***A*: FERROTRAMVIARIA SPA – DIVISIONE INFRASTRUTTURA (GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA)**

(*Strutture interne secondo indirizzo* – LORO SEDI)

**IMPRESE FERROVIARIE IN POSSESSO DI CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO SU RETE FERROVIARIA GESTITA DA FERROTRAMVIARIA SPA**

(*Trasmessa a mezzo PEC secondo indirizzo* – LORO SEDI)

**ANSFISA – AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI**

***Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie***

VIALE DEL POLICLINICO, 2
00161 ROMA (RM)

(*Trasmessa a mezzo PEC all'indirizzo:* audit@pec.ansfisa.gov.it
ansfisa@pec.ansfisa.gov.it

***p.c.*: FERROTRAMVIARIA SPA**

DIREZIONE GENERALE TRASPORTO

SERVIZIO PREVENZIONE E PROTEZIONE

RIORDINO NORMATIVO

AREA TECNICA

ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE

SEGRETERIA

**(*Procedura di interfaccia*)**

**Oggetto*: Esercizio della tratta Bari – Andria Sud con SST-SCMT.***

**IN VIGORE DAL 28/06/2026**

| ANNULLA E SOSTITUISCE | INTEGRA / MODIFICA |
|---|---|
| Disposizione di Esercizio di FT-DI N. 4/2022 del 29/06/2022 | Istruzione per l'esercizio del Sistema di Controllo Marcia Treno |
| Disposizione di Esercizio di FT-DI N.3/2025 del 31/01/2025 | |
| Disposizione di Esercizio di FT-DI N.3/2026 del 14/04/2026 | |

| ATTIVITÀ DI SICUREZZA | RUOLI | CONTESTI OPERATIVI |
|---|---|---|
| GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE (GC) | GC1 (DM) / GC2 (DCO) | Tutti |
| MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA (MI) | Tutti | Tutti |
| CONDOTTA DEI TRENI (C) | Applicabili | Applicabili |
| ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI (ADT) | | |

*La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.*

**Il Gestore dell'Infrastruttura "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura"**

VISTO il Regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione del 16 maggio 2019 "*relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Esercizio e gestione del traffico" del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2012/757/UE*";

VISTO il Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 "*Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)*";

VISTO il Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50 "*Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie*";

VISTO il Decreto 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "*Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione*";

VISTO il Decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012 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 in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria*" [norma parzialmente abrogata];

VISTA la Nota ANSF Prot. 009956/2016 del 26 settembre 2016 "*Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario sulle reti regionali di cui al Decreto 5 agosto 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti "Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n°112 per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione*";

VISTE le norme di esercizio (inclusi i testi regolamentari) ad oggi vigenti sulle linee gestite da "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura" così come definite dal Decreto 5 agosto 2016 pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 15/09/2016;

CONSIDERATA l'*Istruzione per l'Esercizio del Sistema di Controllo Marcia Treno* di "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura" IS17 Rev.0 del 30/03/2017;

CONSIDERATA la Disposizione di Esercizio di "Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura" N. 0/2026 del 27/02/2026 "Emanazione del "fascicolo linee" – edizione 2023 – rev.08";

VISTA la Disposizione di Esercizio di "Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Infrastruttura" N. 4/2022 del 29/06/2022 *"Esercizio della tratta bari – andria sud con sst-scmt";*

VISTA la Disposizione di Esercizio di "Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Infrastruttura" N. 3/2025 del 31/01/2025 *"Modifiche alla Disposizione di esercizio n.04/2022 del 29/06/2022 e modifiche/ integrazioni alle Istruzioni per l'esercizio del Sistema di Controllo Marci Treno";*

VISTA la Disposizione di Esercizio di "Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Infrastruttura" N. 3/2026 del 14/04/2026 *"Esonero della comunicazione di perdita punto informativo, con conseguente arresto del treno su binario di stazionamento di una Località di servizio termine corsa";*

CONSIDERATO gli esiti della gestione della modifica *"Installazione della BL per la gestione del punto di linea 06"* di cui al documento FT-DI-SGS-MOD-2025_10_28 VER01 e del relativo Documento di Valutazione dei rischi "**Installazione della BL per la gestione del punto di linea 06 della stazione di Fesca S. Girolamo**" di cui al documento FT-DI-SGS-DVR Rev.00 del 08/06/2026.

CONSIDERATA la nota di Trenitalia SpA, prot. TRNIT-DT.SQCOP20260024207_1 del 16/06/2026 "Trasmissione bozza della Disposizione di Esercizio (Procedura di interfaccia) di Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura (FT-DI)".

*La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.*

TENUTO CONTO delle osservazioni di Ferrotramviaria SpA – Divisione Trasporto, trasmesse con Nota FT-DT, prot. n 07748/26/P del 17/06/2026 “Riscontro alla Vs. Nota Protocollo n. 07366/26/P del 09/06/2026 e successiva correzione”.

emana la seguente Disposizione di Esercizio.

*La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.*

### *Art. 1. Attrezzaggi SST-SCMT*

Gli attrezzaggi di riferimento per il SST-SCMT sono elencati di seguito.

