

Responsabile Sistema Gestione Sicurezza.  
Area Direzione Generale – Risorse Umane.  
Area Direzione Tecnica – RMI.  
Area Direzione Tecnica – Appl. Telematiche.  
Area Esecuzione – Impianto CCS/Energia.  
Area Esecuzione – Impianto Infrastruttura.  
Area Organizzazione Manutenzione.  
Coordinatore G.C. – S.O.  
G.C. – S.O.  
CFP-Consorzio Ferrovie Pugliesi.  
Referenti Accreditati per i rapporti con le II.FF.  
LFC-Lavori Ferroviari e Civili.  
FDG-I.F. Ferrovie del Gargano  
SEDI

## DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

FDG.GI.ESE.DE-I.01-18.01.2022.

in vigore dalle ore 00:00 del 1<sup>mo</sup> febbraio 2022.

**OGGETTO: LINEE FERROVIARIE**

**S. SEVERO – RODI – PESCHICI E FOGGIA – LUCERA.**

**Procedure di interfaccia inerente a:**

**Disciplina dei rapporti fra Regolatore della Circolazione (DCO) e  
Agente di Condotta (AdC). Comunicazioni. Prescrizioni di movi-  
mento. Accertamenti e Attività di sicurezza sugli impianti di terra.  
Partenza dei treni. Incroci.**

*LA PRESENTE DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO ANNULLA E SOSTITUISCE PRECEDENTE FDG.GI.ESE.DE-I.34-10.12.2021.*

### Acronimi

**RdC:** *Regolatore della Circolazione;*

**DCO:** *Dirigente Centrale Operativo;*

**AdC:** *Agente di Condotta (Macchinista);*

**U.B.:** *Unità Bloccabile;*

**Tl:** *Tasto liberazione.*

- Esperita procedura di interfaccia verso le II.FF. interessate per mezzo delle note prot. FDG-GI-21-0411 del 5.10.2021 e delle successive 21-0422 del 12.10.2021, 21-0541 del 17.12.2021, PEC 10.01.2022;
- valutati, per quanto accoglibili, i contributi formulati dall'I.F.-FDG mezzo corrispondenza;

**CON DECORRENZA 1<sup>mo</sup> FEBBRAIO 2022,**

**PER LE LINEE IN OGGETTO,**

**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 anomalità nella marcia del treno spetta all'Agente di Condotta mettersi in comunicazione con il regolatore della circolazione.

Per le suddette comunicazioni devono essere utilizzate le apparecchiature per il collegamento via radio GSMR *in roaming, ovvero, in subordine, qualora non sia possibile la trasmissione di un dispaccio o la comunicazione tra due posti in siffatte modalità, a causa di interruzione dei circuiti o di guasto degli apparati telefonici, il personale interessato (DCO e AdC), stante quanto disposto dal RCF vigente, potrà avvalersi del più conveniente altro mezzo di comunicazione, fermo restando quanto disciplinato al punto 11.6 del predetto RCF, ovvero, qualora - in assenza di autorizzazione al movimento - l'AdC non possa mettersi in contatto con il RdC, la circolazione dei treni deve essere sospesa.*

In favore del solo personale di codesto Gestore, si significa che, verificandosi un guasto nelle comunicazioni telefoniche, il RdC, ad ogni modo, dovrà avvisare il personale della manutenzione.

## 2. PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO.

L'Agente di Condotta non può partire se non è in possesso degli occorrenti moduli di prescrizioni di movimento.

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.

