



**Ferrovie  
del Gargano**  
srl

DIREZIONE DI ESERCIZIO

Cap. Soc. € 16.000.000,00 Tribunale Bari N° 29334  
CCIAA Bari N° 113997 P. IVA N° 04383720721  
CCIAA Foggia N° 69474 Cod. Fisc. N° 00134010719



San Severo, 12 dicembre 2014

Responsabile Sicurezza

A. O. Esercizio Sezione Movimento Ferroviario

D.U. - DCO

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

**S E D I**

## **DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N. 40/2014/D.E.**

**Oggetto: Condizioni tecniche e disposizioni normative per il servizio movimento nella stazione di S. Severo comune alle linee Termoli-Foggia di RFI, S. Severo – Peschici C. e S. Severo – Apricena Città delle Ferrovie del Gargano.**

In concomitanza dell'attivazione della linea ferroviaria S. Severo – Apricena Città, la Direzione Territoriale Produzione Bari di RFI SpA e Ferrovie del Gargano srl hanno convenuto di revisionare le “Condizioni tecniche e disposizioni normative per l'organizzazione del servizio movimento nella stazione di S. Severo”, che, allegate alla presente disposizione, annullano e sostituiscono il documento trasmesso con O.S. n. 17/2013/D.E. dell'1 agosto 2013.

IL DIRETTORE DI ESERCIZIO  
ing. Daniele GIANNETTA

*Area Operativa Esercizio  
Sezione Movimento Ferroviario  
Umberto Solimando*

**RETE FERROVIARIA ITALIANA**  
**FERROVIE DEL GARGANO**

**Linee:**  
**TERMOLI – BARI C.LE RFI**  
**SAN SEVERO – PESCHICI FdG**  
**SAN SEVERO – APRICENA CITTA' FdG**

**Stazione di SAN SEVERO**

**CONDIZIONI TECNICHE E DISPOSIZIONI NORMATIVE PER IL**  
**SERVIZIO MOVIMENTO NELLA STAZIONE DI S. SEVERO**  
**COMUNE ALLE LINEE TERMOLI – FOGGIA DI RFI E**  
**S. SEVERO – PESCHICI SAN SEVERO - APRICENA CITTA' DELLE FdG**

RFI_DTP_UO Sicurezza - Bari					
Rev.	Data	Descrizione	Redazione	Verifica Tecnica	Autorizzazione
0	12/07/2013	Attivazione Zona di Manovra binario V-VI	L. Strillacci	G. Calvaruso	R. Pagano
1	04/12/2014	Attivazione diramata per Apricena città	<i>L. Boccasini</i>	<i>G. Marchia</i>	<i>S. Morcellina</i>

FdG_Direzione Esercizio - San Severo					
Rev.	Data	Descrizione	Redazione	Verifica Tecnica	Autorizzazione
0	12/07/2013	Attivazione Zona di Manovra binario V-VI	U. Solimando	V. Saracino	D. Giannetta
1	04/12/2014	Inserimento diramata per Apricena città	<i>U. Solimando</i>	<i>V. Saracino</i>	<i>D. Giannetta</i>



## *INDICE*

PREMESSA .....	4
1. Generalità .....	6
2. Disposizioni normative .....	6
3. Regimi di esercizio della stazione di S. Severo .....	8
4. Caratteristiche impiantistiche della stazione di S. Severo relativamente alla linea S. Severo – Peschici e S. Severo - Apricena Città.....	9
4.1. Segnale di Avviso.....	9
4.2. Segnale di Protezione .....	10
4.3. Segnali di Partenza .....	10
4.4. Pedale Annuncio Treni .....	11
4.5. Comunicazione 102 a/b .....	11
4.6. Zona di Manovra .....	12
4.7. Comando di Sosta Rotabili.....	13
4.8. Dispositivi di richiesta partenza ” LvCT” .....	13
4.9. Deviatori in linea .....	15
4.10. Zone TE.....	16
4.11. Sotto Sistema di Terra SCMT .....	16
5. Circolazione dei treni FdG .....	16
5.1. Movimenti di treni con segnali a via libera.....	17
5.2. Movimenti di treni con segnali a via impedita.....	19
6. Manovre da e per il deposito delle FdG allacciato alla stazione di S. Severo.....	22
6.1. Impianto presenziato da DM, regime SPT/EDCO .....	23
6.2. Impianto Telecomandato, regime J .....	23
7. Anormalità CTC/FdG.....	26
7.1. Esclusione della S.P. di S.Severo dal Sistema C.T.C./FdG .....	26
7.2. Itinerari di arrivo in EDCO dal Sistema C.T.C./FdG.....	26
7.3. Itinerari di partenza in EDCO dal Sistema C.T.C./FdG.....	26
7.4. Reinserimento della S.P. di S.Severo dal Sistema C.T.C./FdG .....	27
8. Liberazione artificiale del blocco conta-assi sulla linea diramata per Apricena Città FdG (punto 22).....	27
9. Circolazione mezzi d’opera.....	28
9.1. Circolazione mezzi d’opera sulla linea diramata FdG verso Apricena Città .....	28
9.2. Circolazione mezzi d’opera sulla linea diramata FdG verso Peschici esercitata con Dirigente Unico .....	28
10. Informazioni al Pubblico .....	28

## ***PREMESSA***

Le presenti istruzioni contengono le notizie e le disposizioni particolari per la gestione dell'interfaccia tra la stazioni di S.Severo (RFI) e Apricena Città (FdG) per quanto attiene:

la linea a semplice binario, gestita da FdG, delimitata dalle stazioni di S.Severo (RFI) e Apricena Città (FdG), , esercita con il sistema del Controllo Centralizzato del Traffico (C.T.C.). Esse integrano le specifiche Istruzioni dell'Impianto di S.Severo (RFI) e del Dirigente Centrale Operativo FdG.

La linea a semplice binario, gestita da FdG, delimitata dalle stazioni di S.Severo (RFI) e Rodi Garganico/Peschici (FdG), , esercita in Dirigenza Unica.

Per quanto non espressamente previsto nelle presenti Istruzioni, occorre fare riferimento ai Regolamenti, Norme ed Istruzioni vigenti:

- Regolamento per la circolazione dei treni (RCT);
- Regolamento sui segnali (RS);
- Norme per l'esercizio delle apparecchiature tecnologiche (NEAT);
- Norme per il servizio dei deviatori (NSD);
- Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica (NEITE);
- Istruzione per le telecomunicazioni (ITCL);
- Norme generali per la manutenzione degli apparati centrali (ex Libro I – Sezione 2a);
- Istruzioni per l'esercizio degli Apparati Centrali Elettrici ad Itinerari con comando a pulsanti di tipo FS – ACEI (ex Libro III – Sezione 5a);
- Istruzioni per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte V – Blocco Elettrico Conta-Assi – Sezione I “Linee a semplice e a doppio binario non banalizzate”;
- Istruzioni per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico;
- Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando;
- Istruzione per l'esercizio in telecomando in uso sull'Infrastruttura Ferroviari Nazionale (IET);
- O.S.T. DTP Bari n.2 del 22/04/2013 “Raccolta di Norme e condizioni tecniche per le linee esercitate con Sistema Comando e Controllo (SCC). Disp.21/2013 recante modifiche alla Disp.27/2004;
- Disposizione N. 05/11 –“Istruzione per la circolazione dei mezzi d'opera utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale” e relative modifiche individuate con Disp.8/2013 e Disp.15/2014.

Le norme e le istruzioni sono integrate, per quanto necessario, dalle norme dettagliate nella Convenzione di esercizio e dei relativi allegati tecnici.

