenti sottopunti:

*Sistema di controllo della marcia dei treni e ripetizione segnali in macchina*

*1.7.1 Le linee banalizzate possono essere attrezzate con sistemi di controllo della marcia dei treni (SCMT).*

*1.7.2 Le linee con BA sono attrezzate con BA a correnti codificate, atto a consentire la ripetizione dei segnali in macchina sia per la circolazione a sinistra sia per la circolazione a destra.*

**Art. 5. Rispetto delle velocità massime per itinerari da percorrersi con riduzioni di velocità (30 e 60 km/h)**

Qualora i treni ricevano dai segnali incontrati avviso di itinerari da percorrersi con riduzione di velocità, tale riduzione dovrà essere rispettata nell'oltrepassare il segnale che protegge l'itinerario senza superare la velocità imposta dal segnalamento e rispettare tale limite anche nel percorrere il successivo gruppo di scambi, salvo il caso in cui il treno sia attrezzato con apparecchiature di controllo della marcia del treno e le stesse siano inserite ed efficienti. In questo caso dovranno essere rispettate le specifiche norme.

La predetta modifica ha impatto sul seguente articolo del Regolamento sui Segnali (già introdotta nella Ristampa 2021):

- Art. 41bis, lettere e, f, g, h, i, l, m, n.

**Art. 6. Treni ammessi a circolare**

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 frenata residua risulti inferiore al 40% il personale del treno avrà cura di immobilizzare il convoglio e di mettere in atto le procedure per la richiesta di soccorso.

**Art. 7. Piazzale della stazione di Palese**

Il SST-SCMT non gestisce, nel solo piazzale di Palese, gli itinerari deviati attuabili in coerenza con la configurazione del piano del ferro del medesimo piazzale. Tutti i deviatori di Palese sono stati pertanto immobilizzati con i "Dispositivi di immobilizzazione deviatori" di cui all'Art. 4, comma 16, del Regolamento per la Circolazione dei Treni.

Il montaggio dei predetti dispositivi e la custodia delle relative chiavi sono in capo all'UT Manutenimento Linea e Fabbricati.

È fatto divieto assoluto di attuare, nel posto di esercizio di Palese, il regime EDCO fatto salvo il caso di attuazione del predetto regime esclusivamente durante le interruzioni alla circolazione che interessano la tratta Fesca S.G. – Bivio S. Spirito via Palese/Macchie e secondo le modalità di seguito specificate:

1. Il passaggio di regime in EDCO potrà essere effettuato dall'Agente Titolare dell'interruzione solo dopo l'avvenuta conferma, con fono registrato, di interruzione alla circolazione in atto da parte del DCO di Fesca S.G.;
2. Il DCO di Fesca S.G. comunicherà con fono registrato all'Agente Titolare dell'interruzione di reinserire manualmente, dopo il cambio di regime, lo stato di Fuori Servizio eventualmente presente al momento del fonogramma su uno o più punti di linea di partenza della stazione di Palese;
3. L'Agente Titolare dell'interruzione provvederà, immediatamente dopo l'avvenuto cambio di regime in EDCO, ad inserire manualmente lo stato di Fuori Servizio eventualmente comunicato dal DCO e a darne conferma con fonogramma registrato al DCO stesso;
4. Prima di consentire il successivo cambio di regime da EDCO a J, l'Agente Titolare dell'interruzione dovrà comunicare al DCO tramite fonogramma registrato la necessità di

reinserire manualmente, dopo il cambio di regime, lo stato di Fuori Servizio che abbia eventualmente inserito su uno o più punti linea di partenza dalla località durante il presenziamento della stessa;

5. Immediatamente dopo il cambio di regime, il DCO eseguirà quanto richiesto dall'Agente incaricato del presenziamento della stazione;
6. Al termine delle operazioni l'Agente incaricato del presenziamento riporrà nella cassaforte di stazione la levetta a chiave Yale necessaria per eseguire i cambi di regime.

Si precisa che i dispositivi di immobilizzazione deviatoi possono essere temporaneamente rimossi solo ed esclusivamente in regime di interruzione della circolazione e previa opportuna predisposizione di programma lavori.

I segnali di partenza della stazione di Palese al servizio dei treni dispari sono stati posticipati, nel senso di marcia dispari, di 91 m: pertanto, tali segnali assumono la progressiva km 8+144.

I segnali di partenza della stazione di Palese al servizio dei treni pari sono stati posticipati, nel senso di marcia pari, di 93 m: pertanto, tali segnali assumono la progressiva km 8+608.

I pedali di comando di PL km 9+504 a servizio dei treni pari sono stati anticipati, nel senso di marcia pari: la nuova progressiva di tali pedali è km 8+488 per la marcia sinistra e km 8+455 per la marcia destra.