– STAZIONE DI BARI C.LE (inclusa la tratta fino a Fesca S. Girolamo)
  - Linea a singolo binario BAcc;
  - Binari codificati a partire dal CdB 15;
  - Interfacciamento con ACC-M;

– STAZIONE DI FESCA S. GIROLAMO
  - Codificazione dei binari di corsa;
  - Interfacciamento con ACC-M;

– TRATTA FESCA S.GIROLAMO – BIVIO S.SPIRITO (via Aeroporto)
  - Linea a doppio binario BAcc;
  - Binari codificati;
  - Interfacciamento con ACC-M;

– TRATTA FESCA S.GIROLAMO – BIVIO S.SPIRITO (via Palese)
  - Linea a doppio binario BAcc;
  - Binari codificati;
  - Codificazione dei binari di corsa della stazione di Palese;
  - PL protetto da segnali propri su entrambi i lati;
  - Interfacciamento con ACEI nella stazione di Palese;

– BIVIO S.SPIRITO
  - Codificazione dei binari di corsa sul corretto tracciato;
  - Interfacciamento con ACC-M;

– TRATTA BIVIO S. SPIRITO – BITONTO
  - Linea a doppio binario BAcc;
  - Binari codificati;
  - PL protetto da segnali propri su entrambi i lati;
  - Interfacciamento con ACC-M;

– STAZIONE DI BITONTO
  - Binari di corsa codificati;
  - Interfacciamento con ACC-M;

– TRATTA BITONTO – TERLIZZI
  - Linea a doppio binario BAcc;
  - Binari codificati;
  - Interfacciamento BAcc per gli avvisi di Bitonto PBA021 / PBA022d e di Terlizzi PBA030 / PBA029d;

*La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.*

- PL protetti da segnali propri su entrambi i lati;

– STAZIONE DI TERLIZZI
  - Binari di corsa codificati;
  - Interfacciamento con ACC-M;

– TRATTA TERLIZZI – RUVO
  - Linea a doppio binario BAcc;
  - Binari codificati;
  - Interfacciamento BAcc per gli avvisi di Terlizzi PBA033 / PBA034d[1];
  - PL protetti da segnali propri su entrambi i lati;

– STAZIONE DI RUVO
  - Binari di corsa codificati;
  - Interfacciamento con ACC-M;

– TRATTA RUVO – CORATO
  - Linea a doppio binario BAcc;
  - Binari codificati;
  - Interfacciamento con ACC-M;

– STAZIONE DI CORATO
  - Binari di corsa codificati;
  - Interfacciamento con ACC-M;

– TRATTA CORATO – ANDRIA SUD
  - Linea a doppio binario BAcc;
  - Binari codificati;
  - Interfacciamento con ACC-M;

– STAZIONE DI ANDRIA SUD
  - Binari di corsa codificati;
  - Interfacciamento con ACC-M.

La tratta Fesca S.G. – Cecilia, linea banalizzata, è attrezzata con Blocco Automatico a correnti codificate (BAcc) e sistema Train Stop, e non con SST-SCMT.

[1] I PI associati agli avvisi di Ruvo, lato Terlizzi, sono fissi e quindi non collegati con PBA

*La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.*

### *Art. 2. Istruzioni, manuali e profili di linea ad uso del personale*

Sono in vigore le seguenti istruzioni:

– IS17 Rev.0 del 30/03/2017 – "*SCMT Istruzione per l'Esercizio del Sistema di Controllo Marcia Treno*" (ad uso del personale di Gestione della Circolazione GC).

Sono in vigore i seguenti profili plano – altimetrici (con indicazione degli indicatori di velocità massima) dei tracciati:

– BFB PV 01 B 0 Rev.1 del 27/05/2026: Profilo con tabelle di velocità tratta Bari-Bitonto via Palese;

– BFB PV 02 B 0 Rev.1 del 27/05/2026: Profilo con tabelle di velocità tratta Bari-Bitonto via Aeroporto;

– BTR PV 01 B 1 Rev.3 del 15/02/2021: Profilo con tabelle di velocità tratta Bitonto-Terlizzi-Ruvo (valido fino agli stazionamenti di Ruvo);

– PD 17 CCS – SCMT PRO 01 Rev.E del 23/06/2022: Profilo della linea con velocità massime d'orario - tratta Ruvo - Andria Sud (valido dagli stazionamenti di Ruvo).

### *Art. 3. Treni ammessi a circolare.*

La circolazione dei treni è ammessa quando gli stessi hanno una percentuale di massa frenata non inferiore al 90%. In condizioni di degrado che possano manifestarsi su treni in circolazione, al solo scopo di liberare la linea, gli stessi sono ammessi a circolare alla velocità massima di 50 km/h. Nei casi in cui la percentuale di massa frenata residua risulti inferiore al 40% il personale del treno avrà cura di immobilizzare il convoglio e di mettere in atto le procedure per la richiesta di soccorso.

### *Art. 4. Circolazione di treni non protetti dal sistema di protezione della marcia*

1. La circolazione di treni con sistema di protezione della marcia escluso in partenza dalla località di origine per guasto o anormalità alle apparecchiature del sottosistema di bordo (SSB) è vietata. Se il guasto si verifica in corso di viaggio, la circolazione dei treni deve essere limitata al percorso strettamente necessario a raggiungere la località di servizio più idonea a consentire la risoluzione del guasto/anormalità o il ricovero del treno. Tale località deve essere individuata dal DCO, sulla base anche degli accordi raggiunti fra RCC e Sala Operativa dell'Impresa Ferroviaria. Per la circolazione di tali treni che, in base alle norme stabilite dall'ANSFISA non possono superare la velocità di 50 km/h, devono essere applicate le procedure di cui ai commi seguenti.
2. Il Regolatore della Circolazione di giurisdizione, nei casi in cui - secondo le modalità previste dalle procedure di interfaccia vigenti - sia stato avvertito dall'Agente di Condotta della necessità di escludere il SSB del sistema di protezione della marcia, dovrà preventivamente informare il DCO e il RCC per l'individuazione della località di cui al comma 1. Il DCO, dopo aver concordato con il RCC la località di ricovero del treno, deve informare tutti i Regolatori della Circolazioni interessati che il treno circola con SSB escluso, ricevendone conferma con comunicazione registrata
   ***"Inteso treno ..... viaggiante con sistema di protezione della marcia escluso fino a ...".***
   Successivamente il Regolatore della Circolazione che ha ricevuto comunicazione di esclusione del SSB da parte dell' Agente di Condotta, deve comunicare allo stesso AdC inteso con comunicazione registrata:
   ***"Inteso Vostro treno ..... viaggiante con sistema di protezione della marcia escluso. Nulla osta alla ripresa della marcia fino a ..."*** (aggiungendo eventuali ulteriori prescrizioni di movimento, p.es. riduzioni di velocità per presenza di rallentamenti inferiori a 50 Km/h).
3. Nelle località di servizio l'arrivo, la partenza o il transito di un treno non protetto dal sistema di protezione sono ammessi contemporaneamente ad altri movimenti di treno solo quando ricorrano le seguenti condizioni:
   a) quando i treni percorrono itinerari di per sé stessi indipendenti per disposizione di impianto;

