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.
Ufficio Formazione.
Coordinatore G.C. – S.O.
LFC-Lavori Ferroviari e Civili.
FDG-I.F. Ferrovie del Gargano
SEDI

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO
FDG.GI.ESE.DE-I.06-19.03.2024
in vigore dalle ore 00:00 del 02 aprile 2024

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 movimento. Accertamenti e Attività di sicurezza sugli impianti di terra. Partenza dei treni. Caratteristiche Deviatoi stazione di Rodi G.co.

LA PRESENTE DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO ANNULLA E SOSTITUISCE PRECEDENTE FDG.GI.ESE.DE-I.01-18.01.2022.

Acronimi

RdC:	*Regolatore della Circolazione*;	**UB:**	*Unità Bloccabile*;
DCO:	*Dirigente Centrale Operativo*;	**TI:**	*Tasto liberazione.*
AdC:	*Agente di Condotta (Macchinista)*;		

CON DECORRENZA 02 APRILE 2024
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 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, le apparecchiature per il collegamento via radio GSM-R *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 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, RdC, ad ogni modo, dovrà avvisare il personale della manutenzione.

2. PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO.

L'AdC 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…..".

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……."

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'UB(Fig.1 All.1) 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….."

Nel caso in cui l'avvenuta liberazione della chiave dell'UB si manifesti con l'apposita indicazione luminosa, ma il tasto TI sia dissigillato (Fig.2 All.1), l'AdC richiede verbalmente l'autorizzazione al DCO che ne dispone l'estrazione con comunicazione registrata adoperando la seguente formula:

"AdC treno….si autorizza estrazione chiave n°….per manovra deviatoio della stazione di….."

L'estrazione della chiave deve avvenire secondo le normali modalità senza l'utilizzo del tasto TI.

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

"DCO …..chiave n°…. inserita e ruotata nella relativa UB dissigillata / trovata dissigillata

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

Il RDC autorizzerà l'azionamento del relativo dispositivo CLE (Fig.3 All.1) con comunicazione registrata adoperando la seguente formula:

"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…..".

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)** (Fig.4 All.1)**, l'AdC dovrà azionare la suddetta maniglia, indipendentemente dal manifestarsi dell'indicazione ottica ed acustica, e confermarlo con comunicazione registrata al DCO** (art. 15 comma 13 IPCL IF FDG).
L'AdC trasmetterà il dispaccio di "giunto", adoperando la formula:

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

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"

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 *(Fig.5,6 e7All.1)*

.

Il RDC autorizzerà il dissigillamento e l'azionamento del TLBca (Fig.7 All.1) con comunicazione registrata adoperando la seguente formula:

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

L'AdC ricevuta l'autorizzazione, 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,dissigillerà ed azionerà il tasto. 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 ne darà conferma al DCO con comunicazione registrata, completata dal numero identificativo del sigillo tolto e del sigillo applicato,adoperando la seguente formula:

"DCO…risigillato tasto TLBca stazione di….lato….sigillo tolto n°….applicato sigillo n°…." .

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**(Fig.8 e 9 ALL.1).

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 verbale del DCO dall'AdC.

L'AdC accerterà il consenso di blocco elettrico (freccia accesa a luce bianca fissa) e ne trasmetterà l'esito con comunicazione registrata adoperando la seguente formula:

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

L'AdC accerterà il consenso di chiusura dei PP.LL. di linea (freccia posta all'estremità del QL dell'ACEI) e ne trasmetterà l'esito con comunicazione registrata adoperando la seguente formula:

"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.

4. PARTENZA DEI TRENI.

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

1) nella stazione di *Foggia* (RFI) e nella stazione di *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;

5. CARATTERISTICHE DEVIATOI STAZIONE DI RODI.

La stazione di Rodi G.co è munita di comunicazioni sdoppiate, su ogni deviatoio è ubicata una UB con relativa chiave per la manovra a mano dello stesso.

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 Giannotta)

QNR/ Doc. Interna – Documentazione Esercizio:	**DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO.**	
Attivazione procedimento Reg. UE n. 402-2013:	**S**	**N** ✓
Comporta modifica altra documentazione:	**S**	**N** ✓
Pubblicazione internet nell'area Gestore Infrastruttura:	**S** ✓	**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 *http://10.0.7.202/GI/wp-login.php'***	
Modalità di verifica diffusione documento:	**INFORMATICA, archiviazione ricevuta conferma lettura e-mail in *prima diffusione*;** **CARTACEA, archiviazione "Lista Distribuzione Documento" in *seconda diffusione*;**	

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

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

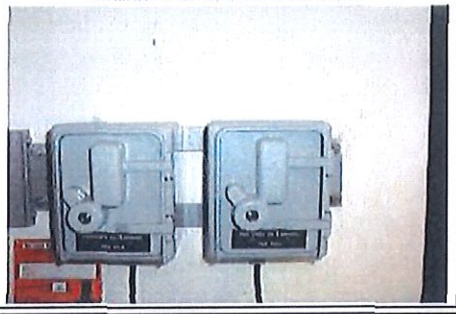


Fig 4

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

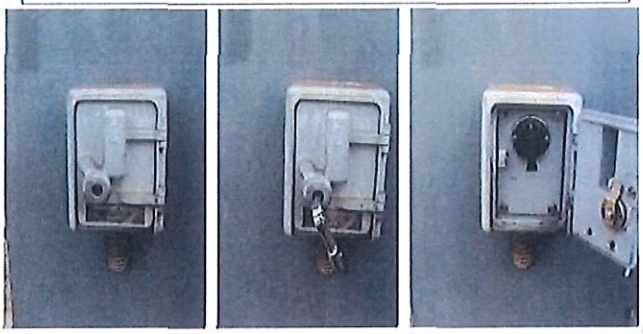


Fig. 5

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

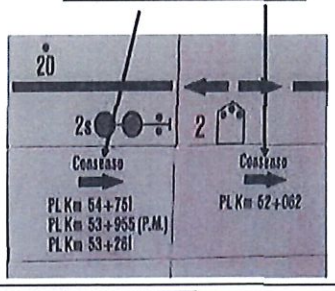
"AdC tr. ..... siete autorizzato a dissigillare tasto TLBca lato ...." Dco.....

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.

QUADRO ACEI INDICAZIONI PER IL MACCHINISTA

Consenso chiusura P.L. di LINEA



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.