

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 07 - 2024

PROCEDURA DI INTERFACCIA. MODIFICHE AD ALCUNE DISPOSIZIONI 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 Disposizioni di Esercizio n° 01/2019, n° 03/2019, n° 06/2019, n° 08/2019, n° 12/2019, n° 01/2020, n° 01/2021, n° 03/2021, n° 01/2022, n° 07/2022, n° 06/2023 e n° 01/2024, si emana la seguente:

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

1. FINALITÀ

Con la presente Disposizione di Esercizio si apportano modifiche:

- al Regolamento per la circolazione dei treni (RCT) cui Disposizioni di Esercizio n° 01/2019, n° 01/2020, n° 01/2022, n° 07/2022, n° 06/2023 e n° 01/2024;
- alla Prefazione all'orario di servizio (POS) cui Disposizioni di Esercizio n° 03/2019, n° 01/2020, n° 01/2022 e n° 07/2022;
- all'Istruzione per il servizio dei manovratori (ISM) cui Disposizioni di Esercizio n° 06/2019, n° 01/2020, n° 01/2022, n° 07/2022 e n° 01/2024;
- all'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco elettrico automatico (IEBA) cui Disposizioni di Esercizio n° 08/2019, n° 01/2020, n° 01/2022 e n° 01/2024;
- al Piano di emergenza interno (PEI) cui Disposizioni di Esercizio n° 12/2019, n° 01/2020, n° 01/2021, n° 03/2021 e n° 07/2022.

Le principali modifiche introdotte riguardano:

- l'adeguamento delle norme relative alle manovre oltre il punto protetto dal segnale di protezione (RCT articolo 7.6. e ISM articolo 20.6.);
- l'adeguamento delle norme relative allo spostamento degli incroci (RCT articoli 9.3., 9.4., 15.1. e 21.2.);
- l'adeguamento delle norme relative al guasto delle telecomunicazioni (RCT articolo 21.2.);
- l'adeguamento delle norme relative all'indebita presenza di persone o di animali di grossa taglia sulla sede ferroviaria (RCT articolo 23.2.9. e PEI articolo 7.18.);
- l'adeguamento delle norme relative al soccorso ai treni, in particolare quelle riguardanti le operazioni tecniche propedeutiche alla ripartenza, la ripresa della corsa e il trasbordo dei viaggiatori (RCT articoli 24.5., 24.6. e 24.7. e PEI articolo 7.11.);
- l'adeguamento della numerazione dei treni (POS articolo 3. comma 3.);
- l'adeguamento delle norme relative alle emergenze, in particolare quelle riguardanti le comunicazioni per l'arresto della circolazione dei treni, per la disalimentazione e la messa a terra della linea aerea di contatto e per l'autorizzazione al ripristino della circolazione dei treni, nonché quelle riguardanti la possibilità di intervento del personale delle Imprese Ferroviarie a sussidio del personale dei treni e lo scambio di informazioni in caso di pronto soccorso sanitario (PEI articoli 7.5.2., 7.15., 7.16., 7.17., 9. e 10.1.);

- l'adeguamento e l'allineamento del contenuto di alcuni articoli dei testi normativi.

2. MODIFICHE AL REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI

– Articolo 7.6. – Il testo è così sostituito:

Di regola i movimenti di manovra non devono superare il punto protetto dal segnale di protezione, indicato sul terreno dall'apposito picchetto limite delle manovre previsto dal Regolamento sui segnali.

Quando eccezionalmente si presenti la necessità di manovrare oltre tale punto, il dirigente movimento:

- quando la circolazione dei treni è regolata con il regime del blocco elettrico, deve preventivamente provvedere a fare trattenere nella stazione limitrofa i treni attesi, adottando le norme previste dall'articolo 6.12.;
 - quando la circolazione dei treni è regolata con il regime del blocco telefonico, non deve concedere la via libera ai treni attesi dal lato dove si svolge il movimento di manovra;
 - deve preventivamente acquisire la libertà della tratta interessata procurandosi, o accertandolo direttamente, il giunto dell'ultimo treno transitatovi.
- ### **– Articolo 9.3. – Il quarto, il quinto, il sesto e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

Lo spostamento dell'incrocio deve essere effettuato tra il dirigente movimento della stazione sede di incrocio e il dirigente movimento della stazione limitrofa previe intese verbali.