#### **Art. 8. Circolazione di treni non protetti dal sistema di protezione della marcia**

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, sentita la 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 per l'individuazione della località di cui al comma 1 e successivamente avvisare il Regolatore della Circolazione della località di servizio successiva, ricadente nel tratto citato, che il treno circola con SSB escluso, ricevendone conferma con comunicazione registrata **"Inteso treno ..... viaggiante con sistema di protezione della marcia escluso fino a ..."**. Analogo avviso e conferma dovranno essere trasmessi da ciascun DM/DCO delle altre località di servizio comprese nel tratto che deve essere percorso dal treno con sistema di protezione escluso.
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.

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.
7. Le misure di cui ai commi 2, 3 e 4 devono essere adottate anche quando, per guasto del blocco elettrico o del sistema di protezione della marcia, sia ordinata all'Agente di Condotta l'esclusione del sistema di protezione o di sue funzioni per un determinato tratto di linea. Nel caso particolare di guasto del blocco elettrico le suddette procedure sono applicate d'iniziativa dai DM/DCO delle località di servizio del tratto in soggezione.

#### **Art. 9. Gestione punti di confine**

Sull'intera tratta attrezzata con SCMT (Bari – Andria Sud via Aeroporto e via Palese, compresi tutti i piazzali) l'Agente di Condotta, prima della partenza dalla località di origine del treno avrà cura di disporre l'apparecchiatura di bordo in modalità operativa predisposizione SCMT + predisposizione RSC e dovrà impostare come dato treno il limite di velocità 110 km/h.

La tratta Fesca S.G. – Cecilia è attrezzata con BAcc e Train Stop. Si riportano di seguito le modalità operative coerenti con quanto appena descritto ed in funzione della già implementata funzionalità RSC conseguente alla gestione degli itinerari da/per Cecilia come itinerari deviati preavvisati da codice.

##### ***Condizioni operative per treni pari (Bari – Cecilia)***

- Prima della partenza da Bari C.le o Bari Scalo l'Agente di Condotta provvederà a disporre l'apparecchiatura di bordo in modalità operativa predisposizione SCMT + predisposizione RSC e dovrà impostare come dato treno il limite di velocità 110 km/h;
- Il DCO di Fesca S.G. non deve effettuare itinerari di libero transito (in modo da garantire la fermata obbligatoria ai segnali di partenza di Fesca S.G. direzione Cecilia);
- Nella stazione di Fesca S.G., prima di partire in direzione Cecilia, il personale di condotta, a treno fermo, deve impostare come dato treno la velocità massima di 50 km/h;
- In uscita da Fesca S.G. il treno incontrerà le boe di fine tratta attrezzata che spegneranno la gemma SCMT ed il treno proseguirà con la modalità operativa RSC.

##### ***Condizioni operative per treni dispari (Cecilia – Bari)***

- Prima della partenza da Cecilia l'Agente di Condotta dovrà impostare come dato treno il limite di velocità 50 km/h e dovrà provvedere a disporre l'apparecchiatura di bordo in modalità operativa predisposizione SCMT + predisposizione RSC;
- Dopo la partenza, e nel rispetto della tabella di inizio zona codificata, l'Agente di Condotta inserirà la funzionalità RSC;
- Prima della partenza da Fesca S.G. l'Agente di Condotta dovrà impostare come dato treno il limite di velocità 110 km/h.

#### **Art. 10. Rispetto della velocità ridotta a 10 km/h gestito da SCMT**

Nelle stazioni di Fesca San Girolamo, Bitonto, Terlizzi, Ruvo e Corato la funzione di velocità di rilascio ridotta a 10 km/h a partire da 200 metri dal segnale di partenza è assicurata (ove necessario) da SCMT.

**Art. 11. Procedure in caso di assenza codice in zona codificata**

Quando durante la corsa si manifesta un'Assenza Codice (AC) in zona codificata, l'Agente di Condotta comanda la frenatura rapida (peraltro già azionata dal SSB) e può proseguire la marcia solo previa autorizzazione del Regolatore della Circolazione. A tal fine il Regolatore della Circolazione, qualora gli risulti che il tratto di linea non sia ancora occupato da uno o più treni precedenti quello fermo per AC, autorizzerà l'Agente di Condotta a riprendere la marcia col seguente dispaccio: "Agente di Condotta treno ... proseguite con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, fino al ritorno di un codice o fino al successivo segnale di prima categoria dal quale prenderete norma". L'Agente di Condotta effettuerà, di iniziativa, la specifica marcia a vista in corrispondenza dei PPL incontrati, sul tratto in AC, qualora gli stessi siano protetti dal segnale di blocco.

