

Direzione Tecnica
Il Direttore

DISPOSIZIONE N° 01 del 27 GEN. 2009

“Disciplina operativa per la messa in esercizio della sub tratta Novara – Milano, della tratta Bologna – Firenze e della sub tratta Gricignano - Napoli 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 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 10 agosto 2007 n. 162, recante “Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”;

VISTO il Decreto Legislativo 10 agosto 2007 n. 163, recante “Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE relative all’interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo”;

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

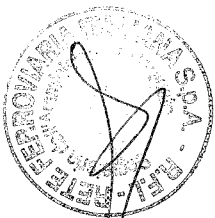
VISTO il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, emanato dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione – Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie ed avente per oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza per l’esercizio ferroviario;

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 sexies cod. civ. e del D. Lgs n. 188/2003
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 32.341.275.131,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
3Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300

Copia conforme all'originale

Pagina 1 di 8

La presente disposizione è composta di n° 8 pagine





VISTO il Decreto Dirigenziale n° 2043 del 10 giugno 2008 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il quale, in ottemperanza all'art.1 della Convenzione sottoscritta in data 21 maggio 2008 tra il Ministero dei Trasporti, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ed il Gruppo F.S. S.p.A., si ratifica l'assunzione delle attribuzioni in materia di sicurezza del trasporto ferroviario indicate nel verbale n° 1 del 6 giugno 2008, ai sensi dell'art.4, comma 8 del decreto legislativo 10 agosto 2007 n° 162;

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.;

VISTA la Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale n° 16 del 12/8 /2003 recante le "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";

VISTA la Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale n°60 del 17 dicembre 2007 "Attuazione del D.M. del 28 ottobre 2005 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante norme in materia di sicurezza nelle gallerie ferroviarie";

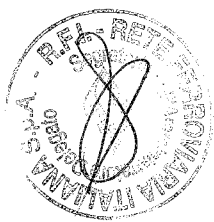
VISTA la "Documentazione di Sicurezza" ai sensi del D.M. 28/10/2005, relativa alle gallerie ricadenti sulla linea AV/AC Torino - Napoli - Tratta Bologna - Firenze, trasmessa alla Commissione di Sicurezza per le Gallerie Ferroviarie con la nota RFI-DTC-INC\A0011\P\2008\0000469 del 19/12/2008;

VISTA la Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale n° 30 del 30 settembre 2008 "Messa in esercizio della sub tratta Novara-Milano, della tratta Bologna-Firenze e della sub tratta Gricignano-Napoli della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli";

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 della 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 Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale n°14 del 30 aprile 2008 recante "Linee Guida per la Certificazione di sicurezza su linee Alta Velocità/Alta Capacità";

VISTA la Decisione della Commissione 2006/860/CE del 7 novembre 2006 riguardante una specifica tecnica di interoperabilità relativa al sottosistema controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità recante modifica all'allegato A della decisione 2006/679/CE del 28 marzo 2006 riguardante la specifica tecnica di interoperabilità relativa al sottosistema controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo Convenzionale;





VISTA la Decisione della Commissione 2007/153/CE del 6 marzo 2007 che modifica l'allegato A alla decisione 2006/679/CE, del 28 marzo 2006, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e l'allegato A alla decisione 2006/860/CE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;

VISTA la Decisione della Commissione 2002/733/CE del 30 maggio 2002 relativa alle specifiche tecniche d'interoperabilità per il sottosistema energia del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 96/48/CE;

VISTA la Decisione della Commissione 2008/284/CE del 6 marzo 2008 relativa ad una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Energia» del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;

VISTA la Decisione della Commissione 2002/732/CE del 30 maggio 2002 relativa alle specifiche tecniche d'interoperabilità per il sottosistema infrastruttura del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 96/48/CE;

VISTA la Decisione della Commissione 2008/217/CE del 20 dicembre 2007 relativa ad una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Infrastruttura» del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;

VISTA la Decisione della Commissione 2002/734/CE del 30 maggio 2002 relativa alle specifiche tecniche d'interoperabilità per il sottosistema esercizio del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 96/48/CE;

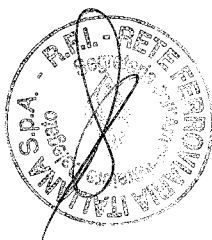
VISTA la Decisione della Commissione 2008/231/CE del 1 febbraio 2008 relativa alle specifiche tecniche d'interoperabilità per il sottosistema «Esercizio» del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 96/48/CE che abroga la decisione 2002/734/CE della Commissione del 30 maggio 2002;

