

L'Amministratore Delegato

DISPOSIZIONE N° 84 del 2 OTT. 2007

“Messa in esercizio della tratta Milano - Bologna della linea AV/AC Torino - Milano - Napoli”

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 nella legge 8 agosto 1992, n. 359 - recante “Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica”;

Visto il Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che dispone il recepimento nell'ordinamento giuridico italiano delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria;

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 del Ministero dei Trasporti del 31 ottobre 2000, n. 138-T, concernente il rilascio alle “Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni” della concessione 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;

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell'art. 2497 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 32.853.697.407,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585570581 - P.Iva 01008081000 - R.E.A. 758300



La presente disposizione è composta di n° 5 pagine



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;

Visto l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 212/AD del 6 settembre 2006 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana 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 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.;

Vista la Disposizione n. 16/2003 relativa a "Norme per il progetto di base, le verifiche, le consegne e l'attivazione all'esercizio degli impianti di sicurezza e segnalamento, di controllo automatico della marcia dei treni, di telecomando, di controllo e di regolazione della circolazione e di smistamento a gravità";

Visti il Decreto Legislativo n. 299 del 24 maggio 2001 "Attuazione della direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità" e la nota Prot. 1048(50)96/48 del 30/04/2002, pari titolo, della Direzione Generale dei Sistemi di Trasporto ed Impianti fissi del Dipartimento dei Trasporti terrestri e per i Sistemi informativi e statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Vista l'approvazione della risoluzione conclusiva della Commissione Trasporti della Camera del 28 luglio 1999 a seguito di verifica parlamentare sul progetto;

Visti gli esiti positivi delle Conferenze di Servizi del 17 luglio 1997 per il Nodo di Bologna ed il tratto della Milano - Bologna compreso nel comune di Anzola dell'Emilia, del 23 luglio 1997 per il tratto Milano - Parma, del 31 luglio 1998 per il tratto Reggio Emilia - Modena, del 16 febbraio 2000 per l'interconnessione di Piacenza Ovest, del 24 luglio 2000 per il tratto fra Campogalliano e Modena, del 3 maggio 2001 per l'interconnessione di Parma;

Vista la Convenzione RFI/TAV del 9.12.2003 e il Settimo Atto Integrativo alla predetta Convenzione relativo alla tratta Milano - Bologna del 12.07.2005;

Visti gli esiti positivi di quanto stabilito nella Disposizione n° 19 del 18.04.2005 dell'Amministratore Delegato di RFI con oggetto "Messa in esercizio della tratta Roma - Napoli e della sub tratta Torino - Novara della linea AV/AC Torino - Milano - Napoli" e nella Disposizione n° 22 del 27.04.2005 del Direttore della Direzione Tecnica con oggetto "Disciplina operativa per la messa in esercizio della





tratta Roma - Napoli e della sub tratta Torino - Novara della linea AV/AC Torino - Milano - Napoli”;

Vista la relazione del Direttore della Direzione Tecnica n. prot. RFI-DTC\A0011\P\2007\0002874 in data 25/09/2007, con cui si propone, sulla base delle modalità operative di cui alle succitate disposizioni, l'emanazione di una analoga disposizione concernente la “Messa in esercizio della tratta Milano - Bologna della linea AV/AC Torino - Milano - Napoli”;

Ritenuta la necessità e l'opportunità della presente disposizione

DELIBERA

1. La presente disposizione stabilisce i principi per la messa in esercizio della tratta Milano - Bologna della linea AV/AC Torino - Milano - Napoli, di seguito indicata solo come tratta di linea AV/AC.
2. La tratta di linea AV/AC potrà essere messa in esercizio solo dopo apposite verifiche tecniche da parte di RFI sulle opere rilasciate dalla società TAV. Tali verifiche devono interessare le tratte di linea nella loro completezza: infrastruttura civile, armamento e infrastruttura tecnologica.
3. Le verifiche tecniche devono essere effettuate sulla base di modalità operative e criteri tecnici definiti con disposizioni dalla Direzione Tecnica e con procedure/istruzioni/note, secondo occorrenza e competenza, dalle Direzioni Tecnica e Investimenti, nel rispetto dei principi della presente Disposizione, della Convenzione RFI/TAV del 9.12.2003 e della vigente normativa interna di RFI sui ruoli e responsabilità delle strutture organizzative. Tale normazione riguarderà anche gli altri aspetti correlati del processo di messa in esercizio della tratta di linea AV/AC che occorrerà disciplinare.
4. Dovrà essere previsto a cura di RFI un verbale di Verifica Tecnica Complessiva -intera applicazione- della tratta di linea AV/AC, relativa all'integrazione di tutte le sottoparti componenti (infrastruttura civile, armamento e infrastruttura tecnologica).
La verifica riguarderà anche la corretta funzionalità dell'interfacciamento del segnalamento e del sistema di comunicazione radio con i relativi apparati del treno.
5. Le verifiche tecniche per l'intera applicazione tratta di linea AV/AC e le relative sottoparti saranno avviate, con funzione di valutazione (assessment), dopo l'emissione da parte dei fornitori dei Safety case di applicazione generica e specifica, laddove previsti dalle vigenti procedure, o della documentazione equivalente. I documenti emessi devono essere richiamati nel Certificato di Conformità Sostanziale rilasciato da TAV.





