

Direzione Tecnica
Il Direttore

DISPOSIZIONE n° 85 del 5 OTT. 2007

“Disciplina operativa per la 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;

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

Pagina 1 di 7

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell'art. 2497 bis del cod. civ. e del D. Lgs n. 188/2003

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 32.853.697.107,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE



La presente disposizione è composta di n° 7 pagine



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";

Viste la nota della Direzione Personale e Organizzazione RFI-DPO\A001\P\2003\0005348 dell'8/10/2003 "Attribuzione delle funzioni previste dalla Disposizione n. 16 del 12/8/2003 alle strutture del vigente modello organizzativo" e la nota RFI-DTC\A0011\P\2004\000250 del 18/3/2004 "Attribuzione a strutture esterne a RFI di funzioni previste dalla Disposizione n. 16 del 12/8/2003";

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 la disposizione n° 34 in data 02/10/2007, dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. relativa a "Messa in esercizio della tratta Milano-Bologna della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli";

Vista la relazione del Responsabile della S.O. Sicurezza e Segnalamento del 02/10/2007 protocollo RFI/DTC/DSN.SS/009/153, con cui si propone, sulla base delle modalità operative utilizzate per l'attivazione delle tratte di linea AV/AC Roma-Napoli e Torino-Novara, l'emanazione di una analoga disposizione concernente la "Disciplina operativa per la messa in esercizio della tratta Milano-Bologna della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli";

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare la presente disposizione

DELIBERA

1. La presente disposizione stabilisce criteri, modalità e attribuzioni operative 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, sulla base dei principi fissati con la disposizione n° 34 del 02/10/2007 dell'Amministratore Delegato di RFI.
2. La messa in esercizio al servizio commerciale della tratta di linea AV/AC sarà preceduta da un periodo di preesercizio (messa in esercizio senza servizio commerciale), che sarà effettuato sulla base di una specifica procedura emanata dalla Direzione Tecnica d'intesa con le Direzioni Movimento e Manutenzione.
Durante il preesercizio, per quanto non testato nelle applicazioni specifiche precedenti, si dovranno verificare:





- le norme di esercizio relativamente alla circolazione ed al rapporto tra il personale della circolazione e quello di condotta e della manutenzione, sia in condizioni normali che perturbate di circolazione, tramite simulazione di appositi scenari;
 - la funzionalità degli impianti compreso l'interfacciamento con il "treno";
 - il corretto funzionamento del materiale rotabile, il quale deve essere del tipo già ammesso tecnicamente a circolare sulle linee AV/AC;
 - l'adeguatezza del modello organizzativo dell'esercizio (circolazione);
 - l'adeguatezza del modello organizzativo della manutenzione in termini di: manutenibilità degli impianti e disponibilità di mezzi e di intervalli manutentivi.
3. Per la messa in esercizio della tratta di linea AV/AC senza servizio commerciale sono necessarie:
- la Circolare per il preesercizio (messa in esercizio senza servizio commerciale),
 - la Dichiarazione di Attivabilità Tecnica.

Per la messa in esercizio della tratta di linea AV/AC al servizio commerciale, dopo il periodo di preesercizio, sono necessarie:

- la relazione sull'esito del preesercizio.
- la Circolare di messa in esercizio al servizio commerciale,

La Circolare -per il preesercizio e di messa in esercizio al servizio commerciale-, predisposte secondo la normativa corrente, e la relazione sull'esito del preesercizio saranno emanate a firma congiunta dei Direttori Compartimentali Movimento ed Infrastruttura e saranno per tratta di linea.

Le Dichiarazioni di Attivabilità Tecnica saranno rilasciate, come di seguito precisato, dai Direttori Compartimentali Infrastruttura interessati e saranno per tratta di linea.

4. La tratta di linea AV/AC potrà essere messa in esercizio solo dopo apposite verifiche tecniche sulle opere rilasciate da TAV da condurre come specificato nella presente disposizione. Per le sottoapplicazioni di Segnalamento (punto 5.3), laddove non espressamente modificato o disciplinato dalla presente disposizione, vale come riferimento quanto riportato nella Disposizione n° 16/2003, sia per il punto relativo alla Verifica Tecnica che per i restanti punti.
5. Ai fini delle verifiche tecniche le tratte di linea comprensive dell'attrezzaggio tecnologico (intera applicazione tratta di linea AV/AC) saranno considerate suddivise nelle seguenti applicazioni di settore:
- Opere Civili,
 - Armamento,
 - Energia,
 - Segnalamento/Telecomunicazioni.

