

Responsabile Sicurezza
A. O. Esercizio Sezione Movimento Ferroviario
D.U. – D.C.O.
Ufficio Formazione
Personale di Condotta
Personale di Scorta Treni
A. O. Amministrazione e Servizi - Ufficio del Personale
A. O. Amministrazione e Servizi - Produzione e Marketing
A. O. Manutenzione Impianti - Officina Ferroviaria e Deposito
A. O. Manutenzione Impianti - Settore Fabbricati
A. O. Manutenzione Impianti - Settore Armamento
A. O. Manutenzione Impianti - Settore Elettrico
Responsabile Sistemi Informativi
S E D I

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

FdG.DE.06-05.05.2016

Oggetto:

LINEA FERROVIARIA
S. SEVERO – PESCHICI CALENELLA
E
LINEA FERROVIARIA
FOGGIA – LUCERA

Procedure di interfaccia inerente a:
Disciplina dei rapporti fra Regolatore della Circolazione (DCO)
e personale dei treni:

1. Comunicazioni.
2. Prescrizioni di movimento.
3. Accertamenti e Attività di sicurezza sugli impianti di terra.
4. Partenza dei treni.

IN VIGORE DAL 12 GIUGNO 2016



Acronimi

RC: Regolatore della Circolazione;

AdC: Agente di Condotta;

AT: Agente accompagnamento treni (Capotreno);

DCO: Dirigente Centrale Operativo;

U.B.: Unità Bloccabile;

TI: Tasto liberazione.



Sulle infrastrutture ferroviarie di Ferrovie del Gargano s.r.l., nei tratti gestiti attraverso il sistema di Dirigenza Centrale Operativa (DCO), esercizio con Blocco conta-assi (Bca), si sta procedendo ad un graduale allineamento della normativa vigente al decreto 4/2012 dell'ANSF in vigore dal 9 agosto 2012.

Ciò premesso, a far data dal 12 giugno 2016 per i tratti gestiti con DCO e regime di esercizio Bca, si dispone quanto segue:

1. Comunicazioni

Le comunicazioni riguardanti la sicurezza della circolazione dei treni devono essere scambiate fra il regolatore della circolazione (DCO) e l'agente di condotta (AdC).

Nei casi di arresto ai segnali disposti a via impedita e, in generale, in caso di anormalità nella marcia del treno spetta all'agente di condotta mettersi in comunicazione con il regolatore della circolazione.

Per le suddette comunicazioni devono essere utilizzate preferibilmente le apparecchiature per il collegamento via radio GSM.

2. Prescrizioni di movimento

L'agente di condotta non può partire se non è in possesso degli occorrenti moduli di prescrizione di movimento.

Le prescrizioni di movimento devono essere notificate all'agente di condotta (AdC) ed al Capotreno (AT), entrambi appongono firma per ricezione sui moduli utilizzati.

Nella stazione di S. Severo i moduli di prescrizione di movimento sono ritirati dall'AT presso l'ufficio del DCO; l'AT provvede a consegnare copia del modulo all'AdC, questi appone firma per ricezione sulla copia che resta in possesso dell'AT.

Per le prescrizioni di movimento dei treni aventi origine da stazioni in telecomando, qualora non già in possesso dell'AdC, nonché per prescrizioni ulteriori diverse su linee in telecomando, i moduli sono compilati dall'AdC in base alle comunicazioni che riceve dal DCO. Le prescrizioni di movimento praticate devono essere confermate dall'AdC al DCO. La compilazione dei moduli di prescrizioni di movimento di cui sopra avviene in modo da ottenere contestualmente una copia a ricalco per l'AT.