## 1. Generalità

La stazione di S. Severo è la stazione di diramazione fra la linea di RFI “Termoli – S. Severo – Foggia” e le linee delle Ferrovie del Gargano “S. Severo – Peschici” e “S. Severo – Apricena Città”. La linea di RFI “Termoli – Foggia”, parte della Direttrice Adriatica Bologna - Bari, è inserita nel Sistema di Comando e Controllo (SCC) ed è gestita dal Dirigente Centrale Operativo (DCO), con sede a Bari Lamasinata. La linea delle Ferrovie del Gargano “S. Severo – Peschici” è gestita con sistema d’esercizio a Dirigenza Unica, mentre la linea “S. Severo – Apricena Città” è gestita dal Dirigente Centrale Operativo, il DCOFdG ha sede a S. Severo.

La stazione di S. Severo, comune per entrambe le ferrovie, può essere gestita in telecomando dal Posto Centrale di Bari Lamasinata o dal DM, secondo i vari regimi descritti al successivo punto 3.

## 2. Disposizioni normative

Il DCO/DM di S. Severo, nell’ambito della stazione di S. Severo, è responsabile anche della circolazione dei treni delle FdG, sia in condizioni normali che in condizioni di anormalità.

Il DCO/FdG è responsabile della gestione della circolazione del tratto di S. Severo – Apricena Città;

Il DU/FdG è responsabile della gestione della circolazione del tratto di S. Severo – Peschici.

Per l’emissione e la consegna delle prescrizioni valgono le norme in vigore integrate dall’Allegato Tecnico alla Convenzione di Esercizio ed eventuali successivi aggiornamenti alle norme comuni.

Le prescrizioni interessanti l’ambito della stazione di S. Severo sono notificate, con dispaccio, dal DM/DCO di RFI al DU/DCOFdG, quest’ultimo dovrà confermarne l’ottemperanza, di volta in volta per quelle a carattere temporaneo o una volta tanto per quelle a carattere permanente. Le eventuali prescrizioni relative al superamento dei segnali di partenza e/o di protezione a via impedita della stazione di S. Severo, saranno praticate all’Agente di Condotta interessato a cura del DM/DCO di RFI, per quanto attiene i movimento di treno da e per Apricena Città e al Capo treno per quanto attiene i movimento di treno da e per Peschici.

Per le comunicazioni fra l’Agente di Condotta (Capo treno) e il DCO/DM dovrà utilizzarsi, a seconda dei casi, il mod. M40 o il mod. M40 TELECOM in uso in RFI.

Fa capo al DU/DCO FdG la responsabilità della corretta compilazione e consegna dei documenti di scorta dei treni, delle prescrizioni tecniche e di movimento, secondo la propria organizzazione.

Il DU/DCO FdG trasmette, al DCO/DM di S. Severo, i dispacci di effettuazioni, soppressioni, variata successione, diversa utilizzazione di treni, ecc., interessanti i treni della linea S. Severo – Peschici e San Severo - Apricena Città nonché ogni altra notizia utile per regolare gli arrivi e le partenze dei treni FdG nella stazione di S. Severo.

Per lo scambio dei dispacci fra il DU/DCO FdG e il DM/DCO dovranno utilizzarsi i protocolli della corrispondenza telefonica rispettivamente in uso in FdG e RFI.

Il “Programma di servizio” per il ricevimento e la partenza dei treni in stazione prospetto “M 53” della stazione di S. Severo, di competenza di RFI, è redatto dal Capo Reparto Territoriale Movimento di Foggia su indicazione delle Ferrovie del Gargano relativamente ai treni di quest’ultima. Eventuali variazioni al binario di ricevimento/partenza potranno essere chieste verbalmente dal DU/DCO FdG al DCO/DM di S. Severo.

Le operazioni di manovra per il garaggio o il ricovero dei mezzi delle FdG, saranno effettuate con mezzi e personale delle Ferrovie del Gargano, in possesso delle autorizzazioni/abilitazioni prescritte dalla vigente normativa.

Quando la stazione di S. Severo è telecomandata dal DCO di Bari Lamasinata, le manovre sono effettuate secondo quanto disposto dall’art. 15 delle DET, quelle interessanti i binari V e VI e la comunicazione 102a/b saranno effettuate con l’uso della zona di manovra.

Quando la stazione di S. Severo è presenziata da DM, a questi è affidata la sola funzione di autorizzazione e predisposizione dell’istradamento nella parte di piazzale gestita dall’ACC, relativamente alla manovra dei deviatori a manovra elettrica. Le funzioni di dirigenza, sorveglianza, comando ed esecuzione della manovra sono affidate al personale delle FdG in possesso delle abilitazioni prescritte dalla vigente normativa.

Quando la stazione di S. Severo è telecomandata dal DCO di Bari Lamasinata, il Capo Treno dei treni in arrivo a S. Severo e provenienti da Peschici, devono trasmettere il dispaccio del giunto proprio treno al DU/FdG di San Severo.

Tutti gli interventi di manutenzione agli enti del tratto della linea S. Severo – Peschici devono essere eseguiti in regime di interruzione del binario. L’interruzione del binario dovrà essere concessa dal DU/DCOFdG, che ne darà comunicazione con dispaccio al DCO/DM di S. Severo.

Per gli interventi di manutenzione agli enti del tratto della linea S. Severo – Apricena Città dovranno adottarsi le norme comuni integrate dalle istruzioni definite nell'Allegato Tecnico alla Convenzione di Esercizio e dagli eventuali successivi aggiornamenti normativi.

Per lo scambio di dispacci tra gli agenti delle Ferrovie del Gargano e quelli di Rete Ferroviaria Italiana, potranno essere utilizzati degli opportuni moduli prestampati debitamente predisposti e concordati tra le due parti.

### 3. Regimi di esercizio della stazione di S. Severo

I regimi d'esercizio definiscono le modalità operative, funzionali e normative con le quali può essere gestito un ACC. L'insieme di tutti i regimi in cui un ACC può funzionare definisce la famiglia di regimi dell'ACC.

La linea Termoli - Bari è attrezzata con il particolare tipo di CTC denominato Sistema Comando e Controllo (SCC). Rispetto all'SCC, i regimi di esercizio del PdS S. Severo attuabili sono: J, SPT, EDCO, TP/J.

- "J" (telecomando): è il regime del PdS telecomandato dal Posto Centrale SCC.
- "SPT" (stazione porta temporanea): è il regime del PdS presenziato dal DM e soggetto al consenso del DCO per l'immissione dei treni in linea.
- "EDCO" (esclusione dal DCO): è il regime del PdS presenziato dal DM, non soggetto ad alcun vincolo con il DCO, al quale si ricorre in caso di guasto del sistema di telecomando.
- "TP/J" (tracciato permanente in telecomando): è il regime che consente di automatizzare i comandi di arrivo e partenza di un treno sui binari di corretto tracciato senza l'intervento del DCO. Il regime TP/J riguarda i soli binari di corretto tracciato della linea principale. Non riguarda il binario di corretto tracciato delle linea diramata per Peschici e della linea diramata per Apricena Città. Il regime di "tracciato permanente" è attuabile senza l'impiego delle lettere luminose "P", "A" e "D".

La circolazione treni sulla linea a semplice binario S. Severo - Apricena Città, la cui funzione di Gestore dell'Infrastruttura è attribuita a Ferrovie del Gargano, è regolata da un Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.), mediante il sistema di Comando Centralizzato del Traffico (C.T.C.) il cui Posto Centrale ha sede a San Severo (FdG).

Rispetto al CTC/FdG, il PdS di S. Severo prevede i seguenti regimi:

- "SP" (stazione porta permanente): è il regime del PdS gestito dal DM/DCO RFI e soggetto al consenso del DCO/FdG per l'immissione dei treni in linea. In tale regime il DCO/FdG può inoltre imporre il comando di inibizione apertura segnali.
- "EDCO2" (esclusione dal DCO/FdG): è il regime del PdS presenziato dal DM, non soggetto ad alcun vincolo impiantistico con il DCO/FdG, al quale si ricorre in caso di guasto del sistema di telecomando.

È possibile escludere il DCO/FdG della linea diramata solo se il PdS di S. Severo è presenziato (SPT o EDCO di SCC).