VISTA la Decisione della Commissione 2008/163/CE del 20 dicembre 2007 relativa alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la «sicurezza nelle gallerie ferroviarie» nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità;

VISTA la Decisione della Commissione 2008/164/CE del 21 dicembre 2007 relativa ad una specifica tecnica di interoperabilità concernente le «persone a mobilità ridotta» nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità;

VISTA la relazione del Responsabile della S.O. Sicurezza e Segnalamento del 13/01/2009 protocollo RFI/DTC/DNS.SS/009/006 con cui si propone, sulla base delle modalità operative utilizzate per l'attivazione delle tratte di linea AV/AC Roma-Napoli, Torino-Novara e Milano-Bologna, l'emanazione di una analoga disposizione concernente la «Disciplina operativa per la messa in esercizio della sub tratta Novara-Milano, della tratta Bologna-Firenze e della sub tratta Gricignano-Napoli della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli»;

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





DELIBERA

1. La presente disposizione stabilisce criteri, modalità e attribuzioni operative per la messa in esercizio della sub tratta Novara-Milano, della tratta Bologna-Firenze e della sub tratta Gricignano - Napoli della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli, di seguito indicate solo come tratte di linea AV/AC, sulla base dei principi fissati con la disposizione n° 30 del 30 settembre 2008 dell'Amministratore Delegato di RFI.
2. La messa in esercizio al servizio commerciale delle tratte 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 delle tratte di linea AV/AC senza servizio commerciale sono necessarie:
 - la Circolare Compartimentale per il preesercizio (messa in esercizio senza servizio commerciale);
 - la Dichiarazione di Attivabilità Tecnica.

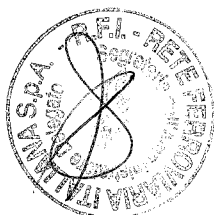
Per la messa in esercizio delle tratte di linea AV/AC al servizio commerciale, dopo il periodo di preesercizio, sono necessarie:

- la relazione sull'esito del preesercizio;
- la Circolare Compartimentale di messa in esercizio (al servizio commerciale).

Le Circolari - per il preesercizio e di messa in esercizio al servizio commerciale - predisposte secondo la normativa corrente, e le relazioni sull'esito del preesercizio, saranno emanate a firma congiunta dei Direttori Compartimentali Movimento e Infrastruttura interessati 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. Le tratte di linea AV/AC potranno essere messe 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 Applicazioni Opere Civili:

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

5.2 Applicazioni 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 Comando e Controllo (SCC); per la tratta Bologna-Firenze: Sistema di Comando e Controllo in presenza di ACC Multistazione (SCC/M),
- Gestione della Via (GdV),
- Impianti di Rilevamento Termico delle Boccole (RTB),
- Sistema di distanziamento treni (SDT):

Parte di terra – ETCS

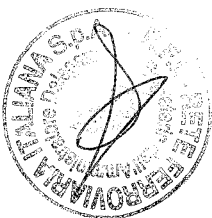
- Radio Block Centre (RBC), comprese le interfacce verso terra e verso bordo,
- Boe, comprese le interfacce verso gli altri apparati di segnalamento,

Parte di bordo – ETCS

- 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 (SCC, 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 e da 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, con rappresentanti di Italferr in qualità di Alta Sorveglianza e, per





L'applicazione di settore Opere Civili, con personale TAV. 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 o di altra Direzione Centrale o Compartimentale con competenze nel contesto equiparabili; la vicepresidenza è assegnata al Responsabile della S.O. Ingegneria di Manutenzione della Direzione Manutenzione. Per le sub-tratte Novara-Milano e Gricignano-Napoli è ammesso che la presidenza possa essere assegnata ad un Responsabile di S.O. competente e la vicepresidenza al Responsabile di diversa S.O. tecnica.

9. Il Presidente di commissione di verifica Tecnica, relativamente all'ambito assegnato (sottoapplicazione, applicazione di settore, intera applicazione tratta di linea AV/AC), 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:

- 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;
- 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, le verifiche e i 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;
- 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.

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:

- 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.





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 ed 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. Le Commissioni di Verifica Tecnica segnaleranno le eventuali non conformità a Italferr, che provvederà a farle sanare dall'Appaltatore informandone TAV.
13. 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.
14. 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 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".
15. 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".
16. 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".
17. I Direttori Compartimentali Infrastruttura interessati per la 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.
18. 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 alle Unità Territoriali interessate.
19. 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.

20. 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.
21. Le Direzioni Compartimentali Infrastruttura restano depositarie di tutta la documentazione originale.
22. 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.
23. 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.
24. 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.

Giovanni Costa