**Art. 12. Procedure in caso di segnali di 1ª Categoria con funzione di protezione PL incontrati a via impedita**

Qualora un treno sia fermo ad un segnale di 1ª categoria a via impedita con associata funzione di protezione PL, lo stesso potrà proseguire, autorizzato dal Regolatore della Circolazione, con marcia a vista a velocità non superiore a 30 km/h, secondo le norme previste dal Regolamento sui Segnali, anche se in presenza di codice liberatorio captato dopo il superamento del segnale.

La marcia a vista a velocità non superiore a 30 km/h dovrà essere rispettata anche in caso di reset del SSB tra lo stesso segnale ed il tratto che precede il PL protetto dallo stesso, anche se in presenza di codice liberatorio captato dopo il superamento del segnale.

Nel caso in cui avvenisse un indebito superamento di un segnale di 1ª categoria a via impedita con associata funzione di protezione PL, con conseguente arresto del treno comandato dal SSB, la successiva ripresa della marcia dovrà essere autorizzata dal Regolatore della Circolazione, che dovrà prescrivere la marcia a vista a velocità non superiore a 30 km/h, secondo le norme previste dal Regolamento sui Segnali, la stessa dovrà essere rispettata anche se in presenza di un codice liberatorio captato dopo il superamento del segnale.

**Art. 13. Imperfetta disposizione dei segnali di prima categoria**

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 senza la protezione del SCMT); al riguardo, l'Agente di Condotta indicherà, come termine della tratta da percorrere senza la protezione del SCMT, 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 RSC disinserita.
- 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. 14. Disallineamento fra l'indicazione del segnale e quella del codice RSC**

Sulle linee con Blocco Automatico a correnti codificate (BAcc), per i treni con RSC efficiente ed inserita, il superamento di un segnale a via libera indebitamente preceduto da un codice 75 (avviso di via impedita) captato a bordo costituisce un'anormalità di circolazione da segnalare all'Agente Manutentore nei modi d'uso.

Il superamento del segnale a via libera indebitamente preceduto dal codice 75 comporta la necessità, da parte dell'Agente di Condotta, di effettuare l'operazione di "Supero Rosso" previa autorizzazione del Regolatore della Circolazione con la seguente formula integrativa:

- Comunicazione dell'Agente di Condotta: **"Richiesta operazione supero rosso. Treno .... fermo al segnale ... (funzione del segnale) di ... (eventuale località di servizio) disposto a via libera"**;
- Autorizzazione del Regolatore della Circolazione: **"Treno ... fermo al segnale ... di ... disposto a via libera, nulla osta effettuazione operazione supero rosso"**.

Dopo aver ricevuto l'autorizzazione ed effettuato l'operazione, l'Agente di Condotta potrà riprendere la marcia attenendosi alle indicazioni del segnale.

Resta inteso che, nel caso il segnale in oggetto si disponga effettivamente a via impedita prima del suo superamento, il nulla osta all'operazione di "Supero Rosso" non ha più alcun valore e per il suo superamento occorre applicare le norme vigenti per il superamento di un segnale a via impedita.

**Art. 15. Procedure in caso di interventi manutentivi**

Quando occorra procedere ad interventi manutentivi del SST che ne pregiudicano il funzionamento, ai treni interessati dovrà essere richiesta l'esclusione dell'apparecchiatura. Tale esclusione potrà essere richiesta in corrispondenza di un segnale o per una intera tratta con la seguente formula:

**"Agente di Condotta treno ... da ... .. a ... .. (oppure in corrispondenza del segnale.....protezione/partenza/PBA) escludete funzione "SCMT"**.

Con riferimento all'eventuale smaltimento delle boe Eurobalise, si deve tener conto che esse contengono materiale infiammabile.

**Art. 16. Procedure in caso di Reset del SSB-SCMT**

1. In caso di reset in linea del SSB non prodotto da condizioni inerenti la sicurezza della circolazione, l'Agente di Condotta deve riprendere la marcia di iniziativa 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 PL, 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.
3. Nel caso in cui il segnale di prima categoria sia posto prima di un PL ed il relativo segnale di protezione propria sia spento, l'Agente di Condotta si atterrà alle norme previste all'Art.3, punto 9, della presente *disposizione di esercizio* considerando la protezione del PL non gestita da SCMT.

### **Art. 17. Gestione dei rallentamenti**

#### 1. Gestione dei rallentamenti

La gestione è prevista per i rallentamenti che, tramite attrezzaggio dedicato, vengono comunicati al sistema. Sono gestite le seguenti tipologie:

- Con fermata (con o senza pilotaggio);
- Fissi;
- Spostabili;
- Contigui;
- Ravvicinati.