La linea diramata a semplice binario delle Ferrovie del Gargano "S. Severo - Peschici" è gestita con sistema d'esercizio a Dirigenza Unica: il DU/FdG ha sede a San Severo.

#### **4. Caratteristiche impiantistiche della stazione di S. Severo relativamente alla linea S. Severo – Peschici e S. Severo - Apricena Città.**

L'impianto di sicurezza della stazione di S. Severo è costituito da un Apparato Centrale Computerizzato (ACC) che realizza i seguenti itinerari.

- per la linea di RFI sono possibili gli itinerari di arrivo e partenza da e per i sei binari di circolazione dell'impianto;
- per la linea S. Severo – Apricena Città e S. Severo – Peschici, delle Ferrovie del Gargano, sono possibili gli itinerari di arrivo e partenza per i soli binari V e VI.

Si riportano di seguito le caratteristiche impiantistiche della stazione di S. Severo che interessano la linea delle Ferrovie del Gargano, S. Severo – Peschici e S. Severo - Apricena Città.

##### **4.1. Segnale di Avviso**

Il segnale di avviso del segnale di protezione della stazione di S. Severo lato Peschici, individuato dalla sigla "Avv. S 21", è ubicato al km 1+626. Il segnale luminoso è a due luci sovrapposte ed è atto a fornire gli aspetti di giallo o giallo/verde.

Il segnale di avviso del segnale di protezione della stazione di S. Severo lato Apricena Città, individuato dalla sigla "Avv. S 22", è ubicato al km 2+379. Il segnale luminoso è a due luci sovrapposte ed è atto a fornire gli aspetti di giallo, giallo/verde o giallo lampeggiante.

#### 4.2. Segnale di Protezione

Il segnale di protezione della stazione di S. Severo lato Peschici, individuato dalla sigla “S21”, è ubicato al km 0+614. Detto segnale luminoso è a due luci sovrapposte ed è atto a fornire gli aspetti di rosso o rosso/giallo, e comanda gli itinerari di ingresso sul V o sul VI binario. Sullo stante del segnale sono installati il segnale di avanzamento, cui all’art. 51 bis/1-2-3 RS, e la segnalazione per movimenti dei mezzi d’opera “C” luminosa cui allegato 23 RS.

Il segnale di protezione della stazione di S. Severo lato Apricena Città, individuato dalla sigla “S22”, è ubicato al km 1+179. Detto segnale luminoso è a due luci sovrapposte ed è atto a fornire gli aspetti di rosso, rosso/giallo e giallo, e comanda gli itinerari di ingresso sul V o sul VI binario. Sullo stante del segnale sono installati il segnale di avanzamento, cui all’art. 51 bis/1-2-3 RS, e la segnalazione per movimenti dei mezzi d’opera “C” luminosa cui allegato 23 RS.

Il controllo di efficienza nonché l’aspetto assunto dal segnale di protezione è rilevato dal DM sulla postazione ACC o dal DCO nel posto centrale SCC di Bari Lamasinata.

#### 4.3. Segnali di Partenza

Il segnalamento di partenza dei binari di circolazione V e VI della stazione di S. Severo, sia lato Termoli/Apricena Città che lato Foggia/Peschici, è distinto per binario ed è realizzato come di seguito descritto:

- Segnali di partenza lato Termoli S09s e S11s relativi rispettivamente al V e VI, entrambi sono a due luci sovrapposte ed atti a fornire gli aspetti di rosso, verde o rosso/verde per il segnale S09s, rosso o rosso/verde per il segnale S11s. Detti segnali sono dotati di segnali di avvio, cui art. 51/6-7-8 RS, di segnalazione per movimenti dei mezzi d’opera “C” luminosa, cui allegato 23 RS, nonché d’indicatore di direzione cui art 51 bis.4 RS, con indicazione 1 verso Termoli e 2 verso Apricena Città. Il segnale S11s è dotato di segnalazione ausiliaria di limite di velocità (rappel) di cui all'art. 51bis R.S.. Inoltre, i segnali di partenza lato Termoli delimitano le sezioni di Bca fra S. Severo ed Apricena della linea di RFI “Termoli – Foggia”. Agli stessi è applicata la sola indicazione della sezione di B.ca del binario di sinistra “PB 32”.
- Segnali di partenza lato Foggia/Peschici S09d e S11d, relativi rispettivamente al V e VI, sono entrambi a due luci sovrapposte ed atti a fornire gli aspetti di rosso, rosso/giallo (per le sole partenze verso Foggia) o rosso/verde. Detti segnali sono dotati di segnali di avvio, cui art. 51/6-7-8 RS ed attivabili solo per la direzione Foggia, di segnalazione ausiliaria di limite di velocità cui art. 51 bis.5 RS, nonché d’indicatore di direzione cui art 51 bis.4 RS, con indicazione 1 verso Peschici e 2 verso Foggia. Inoltre, i segnali di partenza lato Foggia

delimitano le prime sezioni di BA verso Rignano Garganico, della linea di RFI “Termoli – Foggia”. Agli stessi è applicata la sola indicazione della sezione di BA del binario di sinistra “PBA 071”.

#### **4.4. Pedale Annuncio Treni**

Il pedale di annuncio treni “AT 21” è ubicato al km 2+226 della linea S. Severo - Peschici. Tale dispositivo di annuncio treni è generico e segnala l’aprossimarsi di un treno proveniente da Peschici, verso la stazione di S. Severo.

Il pedale di annuncio treni “AT 21” è privo di dispositivo di esclusione pertanto, dopo la circolazione di mezzi d’opera che hanno impegnato il pedale, il DM di S. Severo o il DCO di Bari Lamasinata per annullare le segnalazioni potrà comandare un itinerario di arrivo dal punto 21 e poi distruggerlo.

La successione dei treni prevista d’orario è desumibile dal “modulo M53”, programma di servizio per il ricevimento e la partenza dei treni. Le variazioni alla successione dei treni sono comunicate con dispaccio dal DCO/DU-FdG di S. Severo al DCO di Bari Lamasinata o al DM di S. Severo.

Il pedale di annuncio treni “AT 22” è ubicato al km 3+369 della linea S. Severo – Apricena Città. Tale dispositivo di annuncio treni è generico e segnala l’aprossimarsi di un treno proveniente da Apricena Città, verso la stazione di S. Severo.

#### **4.5. Comunicazione 102 a/b**

La comunicazione 102 a/b è ubicata al Km 0+215 sul prolungamento del V binario lato Peschici e consente l’accesso ai binari del deposito delle Ferrovie del Gargano. La comunicazione è dotata di fermascambio a chiave FS del tipo tallonabile e con controllo elettrico di efficienza per la sola posizione normale.

Il fermascambio a chiave applicato al deviatoio 102b è a due chiavi coniugate marca 22 e 62, quello applicato al deviatoio 102a è ad una chiave marca 62. La comunicazione è assicurata e controllata nella sola posizione normale e in tale posizione realizza l’indipendenza tra i binari del deposito FdG ed il binario di circolazione cui è allacciata. L’estrazione della chiave marca 22 dal fermascambio applicato al deviatoio 102b e il successivo inserimento e bloccamento nell’unità bloccabile (Figura 1. Unità Bloccabile) garantiscono che la comunicazione 102 a/b è nella posizione normale.



**Figura 1. Unità Bloccabile**

La manovra a mano dei deviatori è possibile previa estrazione della chiave 22 dalla relativa unità bloccabile, dopo apposito comando di liberazione impartito dal DM o dal DCO/SCC.

L'agente che effettua la manovra della comunicazione partendo dalla posizione normale, dovrà inserire la chiave marca 22 nella serratura applicata al deviatoio 102b e girarla di 360° in senso antiorario, effettuare la manovra del deviatoio ed estrarre la chiave 62; successivamente per porre in posizione rovescia il deviatoio 102a dovrà inserire nella sua serratura la chiave 62 girarla di 360° in senso anti orario.

