

GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA

Catania li 26 NOV. 2019

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N. 9 /2019

Al Dirigente Tecnico
C.U.O.T. Stazioni
C.U.O.T. Scorta – Trazione
C.U.O.T. Infrastrutture Civili
C.U.O.T. Infrastrutture Tecnologiche

Si rende noto a tutto il personale interessato che sulla linea ferroviaria extraurbana Catania Borgo – Riposto, al fine di dare piena attuazione alle raccomandazioni ANSF sui dispositivi di sabbatura dei veicoli ferroviari, viene adottata la Procedura “Attività da svolgere a seguito dell’azionamento delle sabbie” REV 0 del 21 novembre 2019, allegata alla presente.

Sarà cura dei responsabili delle unità organizzative interessate, provvedere alla informazione e formazione di tutti gli agenti interessati su quanto disposto con la presente disposizione.

La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore il 23 dicembre 2019.

Il Direttore di Esercizio
(Dott. Ing. Sebastiano Gentile)





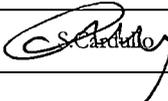
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI ED IL TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE

GESTIONE GOVERNATIVA
FERROVIA CIRCUMETNEA

PROCEDURA PER LE

ATTIVITÀ DA SVOLGERE A SEGUITO DELL'AZIONAMENTO DELLE SABBIERE

REV.	DATA	DESCRIZIONE DELLA REVISIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	21/11/2019	PRIMA EMISSIONE	 S. Cardullo	 S. Contino	 S. Gentile

Sommario

1. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE	3
2. ACRONIMI E ABBREVIAZIONI	3
3. RESPONSABILITA'	3
4. CONTESTO OPERATIVO	4
5. MODALITA' OPERATIVE.....	4
6. RIFERIMENTI NORMATIVI	5

1. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Considerato che in determinate situazioni e/o condizioni la quantità, la composizione e la granulometria della sabbia utilizzata dai treni, sono parametri rilevanti per il rischio “perdita occupazione del binario” ove sono presenti i CdB, la presente procedura ha lo scopo di disciplinare la gestione degli aspetti di sicurezza legati all’effettuazione o rilevamento dell’ operazione di sabbiatura manuale o automatica da parte del Macchinista (Agente di Condotta – AdC), nelle situazioni e/o condizioni di seguito descritte.

La presente procedura si applica sulla linea ferroviaria extraurbana della Ferrovia Circumetnea (Catania Borgo – Riposto), e disciplina i ruoli, le responsabilità, le modalità operative di interfaccia e le attività che il personale interessato deve svolgere nel caso di effettuazione o rilevamento della predetta operazione di sabbiatura

2. ACRONIMI E ABBREVIAZIONI

Sigla	Acronimi
ANSF	Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria
CdB	Circuiti di Binario
DCO	Dirigente Centrale Operativo
FCE	Ferrovia Circumetnea
OMG	Operatore di Movimento e Gestione
RCT	Regolamento Circolazione dei Treni

3. RESPONSABILITA’

Le responsabilità per lo svolgimento delle attività descritte nel Capitolo 5 (presente procedura), devono essere rispettate dal seguente personale:

- Macchinista (Agente di Condotta – AdC);
- Dirigente Centrale Operativo (Regolatore della Circolazione – RdC);
- Operatore di Movimento e Gestione;
- Capo Unità Tecnica Manutenzione Infrastruttura;
- Capo Operatore Manutenzione Infrastruttura.

4. CONTESTO OPERATIVO

Sull'intera linea Ferrovia extraurbana della Circumetnea, il rischio della perdita di occupazione del Circuito di Binario da parte del treno, generato dall'eccessivo rilascio di sabbia o da una composizione della stessa non conforme alla specifica tecnica di riferimento, ha possibilità di accadimento esclusivamente sui binari di circolazione delle stazioni, in quanto sul resto dell'intera linea non esistono tratte codificate.

Per tale motivo, è vietato al Macchinista effettuare l'operazione di sabbatura, se possibile, all'interno delle stazioni.

Fermo restando che il macchinista qualora ricorrano le seguenti situazioni:

- 1) se il treno rischia di oltrepassare un segnale a via impedita o in presenza di altri inconvenienti seri e lo spargimento di sabbia favorirebbe l'aderenza;
- 2) in fase di avviamento;
- 3) quando l'operazione sia necessaria per la prova della sabbiera sul mezzo di trazione.

deve comunque avere la possibilità di attivare manualmente il dispositivo per lo spargimento della sabbia anche in corrispondenza dei predetti punti e/o situazioni, ne discende che al verificarsi delle citate eventualità dovrà osservare quanto previsto al successivo capitolo 5.

5. MODALITA' OPERATIVE

Il **Macchinista** che effettui una operazione di sabbatura manuale o automatica, dovrà informare tempestivamente il Capotreno, il quale a mezzo di comunicazione registrata ne darà avviso al DCO, specificando la stazione ed il binario o ente in cui è avvenuta tale operazione.

La comunicazione di cui sopra dovrà essere effettuata anche quando il Macchinista non abbia effettuato direttamente tale operazione, ma abbia rilevato una eccessiva quantità di sabbia sul binario.

Nel caso in cui l'operazione in argomento sia effettuata in una stazione abilitata, il capotreno o il macchinista (in caso di movimento di manovra), dovranno avvisare l'OMG che dovrà trasmettere regolare fonogramma al DCO.

Il **Dirigente Centrale Operativo**, a seguito della precedente comunicazione, al fine di garantire la sicurezza della circolazione dovrà attuare le seguenti azioni:

- Disporrà a via impedita i segnali di protezione e/o di partenza per i treni i cui itinerari comprendono i binari o gli enti interessati dalla predetta operazione;
- Ordinerà ai treni interessati, di superare con marcia a vista il segnale disposto a via impedita, specificando il tratto di binario interessato e/o l'ente interessato dallo spargimento della sabbia, per tutta la durata dell'anormalità;
Si ribadisce che, nelle stazioni abilitate, la prescrizione ai treni di superare con marcia a vista un segnale di partenza disposto a via impedita dovrà essere prescritta dal DCO per il tramite dell'OMG.
- Comunicherà con regolare fonogramma l'anormalità al Capo Unità Tecnica Manutenzione Infrastruttura del cantiere di pertinenza o reperibile, specificando il tratto di binario e/o l'ente interessato, affinché si provveda al ripristino delle normali condizioni del binario;

- Provvederà a quanto di pertinenza per l'autorizzazione dell'intervento di manutenzione da effettuarsi in regime di interruzione;
- Ricevuta la comunicazione di riattivazione del tratto di binario e/o ente precedentemente interessato dai lavori, provvederà al ripristino delle normali condizioni di esercizio.

Il Capo Unità Tecnica Manutenzione Infrastruttura si adopererà per l'invio della squadra di manutenzione preposta al ripristino delle normali condizioni del binario.

Il Capo Operatore, per l'effettuazione dell'intervento manutentivo sul tratto e/o ente interessato, si atterrà alle norme previste per le interruzione dal RCT.

6. RIFERIMENTI NORMATIVI

- 1) D. Lgs. 14 maggio 2019, n. 50: Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie. (19G00057) (GU Serie Generale n.134 del 10-06-2019);
- 2) REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 402/2013 DELLA COMMISSIONE del 30 aprile 2013 relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009;
- 3) NOTA ANSF n° 0021053 28/10/2019.