

Direzione Tecnica  
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 60 del 13 DIC. 2006

**“Gestione Passante ferroviario di Milano: Tratta Milano Certosa – Milano Porta Vittoria”**

**Il Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria nazionale**

VISTO il D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, recante “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e altri sistemi di trasporto”;

VISTA la legge 17 maggio 1985 n. 210, recante “Istituzione dell’Ente Ferrovie dello Stato”;

VISTO il D.L. 11 luglio 1992 n. 333 – convertito in legge 8 agosto 1992 n. 359 – recante “Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica”;

VISTO l’art. 131 della legge 23 dicembre 2000 n. 388, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato (legge finanziaria 2001)”;

VISTO il Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante “Attuazione delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE, e 2001/14/CE in materia ferroviaria”;

VISTO il Decreto Legislativo 30 settembre 2004 n. 268, recante “Attuazione della Direttiva 2001/16/CE in materia di interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale”;

VISTO il Decreto del Ministro dei Trasporti n. 138-T del 31 ottobre 2000, recante l’atto di concessione alla “Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni” per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;

VISTO il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, avente ad oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario;

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato  
Società con socio unico soggetta alla presente delibera è composta di 5 pagine  
a norma dell’art. 249° sexies cod. civ. e del D. Lgs. n. 188/2003  
Pagina 1 di 5

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Capitale Sociale: Euro 52 623 697 107,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300

**COPIA CONFORME ALL’ORIGINALE**





VISTI i regolamenti emanati ai sensi dell'art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sopra citato;

VISTO in particolare il combinato disposto degli artt. 96-99 del sopra citato D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e artt. 4 secondo comma, 10 secondo e terzo comma, 11 quarto comma e 36 primo comma, del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che demandano al Gestore dell'Infrastruttura di emanare, anche alla luce delle norme e degli standard emanati nella competenza ministeriale, disposizioni e prescrizioni per lo svolgimento dell'esercizio ferroviario in condizioni di sicurezza;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 424/AD del 7 maggio 2001 dell'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A. che attribuisce al responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la Comunicazione Organizzativa n° 1/AD del 16 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 212/AD del 06 settembre 2006 dell'Amministratore delegato di rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma al responsabile della Direzione tecnica di Rete Ferroviaria Italiana il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la relazione dei Responsabili delle competenti Strutture Operative Centrali della Direzione Tecnica, prot. RFI-DTC.DNS/115 del 06/12/2006 con cui si propone l'emanazione di una disposizione recante "Norme per la gestione del Passante ferroviario di Milano: Tratta Milano Certosa – Milano Porta Vittoria".

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare la predetta disposizione;

**DELIBERA**

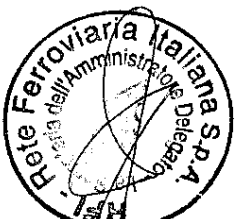
#### **Art. 1**

**(norme particolari per la gestione del Passante ferroviario di Milano:  
Tratta Milano Certosa – Milano Porta Vittoria)**

#### **Aspetti tecnici**

##### Modifiche ai criteri per la codificazione dei binari

Sul tratto di linea denominato "Passante ferroviario di Milano", caratterizzato da basse velocità (massimo 60 km/h) e da sezioni di BAcc di lunghezza anormalmente





ridotta (inferiore a 900 metri e con un minimo di 450 m) protette da segnali di PBA che forniscono l'indicazione di avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (gruppo di due luci gialle), quando il successivo segnale fornisce le seguenti indicazioni:

- via impedita (luce rossa);
- via libera con conferma di riduzione di velocità a 30 km/h e preavviso di un successivo segnale a via impedita o un successivo segnale di arresto a distanza anormalmente ridotta o su binario di limitata lunghezza o parzialmente ingombro (luce rossa su gruppo di due luci gialle),

le modalità di codificazione dei binari prevedono che la sezione di BA, ubicata a monte dei segnali che forniscono l'indicazione di avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (gruppo di due luci gialle), venga codificata con il codice 180 anziché con il codice 75 previsto dalle norme vigenti.