### 3. ACCERTAMENTI E ATTIVITÀ DI SICUREZZA SUGLI IMPIANTI DI TERRA RICHIESTE ALL'ADC.

Se richiesto dal DCO, devono essere svolte le seguenti attività:

- 1) Accertare la completezza e regolarità della coda del proprio treno:  
l'AdC con comunicazione registrata trasmette al DCO il dispaccio:

*"DCO...treno ..... giunto a....." cognome, nome e qualifica dell'agente.*

In caso di incrocio o di precedenza che debba avvenire in una stazione impresenziata, il RdC autorizzerà l'eventuale ingresso con segnale a via impedita del secondo treno (incrociante o che prende il passo) dopo aver ricevuto dall'AdC del primo treno conferma che detto treno è regolarmente ricoverato in stazione (art. 23 comma 2 delle DET di FdG GI), attraverso la trasmissione del dispaccio di "giunto", adoperando la formula:

*"DCO....treno .....giunto a.....in binario....." , cognome, nome e qualifica dell'agente;*

Inoltre, ogni qualvolta che il DCO lo ritenga opportuno può chiedere all'AdC la trasmissione del "giunto" con il relativo riferimento al binario di ricevimento.

- 2) Effettuare il controllo e la manovra a mano dei deviatoi.

Nel caso in cui per la manovra del deviatoio fosse necessario dissigillare il tasto TI dell'U.B., l'AdC richiede verbalmente l'autorizzazione al DCO che ne dispone la liberazione artificiale della chiave con comunicazione registrata adoperando la seguente formula:

*"AdC treno....si autorizza liberazione artificiale chiave n°....per manovra deviatoio della stazione di....."*

A manovra ultimata, l'AdC, con comunicazione registrata, significa al DCO l'inserimento e la rotazione della chiave nella relativa U.B. utilizzando la seguente formula:

*"DCO .....chiave n°.... inserita e ruotata nella relativa UB dissigillata / trovata dissigillata (ss.vv. Fig. 1 e 2 – All. 1).*

- 3) Azionare i dispositivi CLE (Comando Locale di Emergenza)  
per la costruzione degli itinerari di partenza;

*"AdC....comandate itinerario di partenza per.....(stazione verso la quale è diretto) N°.....(es. 3-1;3-2;4-1;4-2) e, con segnale a via libera partite da....." (s.v. Fig. 3– All. 1).*

- 4) In una stazione intermedia di termine di corsa impresenziata deve accertare la completezza del proprio treno e, nelle stazioni munite di maniglia di consenso per treno incrociante (RAR), l'AdC dovrà azionare la suddetta maniglia, indipendentemente dal manifestarsi dell'indicazione ottica ed acustica, e confermarlo con comunicazione registrata al DCO.

L'AdC trasmetterà il dispaccio di "giunto", adoperando la formula:

*"DCO....treno....giunto a.....azionata maniglia per treno incrociante.*

(art. 15 comma 13 IPCL IF FDG)

Il DCO può chiedere, unitamente al "giunto", anche il binario di ricevimento, pertanto, l'AdC adotterà la seguente formula:

*"DCO....treno....giunto a.....in binario....azionata maniglia per treno incrociante"*

(s.v. Fig. 4– All. 1).

- 5) Effettuare la liberazione artificiale del blocco conta-assi.

All'estremità del quadro luminoso degli ACEI di stazione, previo azionamento dell'apposito tasto, che determina l'accensione delle zone del Quadro Luminoso, sono riportate le indicazioni ad uso dell'AdC, tra cui lo specifico tasto (TLBca) "a due posizioni con ritorno a molla nella posizione centrale di riposo" per la liberazione artificiale del blocco conta-assi, corredato da una lampadina normalmente accesa a luce bianca che si spegne con l'occupazione del blocco.

*"AdC treno....siete autorizzato a dissigillare ed azionare tasto TLBca lato....."*

L'AdC ricevuta l'autorizzazione, con comunicazione registrata da parte del DCO, si accerterà preventivamente della presenza dei sigilli e dell'apposito materiale per applicarli.

Successivamente, l'AdC, accertato che la lampada in corrispondenza del TLBca sia spenta, azionerà il tasto, previo suo dissigillamento. Il tasto dovrà essere mantenuto azionato (ruotato in senso antiorario) per almeno 3 secondi e quindi lasciato ritornare nella posizione centrale.

Se l'operazione eseguita ha avuto effetto positivo, la lampadina si accenderà e sul quadro luminoso apparirà l'indicazione di blocco libero.