La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.

b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali la completa indipendenza degli itinerari.

4. L'eventuale partenza senza la completa protezione offerta dal sistema SCMT deve avvenire secondo la seguente procedura:
   La partenza del treno può avvenire solo dopo che l'Agente di Condotta abbia ricevuto conferma della corretta individuazione del segnale che comanda la partenza del treno e del suo aspetto nonché delle altre eventuali limitazioni presenti sull'itinerario di partenza, da parte dell'Agente di Accompagnamento del Treno; pertanto, lo stesso dovrà ripetere all'Agente di Condotta a voce l'aspetto del segnale oltre ad altre eventuali indicazioni.
5. I medesimi provvedimenti di cui al comma precedente devono essere adottati anche nella località di servizio che delimita il tratto percorso dal treno senza la protezione del SCMT.
6. Qualora sul binario attiguo a quello che deve percorrere il treno non protetto dal sistema di protezione della marcia sia in atto un'interruzione (programmata o accidentale), al treno stesso dovrà essere praticata la seguente prescrizione:
   **"*Non superate velocità di 30 km/h emettendo ripetuti fischi da ... a ... per possibile presenza personale al lavoro sul binario attiguo*".**
   Il tratto da indicare nella prescrizione deve corrispondere al tratto interrotto sul binario attiguo.
   Le misure di cui ai commi 2, 3 e 4 devono essere adottate anche quando, sia ordinata all'Agente di Condotta l'esclusione del sistema di protezione per un determinato tratto di linea.

### *Art. 5. Gestione dei punti di confine*

Sull'intera tratta attrezzata con SCMT (Bari – Andria Sud via Aeroporto e via Palese, compresi tutti i piazzali) l'Agente di Condotta, prima della partenza dalla località di origine del treno avrà cura di disporre l'apparecchiatura di bordo in modalità operativa predisposizione SCMT + predisposizione RSC e dovrà impostare come dato treno il limite di velocità 110 km/h.

La tratta Fesca S.G. – Cecilia è attrezzata con BAcc e Train Stop. Si riportano di seguito le modalità operative coerenti con quanto appena descritto ed in funzione della già implementata funzionalità RSC conseguente alla gestione degli itinerari da/per Cecilia come itinerari deviati preavvisati da codice.

*Condizioni operative per treni pari (Bari – Cecilia)*

- Prima della partenza da Bari C.le o Bari Scalo l'Agente di Condotta provvederà a disporre l'apparecchiatura di bordo in modalità operativa predisposizione SCMT + predisposizione RSC e dovrà impostare come dato treno il limite di velocità 110 km/h;
- Il DCO di Fesca S.G. non deve effettuare itinerari di libero transito (in modo da garantire la fermata obbligatoria ai segnali di partenza di Fesca S.G. direzione Cecilia);
- Nella stazione di Fesca S.G., prima di partire in direzione Cecilia, il personale di condotta, a treno fermo, deve impostare come dato treno la velocità massima di 50 km/h;
- In uscita da Fesca S.G. il treno incontrerà le boe di fine tratta attrezzata che spegneranno la gemma SCMT ed il treno proseguirà con la modalità operativa RSC.

*Condizioni operative per treni dispari (Cecilia – Bari)*

- Prima della partenza da Cecilia l'Agente di Condotta dovrà impostare come dato treno il limite di velocità 50 km/h e dovrà provvede a disporre l'apparecchiatura di bordo in modalità operativa predisposizione SCMT + predisposizione RSC;
- Dopo la partenza, e nel rispetto della tabella di inizio zona codificata, l'Agente di Condotta inserirà la funzionalità RSC;
- Prima della partenza da Fesca S.G. l'Agente di Condotta dovrà impostare come dato treno il limite di velocità 110 km/h.

*La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.*

### *Art. 6. Rispetto della velocità ridotta a 10 km/h gestito da SCMT*

Nelle stazioni di Fesca San Girolamo, Bitonto, Terlizzi, Ruvo e Corato la funzione di velocità di rilascio ridotta a 10 Km/h a partire da 200 metri dal segnale di partenza è assicurata (ove necessario) da SCMT.

### *Art. 7. Procedure in caso di assenza codice in zona codificata*

Quando durante la corsa, sia in linea che sugli itinerari delle Località di Servizio, si manifesta un'Assenza Codice (AC) in zona codificata, l'Agente di Condotta comanda la frenatura rapida (peraltro già azionata dal SSB) deve comunicare la stessa al Regolatore della Circolazione di Giurisdizione tramite Mod. M2/SCMT allegato e può proseguire la marcia solo previa autorizzazione dello stesso Regolatore della Circolazione.