Per la manovra in posizione normale bisogna eseguire le operazioni sopra descritte a ritroso. L'inserimento della chiave marca 22 nell'unità bloccabile riporterà il controllo della comunicazione.

#### **4.6. Zona di Manovra**

Per effettuare le operazioni di manovra per l'accesso e l'uscita dai binari di deposito delle Ferrovie del Gargano è realizzata la Zona di Manovra, che consente di escludere dalla circolazione treni e mezzi d'opera i binari V e VI.

Alla zona di manovra è associata la chiave FS marca 40; tale chiave è normalmente inserita e bloccata nell'apposita unità bloccabile, individuata con la sigla ch M ed ubicata sul 4° marciapiede in asse al fabbricato viaggiatori.

L'estrazione della chiave FS marca 40 è possibile solo a seguito di apposito comando del DCO/SCC; la sua estrazione determina la liberazione delle chiavi FS marca 9 e 10 per la manovra a mano dei deviatori a manovra elettrica 09 e 10, della chiave FS marca 22 per la manovra della comunicazione 102 a/b per l'accesso e/o l'uscita dai binari di deposito delle Ferrovie del Gargano, nonché il bloccamento delle comunicazioni a manovra elettrica 07a/b e 08a/b nella posizione che consente la circolazione sul 4° binario.

Ogni qualvolta sia necessario effettuare dei movimenti di manovra per l'accesso e/o l'uscita dai suddetti binari, l'agente FdG, in possesso della prescritta abilitazione, deve chiedere verbalmente al DCO/SCC di escludere la zona di manovra. Nel caso in cui, pur avendo il DCO/SCC escluso la zona di manovra, non fosse possibile estrarre la chiave, occorrerà richiedere lo sbloccamento della chiave relativa alla comunicazione interessata secondo le norme riportate al successivo punto 6.

#### **4.7. Comando di Sosta Rotabili**

Il primo binario di stazione è dotato di comando di sosta rotabili, pertanto a seguito di apposito comando impartito dal DCO di Bari Lamasinata, è possibile lasciare del materiale in sosta, opportunamente staffato, quando l'impianto è in regime di telecomando (J). Le staffe fermacarri sono custodite in un armadietto ubicato sul lato nord del F.V., apribile con chiave telefonica (chiave tripla FS 47/1).

Il personale delle FdG che provvede allo stazionamento dei rotabili deve apporre annotazione sui moduli in uso, ivi presente, specificando il numero delle staffe fermacarri apposte o rimosse.

#### **4.8. Dispositivi di richiesta partenza "LvCT"**

Sul 3° ed il 4° marciapiede, a servizio rispettivamente del V e del VI binario, sono ubicate due casse stagne, opportunamente contrassegnate e contenenti ciascuna un dispositivo a levetta da utilizzarsi per le partenze dei treni verso Peschici dai rispettivi binari V e VI. Queste, contengono ciascuna un dispositivo a levetta denominato "Dispositivo di richiesta partenza - LvCT" (rappresentato nella Figura 2: Dispositivo LvCT), utilizzabile dal Capo Treno quando la stazione è gestita dal DCO/SCC (regime J telecomando del DCO o regime TP/J di Tracciato Permanente attivato dal DCO.).



Figura 2: Dispositivo LvCT

Il DCO di Bari Lamasinata non dispone di nessuna ripetizione con valore di conferma che il Capo Treno è in possesso del “Nulla Osta alla partenza” concesso dal DU/DCO Fdg di S. Severo, pertanto, il dispositivo LvCT deve essere utilizzato dal Capo Treno solo dopo che questi ha chiesto ed ottenuto dal DU Fdg il nulla osta alla partenza nonché i moduli e le prescrizioni per il suo treno.

La levetta del dispositivo LvCT può assumere le seguenti posizioni:

- Centrale, normale di riposo;
- Ruotata a destra, con ritorno a molla nella posizione iniziale. Con la rotazione a destra il Capo Treno esegue la richiesta al DCO/SCC di predisposizione dell’itinerario di partenza per Peschici, dal binario associato al dispositivo LvCT azionato. Il “dispositivo di richiesta partenza – LvCT” è corredato, alla destra, di una lampada che si accende a luce bianca lampeggiante quando il Capo Treno effettua la richiesta di predisposizione dell’itinerario al DCO/SCC e si accende a luce bianca fissa quando l’ACC ha regolarmente bloccato l’itinerario comandato dal DCO/SCC.
- Ruotata a sinistra, con ritorno a molla nella posizione iniziale. Il Capo Treno determina la disposizione a via libera del segnale di partenza verso Peschici, relativo all’itinerario richiesto e predisposto dal DCO/SCC. Inoltre, il dispositivo LvCT è corredato, alla sinistra, di una lampada che si accende a luce verde lampeggiante contemporaneamente all’accensione a luce bianca fissa della lampada posta a destra quando ci sono le condizioni per poter manovrare il segnale di partenza a via libera. Quando il Capo Treno ruota a sinistra la levetta del “dispositivo di richiesta partenza – LvCT” determina il passaggio da luce verde lampeggiante a

luce verde fissa della lampada posta alla sinistra del dispositivo. Quando il Capo Treno rilascia la levetta del “dispositivo di richiesta partenza – LvCT” consentendone il ritorno nella posizione “normale - di riposo -” determina la disposizione a via libera del segnale di partenza comandato.

Il DCO/SCC può, se necessario, annullare le richieste di partenza fatte dal Capo Treno, inviando la distruzione dell’itinerario di partenza relativo.

Il dispositivo di richiesta partenza – LvCT può essere utilizzato solo in condizione di riposo (entrambe le luci spente). Eventuali indebite o mancate accensioni impongono al Capo Treno di comunicare col DCO per l’adozione dei provvedimenti opportuni.

In corrispondenza di ogni dispositivo LvCT sono installate due postazioni telefoniche, una per le comunicazioni con il DM o il DCO/SCC.

#### **4.9. Deviatori in linea**

Sul tratto di linea S.Severo – Apricena Città, nella giurisdizione del Gestore dell’Infrastruttura Regionale (FdG) sono presenti due deviatori, del tipo a manovra a mano, denominati 107b e 106a, ubicati rispettivamente al km 8+561 e km 9+221 delle linea S.Severo – Apricena Città e che realizzano l’accesso al raccordo “SCALO FRALES”.

I deviatori 107b e 106a formano comunicazione con deviatori 107a e 106b, insistenti sul binario del raccordo “SCALO FRALES”.

Ciascuna delle due comunicazioni 106a-106b e 107a-107b è munita di fermadeviatoi a chiave che assicurano il bloccamento dei deviatori nella sola posizione Normale, che immette rispettivamente sul binario di sinistra (106a-106b) e sul binario di destra (107b-107a). I fermadeviatoi sono integrati da dispositivo di controllo elettrico permanente cumulativo della posizione del deviatoio e di efficienza del fermascambio.

I fermadeviatoi applicati ai deviatori 106a e 107b sono del tipo intallonabili.

Ciascuna delle due comunicazioni 106a-106b e 107a-107b è attrezzata con unità bloccabile, per custodia e bloccamento della chiave occorrente per la manovra a mano.

I deviatori sono muniti di collegamento di sicurezza con i segnali di partenza delle stazioni di S.Severo (RFI) e Apricena Città (FdG).

Il posto di controllo dei fermadeviatoi 106 e 107 è nella stazione di Apricena Città, e resta di esclusiva competenza di Ferrovie del Gargano.

#### **4.10. Zone TE**

La linea di contatto della linea S. Severo - Peschici nonché quella del tratto di binario dal segnale di protezione di S. Severo e fino al km 0+165 (inizio tratto neutro lato Peschici) è alimentata direttamente dalle Ferrovie del Gargano, a tale tratto è associata la zona TE denominata “ZONA FdG”.

La linea di contatto della Tratta S. Severo - Apricena Città fino al tratto neutro posto alla progressiva 1+151 lato Apricena Città, della stazione di S. Severo, è alimentata direttamente dalle Ferrovie del Gargano.