Indipendentemente dall'esito dell'operazione, l'AdC provvederà alla sigillatura del tasto e con comunicazione registrata, completata dal numero identificativo del sigillo tolto e del sigillo applicato, trasmette dispaccio al DCO con la seguente formula:

"DCO...risigillato tasto TLBca stazione di....lato....sigillo tolto n°....applicato sigillo n°...." (s.v. Fig. 5, 6, 7 – All. 1).

- 6) 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 (richieste verbalmente dal DCO) l'AdC con comunicazione registrata trasmette l'esito al DCO.

L'esistenza della condizione di blocco non è mai accertabile dal posto centrale, per cui, quando il relativo segnale non si dispone a via libera, il blocco deve essere considerato guasto a meno che l'esistenza non sia accertata, su richiesta del DCO, dall'AdC (s.v. Fig. 8, 9 – All. 1).

L'AdC accerterà il consenso di chiusura dei PP.LL. di linea (freccia posta all'estremità del QL dell'ACEI):

"DCO....freccia consenso chiusura PP.LL. di linea km..... accesa a luce verde / spenta (devono essere elencati tutti i PP.LL. di linea protetti dal segnale di partenza in soggezione.

L'AdC accerterà il consenso di blocco elettrico (freccia accesa a luce bianca fissa):

"DCO....freccia consenso di blocco lato....accesa e giustamente orientata/spenta."

#### 4. PARTENZA DEI TRENI.

La partenza dei treni avviene d'iniziativa dell'AdC che può partire solo dopo aver ottenuto:

- 1) nelle stazioni di *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;
- 2) sulla linea *Foggia – Lucera* (Stazione di *Foggia* esclusa) e sulla linea *S. Severo – Rodi – Peschici* (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;

*Nel tratto Ischitella – Peschici Calenella, della linea S. Severo – Rodi – Peschici, nelle more di soggiungere al completamento dell'attrezzaggio tecnologico:*

- a. nella stazione di confine di *Ischitella*, passaggio fra i sistemi di esercizio DCO e "ex-DU", la partenza dei treni verso *Peschici Calenella*, con segnale disposto permanentemente a via impedita, per una condizione impiantistica, è così regolata:
  - L'AdC si annuncia al DCO per il pronto a partire (come da orario prescritto);
  - Il DCO comanda l'itinerario di partenza, aspetta il bloccamento del percorso e con comunicazione registrata autorizza alla partenza l'AdC.
- b. nella stazione di *Peschici Calenella*, la partenza dei treni verso la stazione di confine di *Ischitella* è così regolata:
  - L'AdC si annuncia al DCO per il pronto a partire (come da orario prescritto);
  - Il DCO con comunicazione registrata autorizza alla partenza l'AdC.

#### 5. INCROCI

##### Linea Foggia – Lucera.

La linea è gestita attraverso il sistema di *Dirigenza Centrale Operativa* (DCO), esercizio con *Blocco conta-assi* (Bca). Il personale dei treni non interviene mai nel controllo degli incroci indipendentemente dal tipo di segnalamento esistente.

##### Linea S. Severo – Rodi – Peschici.

Il tratto di linea fra le stazioni di *S. Severo* e la stazione di *Ischitella* è gestito attraverso il sistema di *Dirigenza Centrale Operativa* (DCO), esercizio con *Blocco conta-assi* (Bca). Fra la stazione di *S. Severo* e la stazione di confine *Ischitella* il personale dei treni non interviene mai nel controllo degli incroci indipendentemente dal tipo di segnalamento esistente.

Il tratto di linea fra le stazioni di *Ischitella* e *Peschici Calenella* non è – *ad oggi* - attrezzato con sistema tecnologico e la circolazione è effettuata con l'inoltro sullo stesso di un treno per volta. Fra la stazione di

confine di *Ischitella* e la stazione di *Peschici Calenella*, nelle more del completamento dell'attrezzaggio tecnologico, il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci. Pertanto, qualora siano previsti incroci, sia con treni ordinari che straordinari, in tale tratto si rispetterà quanto di seguito disposto.