Le applicazioni di settore, ad eccezione di quella relativa all'Armamento, sono suddivise in sottoapplicazioni come di seguito riportato:

5.1. Applicazione Opere Civili

- Ambiente,
- Esproprio e permessualistica,
- Fabbricati di servizio,
- Attraversamenti ed interferenze,
- Sede ferroviaria (Corpo stradale, Gallerie, Ponti).





5.2. Applicazione Energia

- Linee primarie (LP),
- Sottostazioni elettriche (SE) e Posti di parallelo (PP),
- Linea di contatto (LC),
- Luce e forza motrice (LF),
- Telecomando TE (DOTE).

5.3. Applicazione Segnalamento/Telecomunicazioni

- Sistema di Supervisione Circolazione e Diagnostica (SSCD),
- Gestione della Via (GdV),
- Impianti di Rilevamento Termico delle Boccole (RTB),
- Sistema di distanziamento treni (SDT)

parte di terra - ETCS

- o Radio Block Centre (RBC), comprese le interfacce verso terra e verso bordo,
- o Boe, comprese le interfacce verso gli altri apparati di segnalamento,

parte di bordo - ETCS

- o European Vital Computer (EVC), comprese le interfacce verso gli azionamenti del rotabile (Train Interface Unit: TIU) e verso il personale di condotta (Driver Machine Interface: DMI) e verso il sottosistema di terra (SST).
- Telecomunicazioni (Sistema Lunga Distanza (LD); Sistema Terra-Treno (GSM-R); Sistemi di telefonia)
- Alimentazione impianti di Segnalamento/Telecomunicazioni.

Le prime quattro sottoapplicazioni (SSCD, GdV, RTB e SDT) sono indicate nella presente Disposizione come sottoapplicazioni di Segnalamento.

6. Per l'intera applicazione tratta di linea AV/AC e per ogni applicazione di settore sarà nominata una Commissione di Verifica Tecnica (CVT); per ogni sottoapplicazione sarà nominata una o più Commissioni di Verifica Tecnica.
7. Ogni Commissione di Verifica Tecnica sarà costituita da un Presidente ed un numero adeguato di membri, che saranno scelti tra tecnici di provata esperienza e specifica competenza. Per le Commissioni di Verifica Tecnica di intera applicazione tratta di linea AV/AC e di settore Segnalamento/Telecomunicazioni è previsto un vicario del Presidente con funzioni di coadiutore per l'espletamento delle attività proprie del Presidente (punto 9). Le Commissioni di Verifica Tecnica saranno formate con personale di RFI, occorrendo con esperti di Italferr, e con rappresentanti di Italferr in qualità di Alta Sorveglianza. Esse saranno tutte a presidenza RFI.

Tra i membri della CVT di intera applicazione tratta di linea AV/AC vi sono i presidenti delle CVT di applicazione di settore.

Tra i membri delle CVT di applicazione di settore vi sono i presidenti delle CVT delle relative sottoapplicazioni.

Tra il personale delle CVT interessate all'accettazione preliminare o omologazione di componenti come applicazione generica (punto 11) saranno inseriti specialisti della Direzione Tecnica.

8. La nomina di tutte le Commissioni di Verifica Tecnica (sottoapplicazioni, applicazioni di settore, intera applicazione tratta di linea AV/AC) sarà fatta dalla Direzione Tecnica d'intesa con le Direzioni Centrali e Compartimentali Infrastruttura interessate. La presidenza della





Commissione di Verifica Tecnica Complessiva -intera applicazione- tratta di linea AV/AC è assegnata al Direttore della Direzione Tecnica; la vicepresidenza è assegnata al Responsabile della S.O. Ingegneria di Manutenzione della Direzione Manutenzione.