La linea di contatto relativa ai binari V e VI dal km 0+145 lato sud e fino al tratto neutro lato nord km 1+151 è alimentata direttamente da RFI, attraverso la zona TE denominata “ZONA AZZURRO/NERA”.

Lato Apricena Città la stazione è dotata di portali alle progressive 1+001 (portale interno) e 1+151 (portale esterno). All'interno dei portali si determina la separazione meccanica della linea di contatto proveniente dalla tratta da quella di stazione. Il tratto di linea di contatto proveniente dalla tratta FdG e compreso fra il portale interno ed il tratto neutro costituisce una zona elettrica che prende il nome di “TRATTA 1 S. SEVERO – APRICENA CITTA”.

Il tratto di binario posto sotto la zona neutra al km 1+151 circa, lato Apricena Città, è permanentemente disalimentato, tale tratto è segnalato al personale dei treni dai prescritti segnali.

Il tratto di binario posto sul prolungamento del V binario dal Km 0+145 al Km 0+165 lato Peschici, è permanentemente disalimentato, tale tratto è segnalato al personale dei treni dai prescritti segnali.

Per quanto sopra la stazione di S. Severo lato Peschici non è dotata di Portali TE.

#### **4.11. Sotto Sistema di Terra SCMT**

La stazione di S. Severo, il tratto di linea lato Peschici, dal segnale di avviso Avv.S21 e il tratto di linea lato Apricena Città dal segnale di avviso Avv.S.22 è attrezzato con il Sotto Sistema di Terra SCMT, secondo le specifiche tecnico/normative in vigore sulla Infrastruttura Nazionale.

### **5. Circolazione dei treni FdG**

Quando la stazione è nei regimi J o TP/J, il DCO di Bari Lamasinata regola la circolazione dei treni nell'ambito della stazione di S. Severo mentre, la circolazione dei treni sulle linee S. Severo - Peschici e S. Severo - Apricena Città è regolata dal DU/DCO Fdg.

Quando la stazione è abilitata e presenziata con “DM” (SPT o EDCO), i dispositivi di richiesta partenza “LvCT” sono esclusi e, quindi, non introducono nessun vincolo elettrico per l’invio dei treni in linea verso Peschici.

### **5.1. Movimenti di treni con segnali a via libera**

#### **Arrivi da direzione Peschici**

I treni in arrivo, transitando sul pedale “AT 21”, inviano all’impianto ACC una segnalazione che, nel regime SPT o EDCO/SCC appare sul QLv, e che, nel regime J, appare nel Posto Centrale del DCO/SCC con una segnalazione luminosa e sonora di annuncio treni.

La segnalazione di annuncio treni è generica e non individua il numero del treno in arrivo. Il Regolatore della circolazione provvede a predisporre l’itinerario d’arrivo, secondo il prospetto M53” (comunque V o VI, in base alle condizioni di circolazione).

Dopo l’arrivo in stazione, il DM trasmetterà con dispaccio al DU/FdG di San Severo il giunto del treno interessato.

Qualora invece la stazione sia telecomandata da DCO/SCC sarà il capo treno interessato a trasmettere il dispaccio di giunto al DU/FdG.

#### **Arrivi da direzione Apricena Città**

Con l'immissione del treno in linea da Apricena Città ad opera del DCO FdG, si determina l'occupazione di blocco e l'annuncio treni in arrivo, SCC registra l’AT ai fini del comando di itinerario per l’ingresso del treno in stazione. La segnalazione di annuncio treni individua il numero del treno in arrivo che viene riconosciuto e annunciato in stazione. Analogamente nel caso in cui la stazione di S.Severo sia presenziata si attiva sul QLv la specula relativa all’annuncio treni, ai fini della predisposizione dell’itinerario che deve essere comandato dal DM.

#### **Partenze direzione Peschici**

##### Nel regime di telecomando rispetto al DCO/SCC:

Il treno è posizionato sul binario di partenza previsto dal prospetto “M 53” o in altro binario, comunque V o VI, qualora il DCO/SCC lo stabilisca in base alle condizioni di circolazione.

Il Capo Treno, in tempo utile ed almeno 5 minuti prima dell’ora prescritta per la partenza del treno, deve chiedere il “Nulla Osta” alla partenza al DU/FdG.

Il DU FdG, se nulla si oppone alla partenza del treno, darà al Capo treno il “Nulla Osta” alla partenza del treno.

A tal fine, il Capo Treno ruota a destra la levetta del dispositivo di richiesta partenza “LvCT” relativo al binario interessato, determinando l’invio al Posto Centrale del DCO di Bari Lamasinata la richiesta necessaria per comandare la formazione dell’itinerario di partenza, inviando apposito comando all’ACC di S. Severo. L’operazione determina l’accensione a “luce bianca lampeggiante” della lampada posta a destra del “dispositivo di richiesta partenza LvCT”.

Il DCO/SCC, ricevuta la richiesta distinta per binario di predisposizione dell’itinerario di partenza da parte del Capo Treno, effettua il comando dell’itinerario interessato. L’operazione determina il passaggio da luce bianca lampeggiante a luce bianca fissa della lampada posta a destra del “dispositivo di richiesta partenza LvCT” e l’accensione a luce verde lampeggiante della lampada posta a sinistra del dispositivo medesimo, a conferma per il Capo Treno, che l’itinerario richiesto è stato comandato dal DCO e vi sono le condizioni per manovrare a via libera il relativo segnale di partenza.

Il Capo Treno rilevando che la lampada di destra del “dispositivo richiesta partenza LvCT” è accesa a luce bianca fissa e che la lampada di sinistra è accesa a luce verde lampeggiante, può comandare a via libera il segnale di partenza corrispondente. A tal fine, ruota a sinistra il dispositivo di richiesta partenza “LvCT”, determinando il passaggio da luce verde lampeggiante a luce verde fissa della lampada posta alla sinistra del dispositivo medesimo.

Il rilascio con il ritorno nella posizione normale del dispositivo di richiesta partenza “LvCT”, determina la disposizione a via libera del segnale di partenza interessato.

Nel regime di SPT/EDCO rispetto al DCO/SCC:

Il treno è posizionato sul binario di partenza previsto dal prospetto “M 53” o in altro binario, comunque V o VI, qualora il DM lo stabilisca in base alle condizioni di circolazione.

Il DM, in tempo utile ed almeno 5 minuti prima dell’ora prescritta per la partenza del treno, deve chiedere il “Nulla Osta” alla partenza al DU Fdg.

Il DU Fdg, se nulla si oppone alla partenza del treno, darà al DM di S. Severo il “Nulla Osta” alla partenza del treno.

Il DM solo dopo aver ottenuto il “Nulla Osta” alla partenza dal DU Fdg potrà comandare l’itinerario di partenza e disporre il segnale di partenza a via libera.

### **Partenze direzione Apricena Città**

Sia nel regime di telecomando che nel regime di presenziato rispetto ad SCC il treno è posizionato sul binario di partenza previsto dal prospetto “M 53” o in altro binario, comunque V o VI, qualora il DCO/SCC lo stabilisca in base alle condizioni di circolazione.

Per immettere i treni nel tratto di giurisdizione del DCO/FdG S.Severo – Apricena Città, il Regolatore della Circolazione di RFI deve richiedere ed ottenere da quest’ultimo specifico consenso per l’immissione dei treni in tratta.

Ai fini alla disposizione a via libera del segnale interessato, l’apparato verifica:

- le condizioni inerenti la presa di senso e la libertà della sezione di B.ca a valle della stazione;
- l’esistenza del controllo dei deviatori 106 e 107 ubicati sul tratto di linea FdG San Severo – Apricena Città, al km 8+561 e km 9+221;
- l’esistenza del consenso DCO/FdG;
- l’assenza del comando di inibizione apertura segnali del DCO/FdG.