A tal fine il Regolatore della Circolazione, dopo aver effettuato i dovuti accertamenti sugli itinerari nelle Località di Servizio (se AC si è manifestata sugli itinerari) e qualora gli risulti che il tratto di linea non sia ancora occupato da uno o più treni precedenti quello fermo per AC (se AC si è manifestata in linea), autorizzerà l'Agente di Condotta a riprendere la marcia col seguente dispaccio:

***"Agente di Condotta treno … proseguite con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, fino al ritorno di un codice o fino al successivo segnale di prima categoria dal quale prenderete norma".***

L'Agente di Condotta effettuerà, di iniziativa, la specifica marcia a vista in corrispondenza dei PPL incontrati, sul tratto in AC, qualora gli stessi siano protetti dal segnale di blocco.

### *Art. 8. Imperfetta disposizione dei segnali di prima categoria*

In coerenza con il punto 10.9 del RCF emanato con Decreto ANSF n. 4/2012 e ai sensi dell'Art. 20, comma 5, del Regolamento sui Segnali, un segnale luminoso di prima categoria che alterna indebitamente l'aspetto di via libera a quello di via impedita deve essere considerato come "segnalazione di via impedita" e costituisce un'anormalità di circolazione riscontrata dall'Agente di Condotta.

Inoltre, sulle linee con BAcc, per i treni con la funzione di Ripetizione Continua dei Segnali in macchina (RSC) efficiente ed inserita, tale anormalità può determinare reiterati interventi della frenatura d'urgenza del treno e quindi l'esigenza, da parte dell'Agente di Condotta, di escludere la funzione RSC impone l'applicazione dei seguenti passaggi:

a) Informazione al Regolatore della Circolazione dell'anormalità riscontrata che ha causato l'arresto del treno, specificando il punto di arresto e la tratta da percorrere con la funzione RSC esclusa (e quindi in predisposizione SCMT); al riguardo, l'Agente di Condotta indicherà, come termine della tratta da percorrere con funzione RSC esclusa, il segnale di prima categoria che ha determinato l'anormalità alla funzione RSC, a meno che lo stesso agente non abbia altri motivi per estendere la tratta da percorrere con funzione RSC esclusa.

b) Ricevimento della conferma del Regolatore della Circolazione con comunicazione registrata.

Dopo l'esclusione della funzione RSC per la ripresa della marcia con relativo superamento del segnale in oggetto devono essere adottate le norme vigenti per il superamento di un segnale a via impedita.

*La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.*

### *Art. 9. Disallineamento fra l'indicazione del segnale e quella del codice RSC*

Sulle linee con Blocco Automatico a correnti codificate (BAcc), per i treni con RSC efficiente ed inserita, il superamento di un segnale a via libera indebitamente preceduto da un codice 75 (avviso di via impedita) captato a bordo costituisce un'anormalità di circolazione da segnalare all'Agente Manutentore nei modi d'uso.

Il superamento del segnale a via libera indebitamente preceduto dal codice 75 comporta la necessità, da parte dell'Agente di Condotta, di effettuare l'operazione di "Supero Rosso" previa autorizzazione del Regolatore della Circolazione con la seguente formula integrativa:

- Comunicazione dell'Agente di Condotta: ***"Richiesta operazione supero rosso. Treno …. fermo al segnale … (funzione del segnale) di … (eventuale località di servizio) disposto a via libera"***;
- Autorizzazione del Regolatore della Circolazione: ***"Treno … fermo al segnale … di … disposto a via libera, nulla osta effettuazione operazione supero rosso"***.

Dopo aver ricevuto l'autorizzazione ed effettuato l'operazione, l'Agente di Condotta potrà riprendere la marcia attenendosi alle indicazioni del segnale.

Resta inteso che, nel caso il segnale in oggetto si disponga effettivamente a via impedita prima del suo superamento, il nulla osta all'operazione di "Supero Rosso" non ha più alcun valore e per il suo superamento occorre applicare le norme vigenti per il superamento di un segnale a via impedita.

### *Art. 10. Procedure in caso di interventi manutentivi*

Quando occorra procedere ad interventi manutentivi del SST che ne pregiudicano il funzionamento, ai treni interessati dovrà essere richiesta l'esclusione dell'apparecchiatura. Tale esclusione potrà essere richiesta in corrispondenza di un segnale o per una intera tratta con la seguente formula:

**"*Agente di Condotta treno … da … … … a … … … (oppure in corrispondenza del segnale… protezione/partenza/PBA) escludete funzione "SCMT"*.**

Con riferimento all'eventuale smaltimento delle boe Eurobalise, si deve tener conto che esse contengono materiale infiammabile.

### *Art. 11. Procedure in caso di arresto comandato dal SSB-SCMT*

1. In caso di arresto comandato dal SSB (non causato dalla perdita PI) l'Agente di Condotta deve comunicare tale condizione al Regolatore della Circolazione di giurisdizione con la seguente formula:

***"DCO/DM……per arresto comandato dal SSB-SCMT sull'itinerario di arrivo/partenza di……oppure in linea tra il km……..e il Km……tra…….e……..(località limitrofe) si richiede nulla osta alla ripresa della marcia"***

Il Regolatore della Circolazione che ha ricevuto tale comunicazione sull'itinerario di arrivo o partenza, esperiti gli accertamenti del caso, deve autorizzare la stessa nel rispetto delle norme vigenti in caso di arresto sugli itinerari.

In caso di arresto in linea, il DCO, può autorizzare la ripresa della marcia dopo aver verificato, sulla base degli elementi forniti dall'Agente di Condotta e degli altri elementi relativi alla situazione della circolazione da lui rilevabili, che nulla osta alla ripresa della stessa con la formula:

*La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.*

***"Nulla osta vostra ripresa della marcia"***

L'Agente di Condotta, sugli itinerari, deve riprendere la marcia nel rispetto delle prescrizioni ricevute.