Formula 16: SOPPRESSA.

Lo spostamento dell'incrocio impone al dirigente movimento interessato di provvedere all'arresto del treno da trattenere nella propria stazione rispetto al treno incrociante. Qualora l'incrocio sia stato spostato in una stazione, spetta al dirigente movimento di quest'ultima l'iniziativa per qualsiasi altro spostamento.

Formula 17: SOPPRESSA.

È ammesso che lo spostamento dell'incrocio interessi più di un treno da fare trattenere rispetto a un solo treno da far avanzare o viceversa. In tal caso, nelle intese verbali deve essere specificato la quantità dei treni oltre al numero di ognuno.

– Articolo 9.4. – Il testo è così sostituito:

Il dirigente movimento della stazione che ha disposto per lo spostamento dell'incrocio deve darne avviso verbale ai posti intermedi presenziati interposti fino alla stazione limitrofa abilitata.

– Articolo 15.1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:

Il dirigente movimento di una stazione sede di incrocio può, previo spostamento dell'incrocio stesso, disporre per l'anticipo di corsa di un treno. In tal caso, nelle relative intese verbali devono essere specificati i minuti di anticipo con cui si intende far avanzare il treno.

– Articolo 18.2.7. – Il testo della lettera c) è così sostituito:

c) autorizzare la circolazione di eventuali mezzi d'opera sul binario interrotto;

– Articolo 18.2.8. – Il quarto e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:

Spetta sempre all'agente titolare, dopo aver ricevuto la concessione dell'interruzione, autorizzare la circolazione di eventuali mezzi d'opera sul binario interrotto.

Quando la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto debba avvenire da stazioni diverse da quella designata, il dirigente movimento di quest'ultima deve avvisare, con comunicazione registrata, i dirigenti movimento interessati per l'avvenuta concessione dell'interruzione.

– Articolo 21.2. – Il testo è così sostituito:

In caso di guasto delle telecomunicazioni e, comunque, in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi a disposizione, il personale del Gestore dell'Infrastruttura e quello delle Imprese Ferroviarie deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare, per quanto possibile, la continuità della circolazione dei treni.

Sulle linee a semplice binario, venendo a mancare il funzionamento delle telecomunicazioni, gli incroci possono essere spostati da stazione a stazione con il solo uso del blocco elettrico, purché sia efficiente; in caso contrario, gli incroci devono essere mantenuti nelle stazioni stabilite.

In caso di guasto delle telecomunicazioni sulle linee esercitate in telecomando, il servizio può continuare purché i segnali possano essere regolarmente disposti a via libera; nel caso in cui ciò non risulti possibile, la circolazione

dei treni deve essere arrestata fino alla riparazione del guasto.

- **Articolo 23.2.9. – Il titolo, il primo capoverso e la nota (1) sono così sostituiti e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:**

23.2.9. Indebita presenza di persone o di animali di grossa taglia sulla sede ferroviaria

L'agente di condotta che rilevi l'indebita presenza o l'attraversamento della sede ferroviaria lungo la linea da parte di persone o di animali di grossa taglia deve subito arrestare il proprio treno e segnalare l'anormalità, con comunicazione registrata, al dirigente movimento della successiva stazione, fornendo tutte le informazioni necessarie per la precisa localizzazione dell'evento.

(1) Non superate la velocità di 30 km/h emettendo ripetuti fischi da a (*cippo chilometrico o località di servizio; oppure: sull'itinerario di arrivo e/o di partenza di*) per (*motivo*).

Norme analoghe devono essere adottate anche nel caso in cui l'evento si verifichi nell'ambito di una stazione; in tal caso, i treni interessati devono essere arrestati in corrispondenza del segnale di protezione o di partenza della stazione e la riduzione di velocità deve essere delimitata dal relativo itinerario.