### **5.2. Movimenti di treni con segnali a via impedita**

#### **Arrivi da Peschici**

Se l’impianto è nel regime di “J” rispetto al DCO/SCC, nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale di protezione, il DCO/SCC può utilizzare, se possibile, il segnale di avanzamento, con l’adozione delle norme previste dalle IET e delle DET.

In tutti gli altri casi trasmetterà al Capo treno le prescrizioni occorrenti per l’ingresso in stazione, con l’adozione delle norme previste dalle IET e delle DET, utilizzando i moduli in uso.

Quando l’impianto di S.Severo è nel regime di SPT o EDCO/SCC, nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale di protezione, il DM di S.Severo può utilizzare, se possibile, il segnale di avanzamento o disporre per il ricevimento del treno con le modalità previste dalle norme in vigore.

#### **Arrivi da Apricena Città**

Nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale di protezione, il DCO/SCC può utilizzare, se possibile, il segnale di avanzamento, con l’adozione delle norme previste dalle IET e dalle DET.

In tutti gli altri casi trasmetterà all’Agente di Condotta le prescrizioni occorrenti per l’ingresso in stazione, con l’adozione delle norme previste dalle IET e dalle DET utilizzando il mod. M 40 o M40TELEC (Bca).

Quando l'impianto di S.Severo è nel regime di SPT o EDCO/SCC, nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale di protezione, il DM può utilizzare, se possibile, il segnale di avanzamento o disporre per il ricevimento del treno con le modalità previste dalle norme in vigore.

**Itinerari di partenza verso la linea diramata per Apricena Città (FdG) con segnali disposti a via impedita e senza attivazione del segnale di avvio**

Per le partenze dalla stazione di S.Severo verso Apricena Città, con segnale disposto a via impedita, qualora per condizioni d'impianto, o di linea non sia possibile attivare il relativo segnale di avvio, il Regolatore della Circolazione di RFI dovrà sempre procurarsi il dispaccio di nulla osta del DCO/FdG.

Il Regolatore della Circolazione di RFI, nel chiedere il nulla osta dovrà sempre precisare se esiste la via libera di blocco.

L'accensione sul QL<sub>v</sub>, a luce bianca fissa, della freccia di senso verso Apricena Città cumula anche la condizione di libertà della sezione e costituisce via libera di blocco solo a condizione che il senso del blocco venga stabilizzato con il bloccamento del punto origine dell'itinerario di partenza interessato.

1) Se il blocco è efficiente:

- il DCO/FdG deve comandare nel posto limitrofo di Apricena Città, verso il quale il treno è diretto, "l'inibizione all'apertura segnali" di partenza in senso opposto ed effettuare il doppio ricontrollo per verificarne l'efficienza. In mancanza o in caso di ricontrollo negativo, deve "vincolare" con dispaccio la marcia di eventuali treni in senso opposto;
- successivamente, insieme alle altre eventuali prescrizioni, il DCO/FdG, concederà il proprio benessere con dispaccio: "C.S (o DCO) S.Severo, nulla-osta partenza treno ... ". Tale "nulla-osta" NON HA VALORE DI VIA LIBERA, ma solo di benessere alla immissione del treno in linea.

L'accertamento relativo all'esistenza della Via Libera è stato effettuato sul QL<sub>v</sub> di S.Severo dal D.M. che se ne assume la responsabilità praticando d'iniziativa al treno la relativa prescrizione.

Dalla postazione DCO/SCC non è mai accertabile in sicurezza l'esistenza della via libera di blocco elettrico.

2) Se il blocco è guasto o da considerarsi tale

il distanziamento dei treni dovrà essere garantito **ESCLUSIVAMENTE DAL D.C.O./FdG** che dovrà procurarsi il "giunto" dell'ultimo treno che ha circolato nel tratto di Linea S.Severo – Apricena Città.

In tale evenienza, il DCO/FdG deve:

- comandare l'inibizione all'apertura segnali di partenza in senso opposto, quindi effettuare il doppio ricontrollo per verificarne l'efficienza. In mancanza o in caso di ricontrollo negativo, deve "vincolare" con dispaccio la marcia di eventuali treni in senso opposto;
- acquisire la certezza che la tratta interessata sia libera da treni, procurandosi il "giunto" dell'ultimo treno che vi ha circolato;
- effettuare, qualora il posto attiguo verso il quale occorra inoltrare il treno fosse impresenziato, l'operazione di ricontrollo del posto stesso per accertare l'efficienza del segnale di protezione (l'accertamento può essere effettuato durante il ricontrollo.
- insieme alle altre eventuali prescrizioni, concedere, se null'altro osta, il proprio benessere con dispaccio: "C.S./DCO S.Severo nulla-osta partenza treno ... al quale dovete prescrivere che esiste via libera fino alla successiva stazione di Apricena Città"; nonché le prescrizioni relative ai fermadeviatoi di linea 106 e 107 e , se necessario, le ulteriori prescrizioni del caso.

Relativamente ai deviatori 107b-107a ubicati al km 8+561 e dei deviatori 106a-106b ubicati al km 9+221 del tratto di linea S.Severo – Apricena Città:

- la prescrizione "*Osservate marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h in corrispondenza del deviatoio ubicato in linea al km .....*" deve essere notificata ai treni che impegnano di punta un deviatoio in linea quando esiste il controllo dello stesso. Deve essere completata indicando la progressiva chilometrica del deviatoio;
- la prescrizione "*Fermate prima di impegnare il deviatoio ubicato in linea al km ..... ed oltrepassarlo con cautela dopo averne accertata la regolare disposizione*" deve essere notificata a tutti i treni quando manca il controllo di un deviatoio in linea. Deve essere completata indicando la progressiva chilometrica del deviatoio.

Le prescrizioni da praticare al treno, inerenti lo stato dei deviatori devono essere sempre prodotte dal DCO/FdG e trasmesse al Regolatore della Circolazione di RFI con dispaccio.

Inoltre:

- Il Regolatore della Circolazione di S.Severo, espletati gli accertamenti ed adottati i provvedimenti di sua competenza per le eventuali ulteriori condizioni mancanti, compilerà autonomamente il mod. M.40 TELECOM (Bca), aggiungendovi le prescrizioni impartite con dispaccio dal D.C.O./FdG e da consegnare o trasmettere all'agente di condotta del treno;
- L'avvenuta partenza dei treni dalla stazione di S.Severo deve essere sempre comunicata verbalmente dal D.M./DCO RFI al D.C.O./FdG;
- Il comando di "inibizione apertura segnali" del DCO/FdG nel posto limitrofo di Apricena Città o l'eventuale "vincolo" devono essere mantenuti fino a che il treno partito non abbia raggiunto lo stazionamento della stazione limitrofa.

Si rammenta che il "nulla-osta" del D.C.O./FdG non ha valore di via libera.

### **Itinerari da e verso la linea diramata per Peschici (FdG) con segnali disposti a via impedita**

Per le partenze dalla stazione di S.Severo verso Peschici, non sono attivabili i segnali di avvio.

Per le partenze con segnale disposto a via impedita deve essere adottata la seguente procedura:

- il Capo Treno deve chiedere al D.U. il nulla osta per la partenza treno;
- il D.U., se nulla si oppone alla partenza del treno, trasmetterà al Capo Treno il dispaccio di nulla osta ed eventuali ulteriori prescrizioni da praticare al treno, riguardanti la linea;
- il Capo Treno, ottenuto il nulla osta dal D.U. per la partenza del treno, deve avvisare il Regolatore della Circolazione RFI con dispaccio *"Treno.....pronto partire ore.....da binario.....Esiste nulla osta alla partenza n. .... del DU/DCO Fdg di S. Severo"*;
- il Regolatore della Circolazione di RFI, ricevuto il suddetto dispaccio dal Capo Treno, disporrà per la partenza del treno con segnale a via impedita, trasmettendo al Capo Treno stesso le necessarie prescrizioni di propria competenza, relativo all'itinerario di partenza, utilizzando il modulo in uso.