L'Agente di Condotta, in linea, dopo aver ricevuto il nulla osta, deve riprendere la marcia non superando la velocità massima di 30 km/h fino al successivo segnale di prima categoria al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera. Dopo la fermata al segnale di prima categoria l'Agente di Condotta potrà riprendere la corsa, prendendo norma dall'aspetto del segnale.

2. Nel caso in cui il segnale di prima categoria sia posto prima di un PLA protetto da segnale proprio, l'Agente di Condotta avrà cura di non superare la velocità massima di 30 km/h fino al superamento del PL stesso considerando la protezione del PL non gestita da SCMT.

Nel caso in cui il relativo segnale di protezione propria sia spento, l'Agente di Condotta si atterrà alle norme previste all'Art. 47 del Regolamento sui Segnali.

Qualora il sopra citato arresto, avvenga sul binario di stazionamento di una Località di Servizio termine corsa per il treno coinvolto ed il punto in cui sia avvenuto coincida con il punto di normale fermata per il treno in arrivo, l'Agente di Condotta è esonerato dal trasmettere al Regolatore della Circolazione di giurisdizione comunicazione registrata in merito, in considerazione del fatto che la relativa autorizzazione alla ripresa della marcia sarebbe inservibile per un treno giunto al termine della propria corsa.

## *Art. 12. Gestione dei rallentamenti*

1. Gestione dei rallentamenti

La gestione è prevista per i rallentamenti che, tramite attrezzaggio dedicato, vengono comunicati al sistema. Sono gestite le seguenti tipologie:

- Con fermata (con o senza pilotaggio);
- Fissi;
- Spostabili;
- Contigui;
- Ravvicinati.

La gestione dei rallentamenti è realizzata:

- In linea;
- Nei bivi;
- Nelle stazioni, limitatamente agli itinerari di corretto tracciato.

2. Funzioni del SST-SCMT

Il SST ha la funzione di trasmettere al SSB le informazioni puntuali necessarie. Questo viene ottenuto con la posa di PI denominati N e con la codifica di apposite informazioni che vengono trasmesse al SSB.

*La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.*

### *Art. 13. Rallentamenti non protetti dal sistema di protezione della marcia dei treni*

1. In caso di rallentamenti determinati da necessità improvvise, fino a quando gli stessi non vengano gestiti dal sistema di protezione della marcia attivo sul tratto di linea interessato, il DM/DCO deve notificare ai treni interessati con comunicazione registrata una riduzione di velocità pari alla velocità del rallentamento, da rispettate a partire dal punto in cui avviene la notifica e fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del rallentamento stesso con la prescrizione ***"Non superate velocità di .... km/h da .... a "***.

   La necessità di prescrivere ai treni quest'ultima riduzione di velocità cesserà quando l'AM avrà notificato con comunicazione registrata al DM/DCO che il rallentamento è gestito dal sistema SCMT attivo sul tratto di linea e di conseguenza il rallentamento verrà notificato nei modi d'uso.

2. Nel caso dei rallentamenti di cui al comma 1, la posa in opera dei segnali di rallentamento di cui al Regolamento sui Segnali (articoli 26 e 28) può avvenire solo contestualmente alla posa degli appositi PI.

3. Qualora il rallentamento non gestito dal sistema di protezione ricada completamente nell'ambito di una località di servizio, la riduzione di velocità può essere limitata all'itinerario - di arrivo, partenza o transito - comprendente per intero l'estesa del rallentamento ***"Non superate velocità di .... km/h sull'itinerario di (arrivo oppure partenza oppure transito) a , per rallentamento non gestito dal sistema di protezione della marcia"***.

In tal caso i treni dovranno essere preventivamente fermati al segnale che comanda tale itinerario e, dopo la notifica della riduzione di velocità, fatti proseguire disponendo il segnale a via libera.

4. In caso di circolazione di treni con il sistema di protezione della marcia escluso su un tratto interessato da rallentamenti con velocità inferiore a 50 km/h, ai treni stessi deve essere prescritta una riduzione di velocità pari a quella prevista dal rallentamento più basso. Pertanto nei casi di cui all'Art. 4, commi 1 e 2, della presente *disposizione di esercizio*, prima di consentire la partenza o la ripresa della corsa, ciascun DM/DCO interessato dovrà verificare se sulla tratta fino alla successiva località di servizio esistono rallentamenti con velocità inferiore a 50 km/h e, in caso affermativo, dovrà notificare all'Agente di Condotta una riduzione di velocità, pari a quella prevista dal rallentamento più basso, dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del rallentamento "**Non superate velocità di .... km/ h da ..... a .... per sistema di controllo velocità di rallentamento non attivo**".

5. Le stesse procedure si applicano anche alle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti non gestite dal sistema di protezione della marcia.

### *Art. 14. Anormalità ai Punti Informativi del sistema SCMT*

A seguito della perdita di un Punto Informativo PI (visualizzazione sull' interfaccia uomo/macchina del codice 37 o dell'icona di TRAIN TRIP) o di 2 PI consecutivi (visualizzazione sull' interfaccia uomo/macchina del codice 39), il sistema SCMT comanda la frenatura del treno fino all'arresto.

Per determinati veicoli, in luogo dei codici 37 e 39, viene visualizzata la dizione "Perdita PI SCMT".

L'anormalità viene visualizzata a treno fermo con specifico messaggio e/o icona all'Agente di Condotta.

L'Agente di Condotta nel caso di arresto del treno in corrispondenza del segnale di protezione o di partenza oppure sull'itinerario di arrivo o di partenza di una località di servizio, deve, con comunicazione registrata, segnalare l'anormalità al Regolatore della Circolazione di giurisdizione della località interessata.