Le verifiche riguarderanno anche l'accertamento che tutti i prodotti/sottosistemi/sistemi aventi funzioni di sicurezza siano omologati o riconosciuti idonei all'uso da RFI.

6. Le verifiche tecniche per i settori diversi dal Segnalamento saranno condotte con modalità di processo analoghe a quelle stabilite nella Disposizione 16/2003. Per il sottosistema segnalamento sono da considerare le specificità dell'applicazione (sistema ERTMS/ETCS livello 2 senza segnali fissi luminosi).
7. La valutazione dovrà essere estesa all'interazione con materiale rotabile già ammesso tecnicamente su linee AV/AC.
8. L'esito positivo di tutte le predette verifiche tecniche è condizione necessaria per l'accettazione e la presa in consegna da parte di RFI della tratta di linea AV/AC.
9. L'accettazione della tratta di linea AV/AC richiede, in aggiunta all'esito positivo delle verifiche tecniche, che le opere siano tali da soddisfare:
 - le esigenze dell'esercizio di circolazione,
 - le esigenze di manutenzionecon riguardo al Programma di esercizio complessivo di riferimento della linea predisposto da RFI.
Tale rispondenza sarà riportata in un'apposita relazione predisposta dalle Direzioni Movimento ed Infrastruttura, centrali e compartimentali, interessate.
10. Per l'accettazione della tratta di linea AV/AC viene istituita un'apposita commissione, definita *Commissione per l'accettazione*, costituita dai responsabili delle strutture organizzative:
 - Direzione Movimento,
 - Direzione Tecnica,
 - Direzione Investimenti,
 - Direzione Manutenzione.
11. La Commissione per l'accettazione deve predisporre, d'intesa con TAV, il Verbale TAV/RFI di Ultimazione Sostanziale ed il Verbale TAV/RFI di Ultimazione Finale da sottoporre alla firma degli Amministratori Delegati di TAV ed RFI.
12. Il Verbale TAV/RFI di Ultimazione Sostanziale dovrà essere corredato da documentazione istruttoria comprendente, tra l'altro, il Certificato di Conformità Sostanziale, la relazione riepilogativa di Italferr sull'attività di alta sorveglianza espletata, il verbale di Verifica Tecnica Complessiva, una relazione sulle caratteristiche di interoperabilità dei vari sottosistemi di terra, e la relazione sulla rispondenza degli impianti alle esigenze di esercizio e di manutenzione.
La relazione sulle caratteristiche di interoperabilità dei vari sottosistemi di terra sarà predisposta da Direzione Tecnica di RFI.





Il Verbale TAV/RFI di Ultimazione Finale, se distinto da quello di Ultimazione Sostanziale, dovrà essere corredato da documentazione integrativa per le opere aggiunte e dal Certificato di Ultimazione Finale rilasciato da TAV.

13. La messa in esercizio al servizio commerciale dovrà essere preceduta da una fase di preesercizio per testare la funzionalità degli impianti, le procedure operative d'esercizio e l'organizzazione della manutenzione. Durante il preesercizio la linea è da considerare a tutti gli effetti in esercizio, sia pure senza servizio commerciale, e pertanto il personale interessato deve essere opportunamente abilitato per le mansioni chiamato a svolgere.
14. L'attivazione della tratta di linea AV/AC al preesercizio richiede l'emissione della relativa Circolare Compartimentale e Dichiarazione di Attivabilità Tecnica.
15. La Dichiarazione di Attivabilità Tecnica, al preesercizio e al successivo esercizio commerciale, sarà rilasciata dai Direttori Compartimentali Infrastruttura interessati, sulla base del verbale di Verifica Tecnica Complessiva e del Verbale TAV/RFI di Ultimazione Sostanziale.
16. La consegna della tratta di linea AV/AC ai fini del preesercizio ed il successivo esercizio, dopo l'emissione della Dichiarazione di Attivabilità Tecnica, sarà fatta da TAV ai responsabili delle Strutture Organizzative Esercizio ed Unità Territoriali interessate.
17. Sull'esito del preesercizio sarà redatta apposita relazione dalle Direzioni Compartimentali Movimento e Infrastruttura, d'intesa con le Direzioni Centrali interessate. In base a tale relazione i Direttori Compartimentali potranno rilasciare la Circolare Compartimentale per la messa in esercizio al servizio commerciale.
18. La messa in esercizio al servizio commerciale della tratta di linea AV/AC richiede l'emissione della relativa Circolare Compartimentale.


Michele Mario ELIA