La gestione dei rallentamenti è realizzata:

- In linea;
- Nei bivi;
- Nelle stazioni, limitatamente agli itinerari di corretto tracciato.

#### 2. Funzioni del SST-SCMT

Il SST ha la funzione di trasmettere al SSB le informazioni puntuali necessarie. Questo viene ottenuto con la posa di PI denominati N e con la codifica di apposite informazioni che vengono trasmesse al SSB.

### **Art. 18. Rallentamenti non protetti dal sistema di protezione della marcia dei treni**

1. In caso di rallentamenti determinati da necessità improvvise, fino a quando gli stessi non vengano gestiti dal sistema di protezione della marcia attivo sul tratto di linea interessato, il DM/DCO deve notificare ai treni interessati con comunicazione registrata una riduzione di velocità pari alla velocità del rallentamento, da rispettate a partire dal punto in cui avviene la notifica e fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del rallentamento stesso con la prescrizione **“Non superate velocità di .... km/h da .... a ....”**.

La necessità di prescrivere ai treni quest'ultima riduzione di velocità cesserà quando l'AM avrà notificato con comunicazione registrata al DM/DCO che il rallentamento è gestito dal sistema SCMT attivo sul tratto di linea e di conseguenza il rallentamento verrà notificato nei modi d'uso.

2. Nel caso dei rallentamenti di cui al comma 1, la posa in opera dei segnali di rallentamento di cui al Regolamento sui Segnali (articoli 26 e 28) può avvenire solo contestualmente alla posa degli appositi PI.
3. Qualora il rallentamento non gestito dal sistema di protezione ricada completamente nell'ambito di una località di servizio, la riduzione di velocità può essere limitata all'itinerario - di arrivo, partenza o transito - comprendente per intero l'estesa del rallentamento **“Non superate velocità di .... km/h sull'itinerario di .... (arrivo oppure partenza oppure transito) a ....., per rallentamento non gestito dal sistema di protezione della marcia”**.

In tal caso i treni dovranno essere preventivamente fermati al segnale che comanda tale itinerario e, dopo la notifica della riduzione di velocità, fatti proseguire disponendo il segnale a via libera.

4. In caso di circolazione di treni con il sistema di protezione della marcia escluso su un tratto interessato da rallentamenti con velocità inferiore a 50 km/h, ai treni stessi deve essere prescritta una riduzione di velocità pari a quella prevista dal rallentamento più basso. Pertanto nei casi di cui all'Art. 8, commi 1 e 2, della presente *disposizione di esercizio*, prima di

consentire la partenza o la ripresa della corsa, ciascun DM/DCO interessato dovrà verificare se sulla tratta fino alla successiva località di servizio esistono rallentamenti con velocità inferiore a 50 km/h e, in caso affermativo, dovrà notificare all'Agente di Condotta una riduzione di velocità, pari a quella prevista dal rallentamento più basso, dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del rallentamento "**Non superate velocità di .... km/ h da ..... a .... per sistema di controllo velocità di rallentamento non attivo**".

5. Le stesse procedure si applicano anche alle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti non gestite dal sistema di protezione della marcia.

#### **Art. 19. Comunicazioni telefoniche**

Le comunicazioni telefoniche tra il Regolatore della Circolazione e il personale del treno sono assicurate dalla coesistenza delle seguenti tecnologie:

- sistema radio GSM-R (secondo quanto disposto dalle norme del Gestore);
- sistema di collegamento "terra – treno" (esclusivamente per i veicoli che ne sono provvisti);
- telefoni in cassa stagna presso le banchine, i PBA, i segnali di protezione/partenza e nei piazzali delle località di servizio.

#### **Art. 20. Giurisdizione DCO**

La giurisdizione della DCO si estende sino a Andria Sud e comprende tutte le tratte elencate all'Art.1 della presente *disposizione di esercizio*.

#### **Art. 21. Pubblicazione e distribuzione**

La presente *disposizione di esercizio* è pubblicata in formato *pdf* sul sito internet [www.ferrovienordbarese.it](http://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. 22. Avvisi ed entrata in vigore**

La presente *disposizione di esercizio*, che costituisce procedura di interfaccia ai sensi del Decreto ANSF n. 4/2012 del 09/08/2012, entra in vigore con apposita disposizione di esercizio che verrà emanata a seguito del rilascio del provvedimento di *Autorizzazione di messa in servizio* da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA).

**IL RESPONSABILE DELLA DIVISIONE INFRASTRUTTURA**  
**(GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA)**  
**ING. MICHELE RONCHI**