*La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.*

Nel caso specifico di arresto in linea oppure al segnale di PBA o di protezione propria di un PL di linea, l'Agente di Condotta deve, con comunicazione registrata, segnalare l'anormalità al DCO.

Per comunicare l'anormalità l'Agente di Condotta deve utilizzare le seguenti formule o avvalersi del Mod. M2/SCMT allegato.

Formula a):

*"SCMT rilevato guasto con visualizzazione dell'icona di TRAIN TRIP con arresto del treno al segnale di protezione/partenza di ……*

***oppure** con arresto del treno sull'itinerario di ……(arrivo/partenza) di……*

***oppure** con arresto del treno al segnale di PBA n°… tra ……. e ……*

***oppure** con arresto del treno al segnale di protezione propria PL km …*

***oppure** con arresto del treno tra il km …… ed il km …… (cippi chilometrici limitrofi) tra ……e …";*

Formula b):

*"SCMT rilevato guasto a terra con Perdita PI SCMT oppure codice 37 oppure 39, con arresto del treno*

*al segnale di protezione/partenza di ……*

***oppure** con arresto del treno sull'itinerario di……(arrivo/partenza) di…….*

***oppure** con arresto del treno al segnale di PBA n°……...tra ……. e ……*

***oppure** con arresto del treno al segnale di protezione propria PL km …*

***oppure** con arresto del treno tra il km …… ed il km …… (cippi chilometrici limitrofi) tra …… e …".*

Nel caso di arresto ad un segnale fisso o sull'itinerario di arrivo/partenza, a richiesta verbale del Regolatore della Circolazione di giurisdizione, l'Agente di Condotta deve precisare verbalmente se il segnale è a via libera o a via impedita.

In tutti i predetti casi, il Regolatore della Circolazione di giurisdizione deve, per quanto nelle sue possibilità, accertare che l'anormalità non sia dipesa da un indebito superamento di un segnale a via impedita.

Qualora l'arresto, avvenga sul binario di stazionamento di una Località di Servizio termine corsa per il treno coinvolto ed il punto in cui sia avvenuto coincida con il punto di normale fermata per il treno in arrivo, l'Agente di Condotta è esonerato dal trasmettere al Regolatore della Circolazione di giurisdizione comunicazione registrata in merito, in considerazione del fatto che la relativa autorizzazione alla ripresa della marcia sarebbe inservibile per un treno giunto al termine della propria corsa.

***Modalità per la ripresa della marcia***

Per la ripresa della marcia deve essere osservato quanto di seguito indicato.

***a) Arresto del treno in precedenza ad un segnale fisso di protezione o partenza di una Località di Servizio o di un PBA***

Nel caso di ricevimento della comunicazione di cui sopra il Regolatore della Circolazione di giurisdizione deve, qualora l'Agente di Condotta abbia precisato che il relativo segnale sia disposto a via libera, autorizzare con comunicazione registrata lo stesso a riprendere la marcia con la seguente formula:

*"Rispettate l'indicazione del segnale"*

La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.

Nel caso in cui l'Agente di Condotta abbia invece precisato che il relativo segnale sia disposto a via impedita o spento, per il proseguimento devono essere adottate le norme in vigore previste per il superamento di segnale a via impedita o spento.

***b) Arresto del treno in precedenza ad un segnale fisso di protezione propria di un PL***

Nel caso di arresto ad un segnale di protezione propria di un PL, l'Agente di Condotta, dopo aver comunicato l'anormalità al DCO deve riprendere la marcia di iniziativa attenendosi a quanto disciplinato dall'Art. 47 del Regolamento sui Segnali.

***c) Arresto del treno nell'ambito della Località di Servizio (itinerario di arrivo o partenza)***

Nel caso di ricevimento della comunicazione di cui sopra, il Regolatore della Circolazione di giurisdizione deve, qualora il relativo segnale che comanda l'itinerario non sia stato superato e l'Agente di Condotta abbia precisato la disposizione a via libera dello stesso, autorizzare con comunicazione registrata lo stesso Agente di Condotta a riprendere la marcia con la seguente formula:

*"Rispettate l'indicazione del segnale"*

Nel caso in cui l'Agente di Condotta abbia invece precisato che il segnale che comanda l'itinerario, sia invece disposto a via impedita, spento o sia stato superato, per il proseguimento devono essere adottate le norme in vigore previste per il superamento di segnale a via impedita o spento.

***d) Arresto del treno in linea non in precedenza di un segnale fisso***

Nel caso di ricevimento della comunicazione di cui sopra il DCO deve autorizzare, con comunicazione registrata, l'Agente di Condotta a riprendere la corsa con la seguente formula:

*"Proseguite con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al PBA n°……/segnale di protezione di …… (successivo segnale fisso) dal quale prenderete norma."*

Inoltre, se presenti, deve prescrivere marcia a vista in corrispondenza dei PL presenti fra il primo cippo chilometrico ed il primo segnale incontrato.

Nel caso particolare in cui tra i cippi chilometrici comunicati dall'Agente di Condotta sia ubicato un

segnale di PBA / Protezione Propria PL e non sia possibile accertare se il convoglio l'abbia superato o meno, il DCO deve autorizzare, con comunicazione registrata, l'Agente di Condotta a riprendere la corsa con la seguente formula:

*"Proseguite con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al Km…… (secondo cippo comunicato dove riceverà ulteriore prescrizione per il proseguimento), oppure al PBA n°…… (se incontrato prima del secondo cippo) dal quale prenderete norma."*

Inoltre, se presenti, deve prescrivere marcia a vista in corrispondenza dei PL presenti fra il primo ed il secondo cippo chilometrico.