3. Accertamenti e Attività di sicurezza sugli impianti di terra.

Se richiesto dal DCO, per i treni con Capotreno devono essere svolte da quest'ultimo le seguenti attività

su incarico scritto del Macchinista:

- a) accertare la regolarità della coda del proprio treno; il capotreno trascrive su M2 il dispaccio **"Stazione di treno giunto in binario, coda regolare"** **cognome e qualifica dell'agente**, da trasmettere al DCO e lo consegna al macchinista che rilascia firma per ricevuta sulla copia che rimane in possesso del capotreno, la trasmissione del dispaccio al DCO avviene a cura del macchinista;
- b) effettuare il controllo e la manovra a mano dei deviatori; il macchinista incarica il capotreno consegnando copia del dispaccio di comando ricevuto dal DCO ritirando firma sulla copia che rimane in suo possesso; nel caso in cui per la manovra del deviatore fosse necessario spiombare il tasto TI dell'U.B., il capotreno richiede direttamente l'autorizzazione al DCO;
- c) azionare i dispositivi CLE (Comando Locale di Emergenza) per la costruzione degli itinerari di partenza; il macchinista incarica il capotreno consegnando copia del



dispaccio di comando ricevuto dal DCO ritirando firma sulla copia che rimane in suo possesso;

- d) in una stazione impresenziata di termine di corsa, accertare la regolarità della coda del proprio treno e, nelle stazioni munite di RAR, azionare le maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti, indipendentemente dal manifestarsi della relativa indicazione ottica e acustica; qualora sia necessario lo scambio di comunicazione formale con DCO, il capotreno trascrive su M2 il dispaccio di "giunto" completato con la dizione "azionata maniglia per treno incrociante" da trasmettere al DCO e lo consegna al macchinista che rilascia firma di ricevuta; la trasmissione del dispaccio al DCO è a cura del macchinista;
 - e) effettuare la liberazione artificiale del blocco conta-assi con l'azionamento dell'apposito tasto (TI Bca) posto sul banco ACEI; il macchinista incarica il capotreno consegnando copia del dispaccio di autorizzazione ricevuto dal DCO ritirando firma sulla copia che rimane in suo possesso. Il capotreno, accertato che la lampada in corrispondenza del TIBca sia spenta azionerà il tasto, previo spiombamento, provvedendo al ripiombamento indipendentemente dall'esito dell'operazione; il capotreno trascrive l'esito dell'operazione su M2, completato dal numero identificativo del sigillo tolto e del sigillo applicato, e trasmette relativo dispaccio al DCO; il capotreno consegna copia del dispaccio trasmesso al macchinista.
- **di propria iniziativa:**
 - a) dopo ricevuto apposita richiesta diretta verbale dal DCO, verificare e confermare le condizioni di esercizio relative a determinati enti del posto, desumibili direttamente o tramite apposite ripetizioni sul banco ACEI in ufficio movimento della stazione; effettuate le suddette verifiche il capotreno trascrive l'esito su M2 e trasmette relativo dispaccio al DCO;
 - b) azionare le maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (RAR), ove attive.

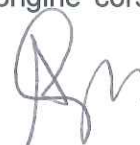
4. Partenza dei treni

4.1 Operazioni propedeutiche alla partenza

Le operazioni propedeutiche alla partenza sono le attività che devono essere espletate preventivamente alla partenza di un treno e cioè:

1. La formazione del treno nel rispetto dei vincoli derivanti dal numero e ubicazione delle unità di trazione, dalle caratteristiche dei veicoli in composizione e del loro carico, dalla massa e lunghezza del convoglio, dalla massa prescritta e dalle norme di frenatura;
2. La visita tecnica dei veicoli per i treni di materiale ordinario;
3. Le operazioni ed i controlli sul mezzo di trazione di competenza dell'AdC;
4. Gli accertamenti sui veicoli di competenza dell'AT;
5. La prova del freno;
6. La partecipazione al personale del treno dei documenti orario, dei documenti di scorta e delle prescrizioni di movimento e tecniche;
7. Le operazioni di incarozzamento dei viaggiatori e di chiusura porte.

Le attività che costituiscono le operazioni propedeutiche alla partenza devono essere espletate, tutte o solo alcune, a secondo del contesto (località di origine corsa, località di



variazione della composizione, località di fermata di orario) e della tipologia di treno, da parte del personale di formazione treni, di verifica, di condotta e di accompagnamento.