#### Vincoli di accesso nel Passante ferroviario di Milano

I convogli circolanti sul tratto di linea oggetto del presente provvedimento (Passante ferroviario di Milano) devono soddisfare i seguenti vincoli tecnologici:

- presenza di SSB/SCMT funzionante. Durante la fase di attrezzaggio dei rotabili è ammessa la circolazione dei convogli anche muniti di sola apparecchiatura per la Ripetizione dei Segnali in Macchina funzionante;
- composizioni con materiale per il quale l'apertura delle porte sia effettuata direttamente dal macchinista oppure che tale agente dia il consenso per l'apertura delle stesse;
- lunghezza non superiore a 250 m;
- percentuale di Massa Frenata pari o superiore al 105%. Per particolari convogli, attualmente in esercizio, appositamente autorizzati dal Gestore Infrastruttura, tale limite può essere ridotto a 90 %;
- freno continuo automatico agente su tutto il convoglio.

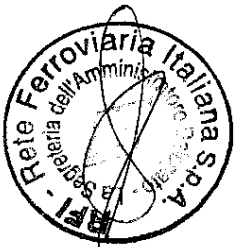
#### **Aspetti Normativi**

##### Operatività del personale di condotta

Sul tratto di linea oggetto del presente provvedimento (Passante ferroviario di Milano) il PdC, in servizio ai treni le cui caratteristiche tecniche soddisfino i vincoli di accesso di cui al precedente punto, che riceva (capi) a valle di un segnale che fornisce l'indicazione di avviso di via impedita (luce gialla) il codice 180 deve ritenere il successivo segnale disposto a via libera con avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (gruppo di due luci gialle) e di conseguenza applicare la velocità di approccio (art. 41 del RS) rispetto al successivo segnale disposto a via impedita (luce rossa) oppure a via libera con conferma di riduzione di velocità a 30 km/h e preavviso di un successivo segnale a via impedita o un successivo segnale di arresto a distanza anormalmente ridotta o su binario di limitata lunghezza o parzialmente ingombro (luce rossa su gruppo di due luci gialle).

Qualora durante il servizio vengano meno le predette condizioni tecniche, il treno potrà proseguire, sul tratto di linea interessato, nel rispetto di quanto di seguito indicato:

- non superando la velocità di 30 km/h, nel caso di guasto al freno continuo che comporta una riduzione della massa frenata tale da garantire comunque una percentuale residua di almeno il 50%;



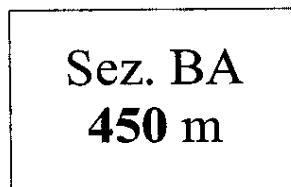


- applicando le procedure comuni, nel caso di guasto con perdita della funzione di Ripetizione dei Segnali in Macchina (funzione RSC).

#### Indicazioni sul terreno

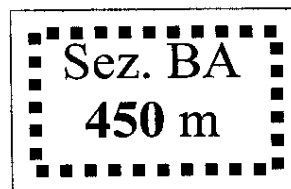
Tutti i segnali di PBA e di Protezione delle stazioni, interessati dal presente provvedimento e posti a distanza anormalmente ridotta (inferiore a 900 metri e con un minimo di 450 m) dal successivo segnale di prima categoria, devono essere muniti della tabella di cui alla figura 1. Inoltre, per ogni senso di marcia, il primo segnale del tratto di linea caratterizzato da sezioni di blocco di lunghezza anormalmente ridotta (inferiore a 900 metri e con un minimo di 450 m), deve avere la prima tavola di orientamento incontrata dal treno munita della tabella di avviso di cui alla figura 2.

Figura 1



*Tale tabella indica che il relativo segnale è posto a distanza anormalmente ridotta (inferiore a 900 metri e con un minimo di 450 m) dal successivo segnale di prima categoria.*

Figura 2



*Tale tabella avvisa che il successivo segnale è il primo del tratto di linea caratterizzato da sezioni di blocco di lunghezza anormalmente ridotta (inferiore a 900 metri e con un minimo di 450 m).*

#### Indicazioni nell'Orario di Servizio

Nel FL interessato deve essere riportato quanto di seguito indicato:

- nella fiancata principale, in corrispondenza dei segnali di PBA e di protezione delle stazioni interessati dal presente provvedimento, deve essere posto un richiamo con nota in calce alla pagina attraverso la quale deve essere evidenziato che il segnale è posto a distanza anormalmente ridotta (inferiore a 900 metri e con un minimo di 450 m) dal successivo segnale di prima categoria.
- nel Capitolo 4 "Disposizioni varie per tratti di linea" deve essere riportato il contenuto dell'art.1 della presente disposizione.





**Art. 2**  
**(Entrata in vigore)**

La presente Disposizione entra in vigore alle ore 00.01 del 01.03.2007.

Giorgio Di Marco