*La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.*

### *Art. 15. Anormalità ai Punti Informativi di rallentamento*

In caso di guasto o anormalità ai Punti Informativi PI di rallentamento, è possibile che il sottosistema di bordo del SCMT attivi la frenatura di urgenza fino all'arresto del treno, visualizzando il messaggio di errore "Probabile rallentamento non gestito" (codice errore 44), in tal caso la riduzione di velocità potrebbe non risultare correttamente gestita dal sottosistema di bordo.

L'Agente di Condotta, a seconda del punto di arresto del treno e delle prescrizioni di rallentamento in suo possesso, deve comunicare l'anormalità al Regolatore della Circolazione di giurisdizione, con comunicazione registrata, adottando le seguenti formule:

***a) Qualora il rallentamento prescritto debba essere ancora impegnato o sia stato parzialmente impegnato:***

*"SCMT rilevato guasto a terra con visualizzazione del messaggio "probabile rallentamento non gestito" con arresto del treno tra il Km…..e il Km…..(cippi chilometrici limitrofi) tra…….e……..(località di servizio limitrofe) oppure sull'itinerario di ……..(arrivo/partenza)di…….(località di servizio). Rallentamento cui prescrizioni in mio possesso non ancora impegnato oppure impegnato parzialmente."*

Per la trasmissione di tale comunicazione può essere utilizzato il Mod. M2/SCMT.

Il Regolatore della Circolazione di giurisdizione, ricevuta la predetta comunicazione, deve verificare se sulla tratta interessata esistono rallentamenti ed autorizzare, con comunicazione registrata, l'Agente di condotta alla ripresa della marcia con la seguente formula:

*"Nulla osta alla vostra ripresa della marcia non superando la velocità di ……Km/h (velocità prevista dal rallentamento) fino a ……..(primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del rallentamento) oppure sull'itinerario di……(arrivo/partenza/transito) di ……..(località di servizio)."*

***b) Qualora il rallentamento prescritto sia stato già effettuato:***

*"SCMT rilevato guasto a terra con visualizzazione del messaggio "probabile rallentamento non gestito" con arresto del treno tra il Km…..e il Km…..(cippi chilometrici limitrofi) tra…….e……..(località di servizio limitrofe) oppure sull'itinerario di ……..(arrivo/partenza)di…….(località di servizio). Rallentamento cui prescrizioni in mio possesso già effettuato."*

Per la trasmissione di tale comunicazione può essere utilizzato il Mod. M2/SCMT.

Il Regolatore della Circolazione di giurisdizione, ricevuta la predetta comunicazione, deve verificare se sulla tratta interessata esistono rallentamenti ed autorizzare, con comunicazione registrata, l'Agente di condotta alla ripresa della marcia con la seguente formula:

*"Nulla osta alla vostra ripresa della marcia senza ulteriori riduzioni di velocità."*

***c) Qualora non sia prescritto alcun rallentamento:***

*"SCMT rilevato guasto a terra con visualizzazione del messaggio "probabile rallentamento non gestito" con arresto del treno tra il Km…..e il Km…..(cippi chilometrici limitrofi) tra…….e……..(località di servizio limitrofe) oppure sull'itinerario di ……..(arrivo/partenza)di…….(località di servizio). Nessun rallentamento prescritto sulla tratta."*

Per la trasmissione di tale comunicazione può essere utilizzato il Mod. M2/SCMT.

Il Regolatore della Circolazione di giurisdizione, ricevuta la predetta comunicazione, deve verificare se sulla tratta interessata esistono rallentamenti ed autorizzare, con comunicazione registrata, l'Agente di condotta alla ripresa della marcia con la seguente formula:

*"Nulla osta alla vostra ripresa della marcia senza ulteriori riduzioni di velocità."*

*La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.*

In tutti i casi, il Regolatore della Circolazione deve richiedere l'intervento dell'Agente Manutentore nei modi d'uso.

### *Art. 16. Partenza dei treni con il veicolo di testa oltre il segnale di partenza / tabella limite SCMT*

Qualora la partenza del treno da una Località di Servizio debba avvenire con il veicolo di testa oltre il segnale di partenza / tabella limite SCMT, l'Agente di Condotta deve darne avviso scritto al Regolatore della Circolazione di giurisdizione.

Il Regolatore della Circolazione, nelle Località di Servizio in ACC-M, dopo essersi accertato che il segnale di partenza sia disposto a via libera, deve autorizzare l'Agente di Condotta alla partenza con la seguente prescrizione:

*"Con segnale disposto a via libera, si autorizza partenza treno ……dal binario…….. La funzione SCMT potrà attivarsi al successivo PI di segnale di 1° categoria"*

Nelle Località di Servizio in CTC e in tutti in casi in cui il segnale di partenza sia disposto a via impedita, il Regolatore della Circolazione deve autorizzare la partenza del treno con le prescrizioni previste per la partenza a via impedita.

### *Art. 17. Mancata attivazione automatica della funzione SCMT*

In caso di mancata attivazione automatica della funzione SCMT l'agente di condotta deve ritenere guasto il PI in corrispondenza del quale doveva attivarsi la funzione stessa e proseguire fino al successivo PI di segnale fisso.

Qualora dopo il passaggio sul successivo PI di segnale fisso, la funzione SCMT si attivi, l'Agente di Condotta può proseguire la marcia senza particolari precauzioni e deve avvisare il Regolatore della Circolazione di giurisdizione del guasto a terra con la seguente formula:

*"RdC …… rilevata mancata attivazione SCMT in partenza da ……".*

Il Regolatore della Circolazione, solo in caso di reiterate segnalazioni, deve segnalare l'anormalità all'Agente Manutentore nei modi d'uso.

Nel caso in cui, dopo il passaggio sul successivo PI di segnale fisso, la funzione SCMT non si dovesse attivare, l'Agente di Condotta deve ritenere il SSB guasto ed adottare le norme previste in caso di esclusione del SSB stesso.