- **Articolo 24. – Dopo l'articolo 24.4. è inserito il nuovo articolo 24.5.:**

24.5. OPERAZIONI TECNICHE PROPEDEUTICHE ALLA RIPARTENZA

In tutti i casi di soccorso, all'aggancio dei due convogli deve provvedere il personale del treno che ha richiesto soccorso. Qualora le operazioni per l'aggancio dei convogli, per la prova del freno o per qualsiasi altra esigenza richiedano l'impegno dell'interbinario da parte del personale dei treni, l'agente di condotta del treno che ha richiesto soccorso deve comunicare verbalmente tale esigenza al dirigente movimento interessato; quest'ultimo deve provvedere all'arresto della circolazione sul/sui binario/i attiguo/i, dandone avviso, con comunicazione registrata (1), all'agente di condotta.

Le Imprese Ferroviarie devono emanare specifiche disposizioni atte a disciplinare tutti gli aspetti relativi alle operazioni di aggancio e ai controlli del proprio personale; in tutti i casi, l'intero convoglio deve rispettare i limiti stabiliti dalle norme tecniche di esercizio previsti dalla Prefazione all'orario di servizio.

Al termine delle operazioni tecniche necessarie, l'agente di condotta del treno che ha richiesto soccorso ne darà avviso, con comunicazione registrata (2), al dirigente movimento al quale era stata fatta la richiesta di soccorso, richiedendo l'autorizzazione per la ripresa della corsa verso la successiva stazione o per la retrocessione verso la precedente stazione; in quest'ultimo caso, se trattasi di soccorso a un treno fermo in linea, il dirigente movimento di cui sopra deve estendere tale avviso, con comunicazione registrata, al dirigente movimento della stazione attigua.

L'agente di condotta dell'intero convoglio dovrà rispettare le prescrizioni di movimento in suo possesso per la tratta e il senso di marcia interessati, unitamente a quelle eventualmente notificate dal dirigente movimento interessato all'atto dell'autorizzazione per la ripresa della corsa o per la retrocessione.

(1) Sospesa circolazione sul/i binario/i attiguo/i.

(2) Completate operazioni propedeutiche alla ripartenza. Autorizzate ripresa della corsa del treno verso (*oppure: richiesta retrocessione treno nella stazione di con cabina di guida in testa, senso retrocessione*).

- **Articolo 24. – La numerazione dell'attuale articolo 24.5. è modificata in 24.6.**

- **Articolo 24.6. – Il primo e il terzo capoverso sono così sostituiti:**

Nel caso di prosecuzione dell'intero convoglio verso la successiva stazione, nel senso di marcia del treno che aveva richiesto soccorso, il dirigente movimento della suddetta stazione deve autorizzare la ripresa della corsa con il nulla osta previsto dall'articolo 24.3.; l'agente di condotta riprenderà la corsa del treno secondo le comuni norme regolamentari.

Nel caso eccezionale in cui l'intero convoglio debba retrocedere nella precedente stazione, il dirigente movimento della suddetta stazione deve autorizzare la retrocessione secondo le modalità previste dall'articolo 23.3.

- **Articolo 24. – Dopo l'articolo 24.6. è inserito il nuovo articolo 24.7.:**

24.7. TRASBORDO DEI VIAGGIATORI

24.7.1. Modalità relative al trasbordo

Il trasbordo dei viaggiatori di un treno fermo in linea che ha richiesto soccorso può essere effettuato, previa accordi tra il referente dell'Impresa Ferroviaria interessata e il Dirigente Coordinatore Circolazione, sia con un altro treno circolante sul binario attiguo sia con un altro treno circolante sullo stesso binario; nel caso di un treno

fermo nell'ambito della stazione, il trasbordo dei viaggiatori può essere effettuato con un convoglio, secondo le modalità previste dall'Istruzione per il servizio dei manovratori.

Le modalità relative al trasbordo dei viaggiatori sono di esclusiva competenza delle Imprese Ferroviarie che devono emanare specifiche disposizioni che comprendano anche la preventiva verifica, da parte del personale delle Imprese Ferroviarie interessate, di tutte le condizioni di sicurezza (praticabilità della sede ferroviaria per la discesa dei viaggiatori, condizioni ambientali in cui si effettua il trasbordo, ecc...) sia per i viaggiatori sia per il personale dei treni.