9. Il Presidente di Commissione di Verifica Tecnica, relativamente all'ambito (sottoapplicazione, applicazione di settore, intera applicazione tratta di linea AV/AC) assegnato, ha il compito di programmare le operazioni di verifica da eseguire, di vigilare sul loro regolare svolgimento e di partecipare direttamente alle prove più significative.

I presidenti delle CVT di sottoapplicazioni o applicazioni interrelate, concorderanno il programma di prove per la verifica di interrelazione.

10. Per le sottoapplicazioni ed applicazioni di settore la Verifica Tecnica si articola, ai differenti livelli, nelle seguenti macrofasi:

1. valutazione della documentazione di progetto (per le sottoapplicazioni di Segnalamento è compreso il Progetto di Base^{1,2}) in termini di consistenza e corretta formalizzazione;
2. valutazione della documentazione di verifica, debitamente formalizzata, predisposta dall'Appaltatore a livello funzionale e di sicurezza, considerando, per quest'ultimo quando esistente, le istruttorie di sicurezza (safety case dei fornitori o documentazione equivalente) e/o le certificazioni previste per legge e, in particolare, le prove, verifiche e collaudi statici, se pertinenti, e il rilascio da parte di RFI di omologazioni o idoneità all'uso per i prodotti/sottosistemi/sistemi impiegati. Per le sottoapplicazioni di segnalamento le verifiche devono includere la presa in carico delle eventuali condizioni applicative riportate nei safety case;
3. prove e verifiche da effettuare sulla base delle istruzioni e documenti specifici delle strutture tecniche competenti per settore finalizzate ad accertare la rispondenza delle realizzazioni (sottoapplicazioni ed applicazioni), in termini costruttivi e funzionali, al progetto ed alla normativa tecnica ed antinfortunistica applicabile.

11. Per le sottoapplicazioni di Segnalamento: Gestione della Via e Sistema di distanziamento dei treni si procederà, a cura della Direzione Tecnica e strutture subordinate secondo competenza, all'accettazione preliminare o omologazione dei componenti, come applicazione generica, su un sottoinsieme predefinito della sottoapplicazione contestualmente alla verifica tecnica di tale sottoinsieme. A seguire si chiuderà la verifica tecnica delle restanti parti delle sottoapplicazioni.

12. Per le sottoapplicazioni di Segnalamento: Gestione della Via e Sistema di distanziamento dei treni, data la particolare architettura (multistazione) che vede tutta la logica di gestione della via concentrata nel PCS di Bologna, dovranno essere nominate delle Commissioni di Verifica Tecnica di sottoapplicazione intercompartimentali.

¹ Per le applicazioni relative al sistema per il controllo della marcia dei treni ed il segnalamento in cabina di guida con blocco radio (ERTMS/ETCS L2) il progetto di base è costituito da:

- un profilo schematico, redatto in conformità alle norme previste dalle specifiche istruzioni, contenente l'ubicazione dei segnali e dei punti informativi,
- una o più tabelle RBC, riferite ai vari posti di servizio, contenenti le condizioni aggiuntive a quelle di apparato per il rilascio delle autorizzazioni al movimento.

² I Progetti di Base saranno visti dalle Direzioni Compartimentali Movimento come previsto dalla Disposizione n. 16/2003.





13. Le Commissioni di Verifica Tecnica segnaleranno le eventuali non conformità a Italferr, che provvederà a farle sanare dall'Appaltatore informandone TAV.
14. Al termine della Verifica Tecnica ogni Commissione dovrà dare atto dei risultati della verifica con apposito verbale, esaustivo della parte relativa all'ambito assegnato e comprensivo delle relazioni funzionali e di sicurezza degli ambiti correlati. Tale verbale richiamerà i safety case o la documentazione equivalente presi a riferimento per la verifica effettuata.

Al verbale saranno allegati, firmati da tutti i componenti la Commissione, gli elenchi degli elaborati di progetto di riferimento per la verifica, individuati tramite la loro specifica codifica, e, per le sottoapplicazioni di Segnalamento, copia autentica del Progetto di Base.

Il Verbale di Verifica Tecnica sarà firmato da tutti i membri della Commissione e anche, in segno di presa visione dei risultati, da TAV.