Incrocio nella stazione di *Ischitella*:

Nelle more di soggiungere al completamento dell'attrezzaggio della tratta con il Sistema SCMT e sino alla sua messa in servizio, il Regolatore della Circolazione comunica l'incrocio all'AdC del treno pari da immettere nel tratto non tecnologico la seguente formula:

"Adc treno incrociate ad *Ischitella* treno n. ....(dispari)"

Realizzatosi l'incrocio, il Regolatore della Circolazione deve trasmettere con comunicazione registrata all'AdC del treno pari il giunto del treno dispari incrociato, quindi procedere alle prescrizioni di movimento di autorizzazione alla partenza.

Qualora, un incrocio fissato ad *Ischitella* sia già avvenuto, per spostamento, sul tratto in cui non è previsto il controllo degli incroci, il Regolatore della Circolazione nella stazione di *Ischitella* deve avvisarne, con comunicazione registrata, l'AdC del treno pari con la formula:

"Adc treno incrocio con il treno n. .... (dispari) già avvenuto in precedente stazione".

Qualora, un incrocio fissato ad *Ischitella* sia soppresso, il Regolatore della Circolazione nella stazione di *Ischitella* deve avvisarne, con comunicazione registrata, l'AdC del treno pari con la formula:

"Adc treno incrocio con il treno n. .... (dispari) soppresso".

Incrocio nella stazione di *Peschici Calenella*:

Nelle more di soggiungere al completamento dell'attrezzaggio della tratta con il Sistema SCMT e sino alla sua messa in servizio, il Regolatore della Circolazione comunica l'incrocio all'AdC del treno dispari con la seguente formula:

"Adc treno incrociante a *Peschici Calenella* treno n. .... (pari)".

Il Regolatore della Circolazione, ricevuto dall'AdC il pronto a partire di un treno dispari dalla stazione di *Peschici Calenella*, deve trasmettere a questi, con comunicazione registrata, il giunto del treno pari incrociato con la seguente formula:

"Adc treno ..... (pari) giunto a .....",

quindi procedere alle prescrizioni di movimento di autorizzazione alla partenza.

Qualora un incrocio fissato a *Peschici Calenella* sia soppresso, il Regolatore della Circolazione nella stazione di *Peschici Calenella*, ricevuto dall'AdC il pronto a partire di un treno dispari, deve trasmettere a questi, con comunicazione registrata, la soppressione d'incrocio con la formula:

"Adc treno incrocio con il treno n. .... (pari) soppresso",

quindi, procedere alle prescrizioni di movimento di autorizzazione alla partenza.

La funzione Staff Amministrativo, per incarico del Direttore Tecnico e con l'utilizzo di supporto informatico, rende *prima diffusione* della presente Disposizione, conformemente a quanto previsto dalle procedure *FDG.GI.DS.PS05*, *FDG.GI.DS.PS12* e s.m.i., verso le aree aziendali in intestazione, nelle persone dei rispettivi responsabili/coordinatori che, a loro volta, verificano, ed in ogni caso, in second'ordine, garantiscono, *seconda diffusione* della presente Disposizione, idonea e tracciabile, verso il personale di competenza. Le Imprese Ferroviarie, nel rispetto di quanto previsto dai rispettivi SGS, restano responsabili di portare a conoscenza il personale interessato dei contenuti della presente prescrizione.

**Ferrovie del Gargano** srl  
GESTORE INFRASTRUTTURA  
IL DIRETTORE TECNICO  
(Ing. Daniele Giannetta)

**Il documento è firmato in originale.**

La presente copia informatica è conforme al documento analogico.