### **6. Manovre da e per il deposito delle FdG allacciato alla stazione di S. Severo**

Il deposito locomotive delle FdG è allacciato alla stazione di S. Severo tramite la comunicazione 102 a/b, ubicata sul prolungamento del V binario lato Peschici. La comunicazione è con manovra a mano ed è dotata di fermadeviatoio a chiave tallonabile con controllo elettrico di efficienza per la posizione normale.

Le modalità per il ricovero ed il garaggio di materiale rotabile delle FdG, da e per il deposito, sono riportate di seguito, in funzione dei regimi di esercizio dell'impianto.

### **6.1. Impianto presenziato da DM, regime SPT/EDCO**

Quando la stazione di S. Severo è presenziata da DM, a questi è affidata la funzione di autorizzazione e predisposizione dell'istradamento nella parte di piazzale gestita dall'ACC, relativamente alla manovra dei deviatori a manovra elettrica, le funzioni di dirigenza, sorveglianza, comando ed esecuzione della manovra sono affidate al personale delle FdG in possesso delle abilitazioni prescritte dalla vigente normativa.

### **6.2. Impianto Telecomandato, regime J**

Tutte le operazioni di manovra, quando l'impianto è in regime J, devono essere autorizzate dal DCO di Bari Lamasinata. Le richieste possono essere effettuate dall'agente FdG abilitato del treno in partenza o giunto. Tali richieste dovranno essere effettuate verbalmente al DCO/SCC per la concessione della Zona di Manovra.

#### **Manovre con l'uso della Zona di Manovra**

Quando la stazione di S. Severo è telecomandata dal DCO/SCC, per effettuare le operazioni di manovra per l'accesso e l'uscita dai binari di deposito delle Ferrovie del Gargano, occorre escludere dalla circolazione treni e mezzi d'opera i binari V e VI, mediante la Zona di Manovra.

L'agente FdG abilitato, deve chiedere verbalmente al DCO/FdG la concessione della Zona di Manovra.

Alla zona di manovra è associata la chiave FS marca 40, tale chiave è normalmente inserita e bloccata nell'apposita unità bloccabile, individuata con la sigla ch M ed ubicata sul 4° marciapiede in asse al fabbricato viaggiatori.

Il DCO per poter concedere la Zona di Manovra dovrà, preventivamente ricevere dal DU/DCO Fdg:

- per quanto attiene la linea S. Severo – Peschici, il dispaccio che sul tratto di linea S. Severo - Peschici delle Ferrovie del Gargano afferente alla stazione di S. Severo, la circolazione dei treni è stata sospesa. A tal fine il DU FdG darà il dispaccio “*Treno..... giunto a San Severo (ultimo treno). Per utilizzo zona di manovra V-VI binario di San Severo, inteso divieto di invio treni seguenti treno..... (ultimo treno giunto a San Severo)*”;

- per quanto attiene la linea S. Severo – Apricena Città, il dispaccio che sul tratto di linea S. Severo – Apricena Città, delle Ferrovie del Gargano, afferente alla stazione di S. Severo, la circolazione dei treni è stata sospesa. A tal fine il DCO FdG darà il dispaccio “*Per utilizzo zona di manovra V-VI binario di San Severo, inteso divieto di invio treno (oppure treni seguenti treno.....)*”.

Con apposito comando il DCO/SCC autorizzerà la zona di manovra, l'estrazione della chiave FS marca 40, oltre ad autorizzare l'Agente FdG ad effettuare la manovra, determina la liberazione delle chiavi FS marca 9 e 10 per la manovra a mano dei deviatori a manovra elettrica 09 e 10, della chiave FS marca 22 per la manovra della comunicazione 102 a/b per l'accesso e/o l'uscita dai binari di deposito delle Ferrovie del Gargano, nonché il bloccamento delle comunicazioni a manovra elettrica 07a/b e 08a/b nella posizione che consente la circolazione sul 4° binario.

Al termine delle operazione di manovra l'Agente abilitato FdG reinsertirà la chiave FS marca 40.

Nel caso in cui, pur avendo il DCO/SCC escluso la zona di manovra, non fosse possibile estrarre la chiave FS marca 40, occorrerà effettuare la manovra con le modalità di seguito riportate.

### **Manovre senza l'uso della Zona di Manovra**

Nei casi in cui non sia possibile l'uso della Zona di Manovra, per effettuare le operazioni per l'accesso e l'uscita dai binari di deposito delle FdG, occorre attenersi a quanto di seguito.

Per il ricovero del materiale rotabile in sosta sul V o sul VI binario l'agente abilitato FdG che effettua la manovra dovrà chiedere autorizzazione verbale al DCO/SCC.

Il DCO, dopo aver applicato l'inibizione apertura segnali su tutte e cinque i punti linea della stazione, dovrà autorizzare con dispaccio l'esecuzione della manovra.

Il DCO/SCC, per i movimenti che vanno dal V/VI binario fino al superamento della punta scambi del deviatoio 102b, effettuerà, se necessaria, la manovra del deviatoio 10 e della comunicazione 8 a/b, ed autorizzerà verbalmente ogni singolo movimento dopo la predisposizione dell'instradamento. L'agente che comanda la manovra dovrà accertare la regolare disposizione d'ogni deviatoio, dopo averne superato il picchetto speciale e prima di averne impegnato gli aghi. Quando tutta la colonna in manovra avrà superato con l'ultimo asse la punta scambi del deviatoio 102b, l'agente interessato chiederà verbalmente al DCO/SCC lo sbloccamento della chiave marca 22, per l'effettuazione della manovra a mano della comunicazione 102 a/b. Il DCO/SCC tramite il comando autorizzazione alla manovra a mano (MFd) sbloccherà la chiave 22. In caso di mancato

sbloccamento, il DCO dovrà autorizzare, con dispaccio, la rimozione del sigillo del tasto TL dell'unità bloccabile, per consentire la liberazione artificiale della chiave.

Liberata la chiave 22, l'agente dovrà effettuare la manovra a mano della comunicazione 102 a/b, come descritto al punto 4.5. A ricovero effettuato l'agente interessato provvederà a disporre la comunicazione 102 a/b in posizione normale, ad inserire e girare la chiave 22 nell'unità bloccabile ed avvisare il DCO. Il DCO provvederà ad annullare il comando impartito.

Il DCO manterrà l'inibizione alla chiusura dei segnali fino a quando l'agente non abbia comunicato con dispaccio l'ultimazione della manovra.

Per il garaggio del materiale rotabile in sosta nel deposito locomotive l'agente FdG che effettua la manovra dovrà chiedere autorizzazione verbale al DCO/SCC.

Il DCO dopo aver applicato la chiusura segnali su ambedue i lati della stazione dovrà autorizzare con dispaccio l'esecuzione della manovra.

Il DCO, per i movimenti che vanno dal deposito fino al V/VI binario, eseguirà lo sbloccamento della chiave 22, la manovra della comunicazione 8 a/b e del deviatoio 10, autorizzando verbalmente ogni singolo movimento dopo la predisposizione dell'instradamento.

Dopo l'autorizzazione all'effettuazione della manovra, l'agente interessato chiederà verbalmente al DCO/SCC lo sbloccamento della chiave marca 22, per eseguire la manovra a mano di detta comunicazione. Il DCO/SCC tramite il comando di autorizzazione alla manovra a mano (MFd), sbloccherà la chiave 22, inserita in unità bloccabile, manifestando, con l'accensione della lampada di liberazione a luce bianca fissa, la liberazione della chiave. L'estrazione della chiave avviene ruotando la stessa in senso antiorario: in modo adagio e senza forzare. L'estrazione della chiave provoca lo spegnimento della lampada di liberazione. In caso di mancato sbloccamento, il DCO/SCC dovrà autorizzare, con comunicazione registrata, la rimozione del sigillo del tasto TL dell'unità bloccabile, per consentire la liberazione artificiale della chiave.