Le comunicazioni all'agente di condotta del treno su cui devono essere trasbordati i viaggiatori fra cui, in particolare, il punto di fermata di quest'ultimo più adatto allo scopo e le modalità di avvicinamento al treno che ha richiesto soccorso, devono essere disciplinate da specifiche disposizioni emanate dalle Imprese Ferroviarie interessate.

Nel caso di trasbordo su di un altro treno circolante sul binario attiguo, la circolazione del suddetto treno deve avvenire secondo le comuni norme regolamentari.

Nel caso invece di trasbordo su di un altro treno circolante sullo stesso binario, il suddetto treno deve essere inoltrato sul binario occupato secondo le norme relative all'invio del convoglio soccorritore previste dall'articolo 24.4.; inoltre, l'agente di condotta del treno che ha richiesto soccorso deve provvedere all'avvio delle operazioni di trasbordo solo dopo l'arresto della circolazione sul/sui binario/i attiguo/i di cui abbia richiesto verbalmente e abbia ricevuto, con comunicazione registrata, la notifica (1) da parte del dirigente movimento interessato.

(1) Sospesa circolazione sul/i binario/i attiguo/i.

24.7.2. Ripresa della corsa al termine delle operazioni di trasbordo

Le Imprese Ferroviarie devono emanare specifiche disposizioni finalizzate all'accertamento, prima della richiesta dell'autorizzazione alla ripresa della corsa al termine delle operazioni di trasbordo, che la sede ferroviaria sia libera da persone, attrezzature o altri ostacoli.

L'autorizzazione per la ripresa della corsa del treno su cui sono stati trasbordati i viaggiatori verso la successiva stazione deve essere richiesta, con comunicazione registrata (1), dall'agente di condotta del suddetto treno al dirigente movimento della stazione stessa; quest'ultimo deve autorizzare la ripresa della corsa con il nulla osta previsto dall'articolo 24.3; l'agente di condotta riprenderà la corsa del treno secondo le comuni norme regolamentari.

Nel caso eccezionale in cui il treno su cui sono stati trasbordati i viaggiatori debba retrocedere nella precedente stazione, il dirigente movimento della suddetta stazione deve autorizzare la retrocessione secondo le modalità previste dall'articolo 23.3.; in tal caso, la richiesta di retrocessione deve essere effettuata, con comunicazione registrata (2), dall'agente di condotta del suddetto treno.

(1) Completate operazioni per il trasbordo dei viaggiatori. Autorizzate ripresa della corsa del treno verso

(2) Completate operazioni per il trasbordo dei viaggiatori. Autorizzate retrocessione treno con cabina di guida in testa, senso retrocessione.

3. MODIFICHE ALLA PRAFAZIONE ALL'ORARIO DI SERVIZIO

– **Articolo 3. comma 3. – Nella tabella 1, la ventitreesima relazione è così sostituita e, dopo la diciottesima e la ventitreesima relazione, sono inserite le seguenti relazioni:**

Milano Cadorna	20800	21800	22800	23800	24800	25800	26800	27800	28800	29800
Garbagnate Milanese	20899	21899	22899	23899	24899	25899	26899	27899	28899	29899

Milano Bovisa Politecnico	40600	41600	42600	43600	44600	45600	46600	47600	48600	49600
Cormano - Cusano Milanino	40699	41699	42699	43699	44699	45699	46699	47699	48699	49699

Milano Bovisa Politecnico	30800	31800	32800	33800	34800	35800	36800	37800	38800	39800
Garbagnate Milanese	30899	31899	32899	33899	34899	35899	36899	37899	38899	39899

4. MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEI MANOVRATORI

– **Articolo 20.6. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Quando eccezionalmente si presenti la necessità di manovrare oltre tale punto, i movimenti devono essere autorizzati dal DM dopo avere provveduto all'arresto della circolazione dei treni e all'acquisizione della libertà della tratta interessata secondo le norme previste dal RCT.

5. MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO CON SISTEMA DI BLOCCO ELETTRICO AUTOMATICO

– **Articolo 14.4. – Il primo, il secondo e il terzo capoverso sono così sostituiti:**

Sulle linee a doppio binario banalizzate con circolazione dei treni in entrambi i sensi di marcia su un solo binario e sulle linee a semplice binario, l'inversione del senso del blocco fra due PP limitrofi (o fra un PP e una SP) entrambi presenziati, quando sul binario stesso siano occupate per guasto una o più sezioni di blocco, è possibile mediante l'impiego del tasto o della funzione «TbBA».

