

## **DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 10 - 2020**

### **PROCEDURA DI INTERFACCIA.**

#### **PROVVEDIMENTI DA ADOTTARE NEI CONFRONTI DEGLI AGENTI DI CONDOTTA DELLE IMPRESE FERROVIARIE IN CASO DI INDEBITO SUPERAMENTO A VIA IMPEDITA DEI SEGNALI FISSI E/O INCIDENTI, PRECURSORI DI INCIDENTI E INCONVENIENTI DI ESERCIZIO**

- Visto il Decreto Legislativo del 14 maggio 2019 n° 50, recante «Attuazione della Direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie»;
- visto il Decreto n° 04/2012 del 9 agosto 2012 emanato dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie - Riordino normativo: emanazione delle «Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria», del «Regolamento per la circolazione ferroviaria» e delle «Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria»;
- vista la Direttiva n° 01/2012 del 9 agosto 2012 emanata dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie «Linee guida per lo svolgimento delle attività a carico degli operatori ferroviari a seguito del riordino del quadro normativo»;
- viste le norme vigenti sull'infrastruttura ferroviaria gestita da FERROVIENORD, si emana la seguente:

### **DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO**

#### **1. FINALITÀ**

La presente Disposizione di Esercizio disciplina i rapporti di interfaccia tra il Gestore dell'Infrastruttura (GI) e le Imprese Ferroviarie (IF) in caso di rilevamento di:

- indebita superamento a via impedita dei segnali fissi [SPAD (Signal Passed At Danger)];
- incidenti, precursori di incidenti e inconvenienti che abbiano pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario,

per i quali gli accertamenti iniziali permettano di configurare una responsabilità degli agenti di condotta delle IF.

La presente Disposizione di Esercizio costituisce procedura di interfaccia ai sensi del Decreto n° 04/2012 del 9 agosto 2012.

Sono esclusi i casi riguardanti un segnale fisso che si disponga improvvisamente a via impedita con l'arresto del treno oltre tale segnale. In tal caso, per la ripresa della corsa l'agente di condotta deve essere autorizzato dal dirigente movimento (DM) o da Dirigente Centrale Operativo (DCO) secondo la normativa vigente.

#### **2. RILEVAMENTO DELL'EVENTO, DIFFUSIONE DELLE INFORMAZIONI E GESTIONE DELL'EVENTO**

Il DM o il DCO, qualora rilevi un evento attribuibile all'operato dell'agente di condotta dei treni e dei movimenti di manovra, deve:

- arrestare o richiedere l'arresto del treno o del movimento di manovra qualora non fosse già fermo;
- notificare l'evento all'agente di condotta;
- attivare gli avvisi e i flussi informativi relativi all'evento.

Qualora l'evento avvenga in linea oppure in una località di servizio diversa da una stazione, il DM o il DCO che notifica l'evento all'agente di condotta deve provvedere anche a vincolare la ripresa della corsa al proprio nulla osta secondo la normativa vigente.

Il DM o il DCO che ha notificato l'evento deve avvisare dell'accaduto il Responsabile Unità Circolazione e restare in attesa di disposizioni da parte di quest'ultimo.

Il Responsabile Unità Circolazione che, ai sensi della presente Disposizione di Esercizio svolge il ruolo di interfaccia

con il referente dell'IF interessata, ricevuta notizia dell'evento, deve immediatamente comunicare l'accaduto al referente stesso.

Il referente dell'IF interessata, assunte le informazioni necessarie, deve provvedere, in tempi brevi, alla sostituzione dell'agente di condotta.

Tuttavia, previa comunicazione al Responsabile Unità Circolazione, il referente dell'IF interessata, valutato lo stato psico-fisico dell'agente di condotta coinvolto e in coerenza con quanto previsto dalla propria IF, può:

- a) in caso di arresto in stazione, richiedere all'agente di condotta l'esecuzione delle manovre per il ricovero dei veicoli;
- b) in caso di arresto in linea, disporre la prosecuzione del treno fino alla prima stazione utile, indicata dal Responsabile Unità Circolazione, purché il Sotto sistema di bordo sia presente e regolarmente inserito ed efficiente.

Il referente dell'IF interessata deve avvisare delle decisioni assunte il Responsabile Unità Circolazione.

In ogni caso, il Responsabile Unità Circolazione, se i tempi di sostituzione dell'agente di condotta risultassero incompatibili con le esigenze di circolazione, o in assenza delle determinazioni da parte del referente dell'IF interessata, può far disporre, al solo scopo di liberare la linea, per il soccorso del treno interessato secondo la normativa vigente.

È compito del Responsabile Unità Circolazione comunicare al DM o al DCO interessato (quello che ha provveduto alla notifica dell'evento all'agente di condotta) le decisioni assunte; se ricorre il caso, il DM o il DCO deve autorizzare la ripresa della corsa del treno secondo la normativa vigente.

Tutti gli avvisi di cui al presente articolo devono avvenire con comunicazione registrata.

### **3. ENTRATA IN VIGORE**

La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore dalle ore **03.00** del giorno **30 gennaio 2020**.

SICUREZZA E ACCESSO RETE  
(dott. ing. Andrea BINO)