L'AdC acquisisce la conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, nei casi nei quali le stesse sono previste:

- I. direttamente, per quanto riguarda le attività 3, 5 e 6 (limitatamente alle prescrizioni di movimento e tecniche), inoltre dovrà avere conferma della ricezione dei documenti treno spettanti da parte dell'AdC di eventuali altre unità di trazione attive in composizione al treno (indicate nelle prescrizioni tecniche);
- II. con la partecipazione delle prescrizioni tecniche per quanto riguarda le attività 1 e 2;
- III. per quanto riguarda le attività 4 e 6 (documenti orario, dei documenti di scorta e delle prescrizioni di movimento e tecniche) e 7 attraverso il "pronti" dell'AT, che è concesso dall'AT all'AdC, su richiesta di quest'ultimo.

4.2 Procedura per la richiesta e la concessione del "pronti" dell'AT.

La partenza dei treni avviene d'iniziativa dell'agente di condotta (AdC) che può partire solo dopo aver ottenuto:

- **A Foggia (RFI) e S. Severo (RFI)**, l'autorizzazione al movimento concessa dal sistema di segnalamento o, in caso ciò non si verificasse, con specifica prescrizione di movimento dal regolatore della circolazione DM/DCO di RFI;
- **Sulla linea Foggia – Lucera (Stazione di Foggia esclusa) e sulla linea S. Severo - Peschici Calenella (stazione di S. Severo esclusa)**, l'autorizzazione al movimento concessa dal sistema di segnalamento o, in caso ciò non si verificasse, con specifica prescrizione di movimento dal regolatore della circolazione DCO di FdG.

Il Macchinista, individuato il segnale che comanda la partenza del proprio treno, e avere accertato che lo stesso sta concedendo l'autorizzazione al movimento (indicazione di via libera per il treno interessato), deve:

- a. affacciarsi dalla parte dalla quale si svolge il servizio e richiamare l'attenzione del Capotreno, esponendo dalla cabina di guida il braccio e muovendolo, se occorre, due o tre volte verticalmente, dall'alto verso il basso;
- b. richiederne verbalmente, contestualmente al "pronti", conferma al Capotreno, assicurando che la comprensione avvenga in modo inequivocabile. Se sono utilizzate apparecchiature telefoniche il Macchinista rimarrà in comunicazione con il Capotreno senza interruzione fino alla ricezione del "pronti".

Il Capotreno, appena ricevuta la richiesta del "pronti" da parte del Macchinista, individuato il segnale che comanda la partenza del proprio treno, e avere accertato che lo stesso sta concedendo l'autorizzazione al movimento (indicazione di via libera per il treno interessato) deve:

- a) darle conferma al macchinista e deve dare conferma se sussistono altre eventuali limitazioni di velocità inferiori a 30 km/h sul binario di stazionamento o sull'itinerario di partenza; tale conferma deve essere fornita dal Capotreno esclusivamente con comunicazione verbale e, quindi, assicurando che la comprensione avvenga in modo inequivocabile;
- b) quindi, senza frapporte indugio e in sequenza:



salire a bordo, comandare la chiusura centralizzata delle porte del treno tranne quella da lui presenziata, confermare il "pronti" verbalmente al Macchinista, assicurando che la comprensione sia garantita in modo inequivocabile (in questa situazione è tassativamente vietato l'utilizzo della bandiera verde/lanterna a luce verde).

- c) infine chiudere anche la porta presenziata, sorvegliando il completamento dell'operazione prima di allontanarsi.

Dopo la ricezione del "pronti", il Macchinista deve acquisire la segnalazione "porte chiuse" prima di avviare il treno.

In caso di autorizzazione alla partenza con segnale a via impedita il Macchinista, prima della richiesta del "pronti", provvederà a consegnare copia del modulo utilizzato al Capotreno, questi apporrà firma per ricezione sulla copia che resta in possesso dell'AdC.

4.3.3 Nella stazione di confine fra i sistemi di esercizio DCO e DU, la partenza verso Peschici Calenella, con segnale disposto permanentemente a via impedita per una condizione impiantistica, è così regolata:

1. Il Macchinista si annuncia al DCO per il pronto a partire (come da orario prescritto);
2. Il DCO comanda l'itinerario di partenza, aspetta il bloccamento del percorso e con comunicazione registrata autorizza alla partenza il Macchinista.

IL DIRETTORE DI ESERCIZIO
ing. Daniele GIANNETTA