### *Art. 18. Comunicazioni telefoniche*

Le comunicazioni telefoniche tra il Regolatore della Circolazione e il personale del treno sono assicurate dalla coesistenza delle seguenti tecnologie:

- sistema radio GSM-R (secondo quanto disposto dalle norme del Gestore);
- sistema di collegamento "terra – treno" (esclusivamente per i veicoli che ne sono provvisti);
- telefoni in cassa stagna presso le banchine, i PBA, i segnali di protezione/partenza e nei piazzali delle località di servizio.

*La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.*

### *Art. 19. Giurisdizione DCO*

La giurisdizione della DCO si estende sino a Andria Sud e comprende tutte le tratte elencate all'Art.1 della presente *disposizione di esercizio*.

### *Art. 20. Pubblicazione e distribuzione*

La presente *disposizione di esercizio* è pubblicata in formato *pdf* sul sito internet www.ferrotramviaria.it e, per il personale di Ferrotramviaria SpA, anche sulla intranet aziendale.

Le imprese ferroviarie, nel rispetto di quanto disciplinato nel proprio *Sistema di Gestione della Sicurezza*, restano incaricate di portare a conoscenza del proprio personale interessato i contenuti della presente *disposizione di esercizio*.

Relativamente a Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura, la presente *disposizione di esercizio* deve essere distribuita, in forma controllata mediante lista di distribuzione, dal RMOV e dal RMI (ognuno per competenza) a tutto il personale interessato.

**IL RESPONSABILE DELLA DIVISIONE INFRASTRUTTURA**

**(GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA)**

**ING. VITO MASTRODONATO**

Firmato digitalmente da: Vito Mastrodonato
Data: 17/06/2026 21:37:44

*La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.*

## ALLEGATO – MOD. M2/SCMT

**FERROTRAMVIARIA SpA**
FERROVIE DEL NORD BARESE

**Mod. M.2/SCMT**

00000

Agente di Condotta del treno _____ del _____

Si dà avviso al DCO/DM (1) di _____

N°_____ /_____dell'AdC

Ora di trasmissione _____

1 Assenza Codice **(AC)** rilevata in zona codificata.

- ☐ sull'itinerario di arrivo / partenza (1) _____ (2) di _____
- ☐ tra il Km _____ ed il Km _____ *(cippi chilometrici limitrofi)* tra _____ e_____

2 SCMT rilevato guasto a terra con visualizzazione icona **TRAIN TRIP** con arresto del treno

- ☐ al segnale di protezione / partenza (1) _____ (2) di _____
- ☐ sull'itinerario di arrivo / partenza (1) _____ (2) di _____
- ☐ al segnale di PBA n° _____ tra _____ e _____
- ☐ al segnale di protezione propria PLA Km _____
- ☐ tra il Km _____ ed il Km _____ *(cippi chilometrici limitrofi)* tra _____ e_____

3 SCMT rilevato guasto a terra con **PERDITA PI SCMT / codici** (1) 37 / 39 (1) con arresto del treno

- ☐ al segnale di protezione / partenza (1) _____ (2) di _____
- ☐ sull'itinerario di arrivo / partenza (1) _____ (2) di _____
- ☐ al segnale di PBA n° _____ tra _____ e _____
- ☐ al segnale di protezione propria PLA Km _____
- ☐ tra il Km _____ ed il Km _____ *(cippi chilometrici limitrofi)* tra _____ e_____

4 SCMT rilevato guasto a terra con visualizzazione del messaggio "**PROBABILE RALLENTAMENTO NON GESTITO**" con arresto del treno

- ☐ sull'itinerario di arrivo / partenza (1) _____ (2) di _____
- ☐ tra il Km _____ ed il Km _____ *(cippi chilometrici limitrofi)* tra _____ e_____

Rallentamento cui prescrizioni in mio possesso ***non ancora impegnato oppure impegnato parzialmente***.

5 SCMT rilevato guasto a terra con visualizzazione del messaggio "**PROBABILE RALLENTAMENTO NON GESTITO**" con arresto del treno

- ☐ sull'itinerario di arrivo / partenza (1) _____ (2) di _____
- ☐ tra il Km _____ ed il Km _____ *(cippi chilometrici limitrofi)* tra _____ e_____

Rallentamento cui prescrizioni in mio possesso ***già effettuato***.

6 SCMT rilevato guasto a terra con visualizzazione del messaggio "**PROBABILE RALLENTAMENTO NON GESTITO**" con arresto del treno

- ☐ sull'itinerario di arrivo / partenza (1) _____ (2) di _____
- ☐ tra il Km _____ ed il Km _____ *(cippi chilometrici limitrofi)* tra _____ e_____

***Nessun rallentamento prescritto*** sulla tratta.

7 Per **ARRESTO COMANDATO DAL SSB-SCMT**

- ☐ sull'itinerario di arrivo / partenza (1) _____ (2) di _____
- ☐ tra il Km _____ ed il Km _____ *(cippi chilometrici limitrofi)* tra _____ e_____

si richiede nulla osta alla ripresa della marcia.

8 Partenza del treno con veicolo di testa oltre il segnale di partenza / tabella limite SCMT (1).

9 Rilevata **MANCATA ATTIVAZIONE SCMT**, in partenza da _____

L'Agente di Condotta _____

Il DCO / DM (1) _____

Il DCO / DM (1) deve ripetere il dispaccio e trasmettere il seguente N. _____/_____ (progressivo/saltuario)

(1) Depennare la dizione non occorrente
(2) Indicare la dizione occorrente in caso di segnalamento plurimo

*La diffusione o la riproduzione del presente documento è vietata. Il logo è di proprietà Ferrotramviaria SpA.*