15. La Verifica Tecnica delle applicazioni di settore verrà effettuata sulla base di tutti i verbali di Verifica Tecnica delle relative sottoapplicazioni, con verifica specifica di completezza dei controlli delle relazioni, in particolare di quelle di sicurezza, di tutte le parti interrelate e con prove specifiche di piena funzionalità complessiva dell'applicazione comprese le eventuali relazioni con le applicazioni di altri settori.

Tra gli elementi interrelati è da considerare, se pertinente, il "treno".

16. La Verifica Tecnica Complessiva tratta di linea AV/AC verrà effettuata sulla base dei verbali di Verifica Tecnica di tutte le applicazioni di settore, con verifica di completezza dei controlli delle relazioni, in particolare di quelle di sicurezza, dei settori interrelati e con prove specifiche di piena funzionalità complessiva, tenendo conto della relazione riepilogativa di Italferr sull'attività di alta sorveglianza espletata e dei risultati delle prove per il collaudo parziale.

Tra gli elementi interrelati è da considerare il "treno".

17. Per le sottoapplicazioni di Segnalamento dovranno essere redatte, per ogni impianto in relazione alle caratteristiche della sottoapplicazione considerata, le "Istruzioni di dettaglio" per l'esercizio dell'impianto stesso, da includere nel relativo "Registro delle disposizioni di servizio".
18. I Direttori Compartimentali Infrastruttura interessati per tratta di linea AV/AC, sulla base del verbale di Verifica Tecnica Complessiva, delle "Istruzioni di dettaglio" per le sottoapplicazioni di Segnalamento e del Verbale TAV/RFI di Ultimazione Sostanziale, sottoscritto da TAV ed RFI, emetteranno la Dichiarazione di Attivabilità Tecnica necessaria per la consegna della tratta di linea.
19. Dopo l'emissione della Dichiarazione di Attivabilità Tecnica e prima della messa in esercizio, TAV provvederà alla consegna della tratta di linea ai responsabili delle Strutture Organizzative Esercizio ed Unità Territoriali interessate.
20. Dell'avvenuta consegna dovrà essere redatto apposito verbale, che sarà firmato dai suddetti responsabili; al verbale di consegna dovrà essere unita copia autentica della Dichiarazione di Attivabilità Tecnica, corredata dal Verbale di Verifica Tecnica Complessiva e da quelli delle verifiche di tutte le applicazioni e sottoapplicazioni, dalle Istruzioni di dettaglio per l'esercizio dell'impianto per le sottoapplicazioni di Segnalamento, dal Verbale TAV/RFI di





Ultimazione Sostanziale, da tutti gli elaborati di progetto delle sottoapplicazioni e da quant'altro necessario alla manutenzione delle opere ed impianti.

21. Nel verbale di consegna dovranno essere indicati il giorno e l'ora di consegna al fine di precisare il momento a partire dal quale inizia il preesercizio e le strutture territoriali consegnatarie assumono la responsabilità dell'esercizio e della manutenzione della tratta di linea.
22. Le Direzioni Compartimentali Infrastruttura restano depositarie di tutta la documentazione originale.
23. Per le sottoapplicazioni di Segnalamento deve essere istituito, secondo occorrenza, a cura della struttura territoriale competente di manutenzione un "Libretto statistico della manutenzione" nel quale verranno annotate le verifiche e le operazioni di manutenzione che vengono effettuate, tutti i guasti che si manifestano nell'impianto cui si riferisce ed i provvedimenti adottati per ripararli, nonché le notizie riguardanti eventuali revisioni dell'impianto.
24. Le Direzioni Compartimentali Movimento e Infrastruttura, d'intesa con le Direzioni Centrali interessate e con TAV, redigeranno una relazione sull'esito del preesercizio, che sarà condotto sulla base dell'apposita procedura (punto 2). In base a tale relazione i Direttori Compartimentali emetteranno le Circolari Compartimentali per la messa in esercizio al servizio commerciale della tratta AV/AC.
25. Le S.O. Esercizio ed Unità Territoriali interessate sulla base delle Circolari Compartimentali per la messa in esercizio al servizio commerciale riterranno le tratte di linea AV/AC, di cui sono già consegnatarie, messe in esercizio al servizio commerciale a decorrere dal giorno e ora indicati nella relativa Circolare.

Giorgio Di Marco