L'impiego di tale tasto o funzione deve essere subordinato all'accertamento, da parte del DCO, che l'ultimo treno che ha impegnato la relativa tratta sia effettivamente giunto completo nel PP (o nella SP) interessato.

In caso di guasto di una sezione di blocco intermedia, il distanziamento dei treni può essere effettuato, dopo l'inversione del senso del blocco ottenuta mediante l'impiego del tasto o della funzione «TbBA», solo con il BA, a condizione che il segnale di partenza si disponga a via libera oppure ci si possa avvalere del segnale di avvio.

6. MODIFICHE AL PIANO DI EMERGENZA INTERNO

– **Articolo 7.3.1. – Il primo capoverso e il primo punto dell'elenco sono così sostituiti:**

L'effettuazione della chiamata di attivazione dell'emergenza prevista dall'articolo 7.2. non esonera il personale dal mettere in atto tutte le misure di sicurezza previste dalla normativa vigente.

- adottare i provvedimenti relativi all'arresto della circolazione dei treni interessati (interruzione accidentale, vincolo per la ripresa della corsa del treno, ricevimento della richiesta di soccorso, inteso per divieto di invio treni);

– **Articolo 7.5.2. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Il ROE, in base alla situazione in atto, deve richiedere verbalmente e ricevere la conferma, con comunicazione registrata:

- dell'arresto della circolazione dei treni, da parte del DM o del DCO interessato (1);
- dell'eventuale disalimentazione e messa a terra delle condutture di TE interessate, da parte del COA (2).

(1) Confermo l'arresto della circolazione dei treni sulla tratta (*oppure: sul binario dispari e/o pari; sulle linee affiancate specificare: della linea diretta e/o locale*) fra e (*oppure: nella stazione di*).

(2) Confermo la disalimentazione e la messa a terra della linea aerea di contatto sulla tratta (*oppure: sul binario dispari e/o pari; sulle linee affiancate specificare: della linea diretta e/o locale*) fra e (*oppure: nella stazione di*).

– **Articolo 7.11. – Il testo è così sostituito:**

Il trasbordo dei viaggiatori di un treno fermo in zona rossa su di un altro treno deve essere richiesto al ROE, a cura del referente dell'IF interessata, e deve avvenire secondo le modalità previste dalla normativa vigente.

– **Articolo 7. – Dopo l'articolo 7.14. è inserito il nuovo articolo 7.15.:**

7.15. INTERVENTO DEL PERSONALE DELLE IMPRESE FERROVIARIE

In caso di incidenti o inconvenienti di esercizio che possano pregiudicare il proseguimento della corsa di un treno oppure in caso di prolungato arresto di un treno in zona rossa, le IF possono inviare sul posto altri agenti, muniti di tesserino di riconoscimento, a sussidio del personale dei treni.

Tali agenti, nei limiti delle proprie competenze, possono collaborare per minimizzare gli eventuali effetti negativi derivanti dall'emergenza stessa secondo quanto previsto dagli articoli 7.4.1. e 7.8.

L'intervento di tali agenti può avvenire:

- in zona verde, senza particolari formalità;
- in zona rossa, previo nulla osta, con comunicazione registrata (1), da parte del ROE al referente dell'IF. Tale nulla osta deve essere rilasciato solo dopo l'arresto della circolazione dei treni interessati. Terminato l'intervento dei suddetti agenti e accertata la libertà della zona rossa interessata da persone, attrezzature o altri ostacoli, il referente dell'IF deve darne avviso, con comunicazione registrata (2), al ROE.

(1) Nulla osta vostro intervento in zona rossa sulla tratta (*oppure: sul binario dispari e/o pari; sulle linee affiancate specificare: della linea diretta e/o locale*) fra e (*oppure: nella stazione di*).

(2) Alle ore è terminato l'intervento in zona rossa sulla tratta (*oppure: sul binario dispari e/o pari; sulle linee affiancate specificare: della linea diretta e/o locale*) fra e (*oppure: nella stazione di*).