QNR/ Doc. Interna – Documentazione Esercizio:	DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO.	
Attivazione procedimento Reg. UE n. 402-2013:	S	↓
Comporta modifica altra documentazione:	S	↓
Pubblicazione internet nell'area Gestore Infrastruttura:	✓	N
Soggetto responsabile consegna documento:	DIRETTORE TECNICO per il tramite della funzione Staff Amministrativo.	
Modalità diffusione documento:	INFORMATICA, invio e-mail, inserimento intranet FDG/GI <a href="http://10.0.7.202/GI/wp-login.php">http://10.0.7.202/GI/wp-login.php</a>	
Modalità di verifica diffusione documento:	INFORMATICA, archiviazione ricevuta conferma lettura e-mail in <i>prima diffusione</i> ; CARTACEA, archiviazione "Lista Distribuzione Documento" in <i>seconda diffusione</i> ;	

**Fig 1**

**APPARECCHIATURE POSTI DI SERVIZIO**

UNITA' BLOCCABILI – Tasto liberazione artificiale

Quando si utilizza:

- In caso di comando sblocco inefficiente e se autorizzati per iscritto dal DCO



**Fig 2**

**APPARECCHIATURE POSTI DI SERVIZIO**

UNITA' BLOCCABILI – Estrazione chiave

DA NON ESTRARRE

NEL CASO IN CUI LA SPIA BIANCA SIA ACCESA E TASTO DI LIBERAZIONE ARTIFICIALE SPIOMBATO SE NON DOPO AUTORIZZAZIONE SCRITTA DEL D.C.O.



**Fig 3**

**(C.L.E.)**

**COMANDO LOCALE DI EMERGENZA**



**Fig 4**

**MANIGLIA R.A.R. (Relè Attraversamento Raso)**



**Fig 5**

**TASTO TL.B.CA**

Maniglia assicurata in posizione verticale da un blocco meccanico costituito da un tastino posto vicino alla stessa.

Detto tastino è bloccato da uno spago e sigillo numerato

Si trova sul Q.L. dell'ACEI delle stazioni presenziabili.



**Fig 6**

**TASTO TL.B.CA**

QUANDO IL B.CA È LIBERO LA LAMPADA IN CORRISPONDENZA DELLA MANIGLIA È ACCESA A LUCE BIANCA. QUESTA LAMPADA HA, PERÒ, SOLO VALORE INDICATIVO E NON COSTITUISCE VIA LIBERA DI BLOCCO, INDICA SOLTANTO CHE IL CONTEGGIO DEGLI ASSI È "ZERO" PERTANTO LA SEZIONE È LIBERA DA VEICOLI.



**Fig 7**

**INEFFICIENZA BLOCCO CONTA-ASSI**

IL D.C.O. PUO' ORDINARE CON DISPACCIO ALL'AdC L'AZIONAMENTO DEL TL.B.CA

**"AdC tr. .... siete autorizzato a dissigliare tasto TLBca lato ...." Dco.....**

L'AdC, VERIFICATO CHE LA LAMPADA DEL TL.B.CA E' SPENTA e che **SIA PRESENTE IL CONTENITORE DEI SIGILLI**, PREVIO DISSIGILLAMENTO, AZIONERA' IL TASTO.

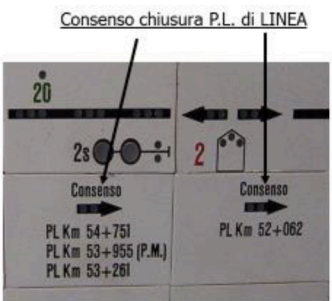
L'ESITO POSITIVO SARA' EVIDENZIATO DALLA RIACCENSIONE DELLA LAMPADA.



**Fig 8**

**QUADRO ACEI INDICAZIONI PER IL MACCHINISTA**

Consenso chiusura P.L. di LINEA



**Fig 9**

**APPARECCHIATURE ED ENTI DI LINEA**

Sul Q.L. delle stazioni presenziabili si trova:

**LA FRECCIA DI CONSENSO DI BLOCCO**

ACCESA BIANCA FISSA: blocco correttamente orientato. Il segnale di partenza può essere disposto a via libera (se resto condizioni enti regolare). Nella stazione adiacente non potrà essere disposto a via libera il segnale di partenza per le provenienze in senso opposto.

SPENTA: blocco non orientato. Non è possibile disporre il segnale di partenza a via libera, per cui necessita apposita prescrizione per potere partire.