Liberata la chiave 22, l'agente dovrà effettuare la manovra a mano della comunicazione 102 a/b, come descritto al punto 4.5. Dopo di che, autorizzerà il movimento di uscita dal deposito.

Compiuto il movimento, fino al superamento della punta scambi del deviatoio 102b, con l'ultimo asse della colonna in manovra, l'agente interessato provvederà a disporre la stessa in posizione normale, ad inserire e girare la chiave 22 nell'unità bloccabile ed avvisare il DCO/SCC.

Il DCO/SCC annullerà il comando impartito.

Il DCO/SCC autorizzerà verbalmente ogni singolo movimento, dopo la predisposizione degli istradamenti. L'agente che comanda la manovra dovrà accertare la regolare disposizione d'ogni deviatoio, dopo averne superato il picchetto speciale e prima di averne impegnato gli aghi.

Il DCO/SCC manterrà l'inibizione all'apertura dei segnali fino a quando l'agente non abbia comunicato con dispaccio l'ultimazione della manovra.

## 7. Anormalità CTC/FdG

### 7.1. Esclusione della S.P. di S.Severo dal Sistema C.T.C./FdG

Per ottenere il regime di esclusione DCO/FdG sulla linea diramata per Apricena Città, è necessario che nella stazione di San Severo sia istituito il regime di Stazione Porta (o EDCO) rispetto all'SCC.

In caso di inefficienza dei collegamenti o disconnessione fra la Stazione Porta di S.Severo ed il Posto Centrale CTC/FdG di S.Severo, il D.C.O./FdG ordinerà verbalmente al Regolatore della Circolazione di RFI di disporre il presenziamento.

Nell'attesa del presenziamento gli itinerari di partenza per Apricena Città saranno comandati con segnale disposto a via impedita.

Il D.M. di S.Severo, accertato che non siano in atto comandi o itinerari, azionerà la funzione EDCO/FdG, quindi confermerà con dispaccio: "*D.C.O./FdG: stazione di S.Severo esclusa dal sistema C.T.C.*".

### 7.2. Itinerari di arrivo in EDCO dal Sistema C.T.C./FdG

In regime "EDCO" rispetto al CTC di Ferrovie del Gargano, il DM di S.Severo provvederà autonomamente e con l'osservanza delle comuni norme regolamentari al ricevimento dei treni, sia che ciò avvenga con il normale aspetto dei segnali oppure con segnali a via impedita.

### 7.3. Itinerari di partenza in EDCO dal Sistema C.T.C./FdG

Il DM della stazione di S.Severo deve chiedere verbalmente il nulla-osta e ricevere dal DCO/FdG il dispaccio: "*C.S. S.Severo, Nulla-osta partenza treno ... in esclusione DCO/FdG*".

Qualora il dispaccio sia trasmesso dal DCO/FdG senza il diretto accertamento della libertà della tratta e per un treno in direzione opposta all'ultimo da egli inviato verso S.Severo, il testo del dispaccio deve essere preceduto dal seguente: "*Dopo arrivo vostra stazione treno ...*".

Si rammenta che tale "nulla-osta" NON HA VALORE DI VIA LIBERA, ma solo di benessere alla immissione del treno in linea.

Si distinguono i seguenti due casi:

- a) se il segnale si dispone a via libera il D.M. di S.Severo, giunto l'eventuale treno incrociante, disporrà per la partenza del treno.
- b) Se il segnale rimane a via impedita saranno adottate le relative norme.

#### **7.4. Reinserimento della S.P. di S.Severo dal Sistema C.T.C./FdG**

Cessate le cause che avevano resa necessaria l'esclusione, il DCO/FdG della tratta di giurisdizione ordinerà verbalmente al DM di S.Severo la reinserzione nel sistema CTC/FdG e gli invierà il relativo comando; il DM di S.Severo, accertato che non siano in atto comandi o itinerari, provvederà a confermare verbalmente al DCO/FdG l'avvenuta variazione del regime della stazione da "EDCO" a "SP".

### **8. Liberazione artificiale del blocco conta-assi sulla linea diramata per Apricena Città FdG (punto 22)**

Il tasto "Tl B.ca" per la liberazione artificiale del blocco relativo alla tratta S.Severo – Apricena Città è installata nella sola stazione di Apricena Città (FdG).

Qualora manchi la condizione di blocco, ai fini della liberazione artificiale, è compito del DCO/FdG:

- comandare l'inibizione apertura segnali di partenza nei PdS limitrofi al tratto interessato dall'anormalità;
- procurarsi il giunto dell'ultimo treno che ha circolato nella tratta;
- dare avviso al DM/DCO RFI di San Severo, a mezzo di dispaccio, dell'azionamento del tasto Tl.Bca.

**In ogni caso, la tratta non deve essere mai impegnata da rotabili finché non sia stato comunicato al DM/DCO di RFI, con dispaccio, che il tasto Tl.Bca è stato nuovamente sigillato.**

Nel caso di guasto del blocco, è compito del DCO/FdG darne avviso all'AM/FdG e, se del caso, al Regolatore della circolazione RFI affinché intervenga l'AM RFI, secondo i modi disciplinati dalle norme comuni.

## **9. Circolazione mezzi d'opera**

### **9.1. Circolazione mezzi d'opera sulla linea diramata FdG verso Apricena Città**

Le richieste di conferma d'interruzione devono essere rivolte sempre al DCO/FdG, dal titolare dell'interruzione.

Il dispaccio di annuncio dovrà essere diramato al Regolatore della circolazione (DM/DCO di RFI) della stazione di S.Severo.

Considerato che i due PdS limitrofi non sono dotati di dispositivi esclusione della circolazione di un binario di linea (fuori servizio) e di specifiche segnalazioni (lettere "C" luminose), la circolazione dei mezzi d'opera nel tratto di linea FdG, S.Severo – Apricena Città, deve avvenire nel rispetto delle norme generali previste dalle Disposizioni per l'esercizio in Telecomando.

### **9.2. Circolazione mezzi d'opera sulla linea diramata FdG verso Peschici esercitata con Dirigente Unico**

Quando si debbano effettuare movimenti di mezzi d'opera interessanti la linea S.Severo - Peschici, le occorrenti richieste devono essere rivolte al Dirigente Unico FdG.

Il dispaccio di annuncio dovrà essere diramato al regolatore della circolazione (DM/DCO di RFI) della stazione di S.Severo.

La circolazione dei mezzi d'opera sulla linea (FdG) per Peschici deve avvenire con l'adozione delle norme comuni. In particolare l'agente di scorta, prima di impegnare il percorso di uscita dal PdS deve essere in possesso delle necessarie autorizzazioni per l'impegno della linea stessa.

Il servizio normale sulla linea diramata deve essere ripreso solo quando il mezzo d'opera si sia ricoverato in una località di servizio.

## **10. Informazioni al Pubblico**

### **Linea San Severo - Peschici**

Durante il periodo d'impresenziamento della stazione di S. Severo, sarà cura dell'operatore IaP di Bari Lamasinata erogare gli annunci al pubblico per i treni delle FdG secondo quanto programmato dal prospetto M 53 di stazione o dal DCO. Nel caso di ritardi, soppressioni, ecc., sarà cura del

DU/DCO FdG di S. Severo fornire, in tempo utile, le necessarie informazioni contattando il RIC (Responsabile Informazione e Comunicazione, tel. 080 5895 6170) di Bari Lamasinata, per l'erogazione degli annunci.

Quando la stazione di S. Severo è presenziata da DM, l'informazione al pubblico per i treni delle FdG della relazione S. Severo – Peschici sarà garantita dal DM.

#### **Linea San Severo - Apricena Città**

Durante il periodo d'impresenziamento della stazione di S. Severo, il sistema IaP di Bari Lamasinata eroga automaticamente gli annunci al pubblico per i treni delle FdG secondo quanto programmato dal prospetto M 53 di stazione o dal DCO.