– **Articolo 7. – La numerazione degli attuali articoli 7.15., 7.16. e 7.17. è modificata in 7.16., 7.17. e 7.18.**

– **Articolo 7.16. – Il terzo e l'ultimo punto dell'elenco sono così sostituiti:**

- provvedere a quanto disposto dall'articolo 7.17., se ricorre il caso;

- autorizzare il ripristino della circolazione dei treni avvisando, con comunicazione registrata (1), il DM o il DCO interessato oppure l'agente al quale è stata concessa l'interruzione accidentale.
- (1) Autorizzo il ripristino della circolazione dei treni sulla tratta (*oppure*: sul binario dispari *e/o* pari; *sulle linee affiancate specificare*: della linea diretta *e/o* locale) fra e (*oppure*: nella stazione di) dalle ore
- **Articolo 7.17. – Il primo capoverso è così sostituito:**
Qualora l'emergenza abbia provocato delle conseguenze sull'integrità funzionale e strutturale dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli, oppure in casi particolari, il ROE può autorizzare, con la comunicazione registrata prevista dall'articolo 7.16., il ripristino della circolazione dei treni solo se è in possesso del nulla osta tecnico da parte:
 - dei Vigili del Fuoco, se precedentemente intervenuti;
 - del Responsabile di galleria (se ricorre il caso);
 - del Responsabile della sicurezza (se ricorre il caso);
 - dei responsabili dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria che, in relazione ai singoli impianti e infrastrutture, sovrintendono:
 - alle opere civili;
 - alle opere di armamento;
 - agli impianti di TE, comprese le cabine elettriche di media e di bassa tensione e le SSE;
 - agli impianti di segnalamento;
 - agli impianti di telecomunicazione e ai presidi antincendio;
 - del referente dell'IF che sovrintende alle operazioni per il recupero dei veicoli incidentati.
 - **Articolo 7.18. – Il testo è così sostituito:**
Il ROE può disporre, come misura prudenziale, che al primo treno circolante dopo l'avvenuta emergenza venga notificata, da parte del DM o del DCO interessato, la prescrizione di movimento di riduzione di velocità a 30 km/h e di emissione di ripetuti fischi nel percorrere il tratto o l'itinerario interessato per la possibile presenza, lungo la linea o nell'ambito di una stazione, di persone estranee all'esercizio ferroviario intervenute per situazioni di emergenza.
 - **Articolo 9. – Il primo e il secondo capoverso sono così sostituiti:**
Nei casi non previsti dall'articolo 7.1., quando si rende necessario richiedere l'intervento del pronto soccorso sanitario per malore, infortunio o decesso di una persona, il personale che ravveda tale necessità deve:
 - richiedere direttamente l'intervento degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso;
 - avvisare il DM o il DCO interessato comunicando il luogo esatto dell'evento e ogni altra informazione utile. Quest'ultimo deve estendere tale avviso al DCC (articolo 7.2.).
 - adottare i provvedimenti atti a minimizzare gli effetti negativi quali, ad esempio, prestare il primo soccorso, informare e tranquillizzare le persone presenti a bordo, evitare un'apertura non autorizzata delle porte da parte dei viaggiatori ed evitare un'evacuazione spontanea e incontrollata, in particolare in zona rossa (articoli 7.4.1. e 7.4.2.);
 - informare il DM o il DCO interessato sull'evolversi della situazione e avvisare i propri diretti superiori (articolo 7.4.5.). Il DM o il DCO interessato deve estendere tali informazioni al DCC.
 In caso di decesso di una persona, il DCC deve richiedere l'intervento dell'Autorità Giudiziaria oppure degli agenti di Pubblica Sicurezza (articolo 7.12.).
 - **Articolo 10.1. – Il settimo capoverso è così sostituito:**
Il termine dell'emergenza e la ripresa della circolazione dei treni devono avvenire con le modalità previste dall'articolo 7.16.

7. ENTRATA IN VIGORE

La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore dalle ore **03.00** del giorno **08 dicembre 2024**.

DIREZIONE TECNICA
(dott. ing. Domenico MARINO)

La presente Disposizione è composta di n° 06 pagine.