



Direzione Tecnica  
il Direttore

Rete Ferroviaria Italiana  
05/06/2008

RFI-DTC\  
A0011\PI\2008\0001513

**DIREZIONE COMPARTIMENTALE  
MOVIMENTO**

Roma  
Napoli

**DIREZIONE COMPARTIMENTALE  
INFRASTRUTTURA**

Roma  
Napoli

**DIREZIONE MOVIMENTO**

Sede

**DIREZIONE MANUTENZIONE**

Sede

**TRENTALIA SpA**

Roma

**p.c. MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI  
TRASPORTI**

**Dipartimento per i trasporti terrestri  
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario  
Via Caracci, 36**

**00157 Roma**

**OGGETTO:** Prescrizione: Normativa per l'esercizio sperimentale degli impianti di rilevamento venti trasversali (RVT) sulla Linea AV/AC Roma – Napoli

**Allegato:** 1

L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone – nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.

In conformità a quanto sopra, sulla linea AV/AC Roma - Napoli, per l'esercizio sperimentale degli impianti di rilevamento venti trasversali (RVT), dovranno essere applicate le norme riportate in Allegato 1.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

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

Sede Sociale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Capitale Sociale: Euro 26.756.202.833,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.F.A. 758306



L'esercizio sperimentale avrà una durata di 2 mesi a partire dall'entrata in vigore della presente Prescrizione. Al termine dell'esercizio sperimentale dovrà essere prodotto, da parte delle Direzioni compartimentali in indirizzo, un dettagliato report sull'andamento della sperimentazione, sia per gli aspetti tecnici (caratteristiche di funzionamento, numero, frequenza e durata dei guasti dei vari elementi degli impianti, modalità degli interventi di manutenzione, ecc.), che per gli aspetti operativi (ergonomia d'uso delle apparecchiature, caratteristiche, frequenza e durata delle segnalazioni di allerta, conseguenze sulla circolazione treni, ecc.). Sulla base delle risultanze della sperimentazione, potranno essere stabiliti interventi correttivi relativi ai suddetti aspetti.

Le Direzioni Compartimentali in indirizzo restano incaricate di elaborare ed emanare le disposizioni attuative della presente prescrizione.

Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.

Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.

La presente entra in vigore alle ore 00.01 del 14 giugno 2006.

Michele Elia



Rete Ferroviaria Italiana  
05/06/2006

RFI-DTC\  
A0011\P\2006\0001513

Allegato 1 alla Prescrizione .

**Normativa per l'esercizio sperimentale degli impianti di rilevamento venti  
trasversali (RVT)  
sulla Linea Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) Roma – Napoli**

**1. GENERALITA'**

Le presenti norme disciplinano l'esercizio sperimentale degli impianti di rilevamento dei venti trasversali (RVT) sulla linea ad Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) Roma – Napoli.

Gli impianti RVT rivestono carattere ausiliario; essi non sono "interfacciati" con le apparecchiature di sicurezza e di segnalamento esistenti sulla linea, pertanto le loro segnalazioni di allerta non hanno influenza sull'Autorizzazione al Movimento visualizzata nella cabina di guida dei rotabili (RS art. 21 bis/1b).

Il comportamento cautelativo da adottare in caso di segnalazione di allerta dovrà essere comunicato ai treni introducendo manualmente nel sistema la riduzione di velocità, stabilita dalle Unità Centrali competenti, tramite l'interfaccia Operatore RBC affidata al DCO.

L'ubicazione degli impianti RVT sulla linea ad Alta Velocità/Alta Capacità ( AV/AC) Roma – Napoli è individuata dall'Unità Centrale responsabile della sperimentazione e le modalità d'impiego delle apparecchiature sono riportate nei Manuali Operativi ad uso del personale interessato della Direzione Compartimentale Infrastruttura.

Per quanto riguarda il personale del Movimento, il DCO del Posto Centrale di Roma Termini deve osservare le norme di esercizio contenute nella presente Prescrizione che costituiscono integrazione alla Disposizione n° 72 del 15 Novembre 2005 *Istruzioni per la gestione dell'Interfaccia Operatore RBC – Linea AC/AV Roma – Napoli* del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

**2. CARATTERISTICHE DEGLI IMPIANTI RVT**

**2.1 IMPIANTI RVT**

Un impianto RVT è costituito da:

- Apparecchiature dedicate alla rilevazione della velocità e della direzione del vento (Centraline anemometriche) ubicate in opportuni punti lungo la linea;
- Sistema di trasmissione con il Posto Centrale che, realizzato tramite la rete GSM, consente la connessione dell'Unità di memorizzazione ed elaborazione dati con ciascuna Centralina anemometrica;
- Unità di memorizzazione ed elaborazione dati ubicata nel Posto Centrale;
- Interfaccia Operatore ubicata nel Posto Centrale.

L'Unità di memorizzazione ed elaborazione dati raccoglie, ad intervalli regolari, le informazioni dalle Centraline anemometriche, genera le segnalazioni di allerta per il personale al superamento di determinati valori di soglia di velocità e direzione del vento, rilevati dalle Centraline anemometriche. Le informazioni provenienti dalle Centraline, utilizzate per la generazione delle segnalazioni di allerta, sono memorizzate per un periodo di tempo stabilito e ne è possibile la loro visualizzazione.



L'Interfaccia Operatore consente di:

- Comandare e controllare la connessione delle Centraline anemometriche;
- Intervenire su determinate funzionalità delle Centraline anemometriche;
- Impostare e modificare i valori dei parametri occorrenti al funzionamento degli impianti;
- Visualizzare i dati memorizzati, secondo differenti criteri di aggregazione;
- Visualizzare lo stato di connessione delle Centraline e le segnalazioni di allerta generate dall'Unità di elaborazione.

L'interfaccia operatore RVT è in consegna al Coordinatore Infrastrutture (CI) operante presso il Posto Centrale di Roma Termini. Il monitoraggio delle informazioni fornite dagli impianti stessi dovrà essere effettuato dal personale interessato nell'ambito del normale svolgimento dei compiti ad esso assegnati.

## 2.2 SEGNALAZIONE DI ALLERTA

Quando, per ciascuna Centralina anemometrica, la velocità del vento raggiunge o supera i valori di soglia definiti in funzione della direzione del vento, sull'interfaccia operatore in consegna al CI viene visualizzata la segnalazione di allerta accompagnata da un avviso sonoro.

La segnalazione riporta anche le progressive chilometriche che delimitano l'estesa della giurisdizione della Centralina interessata. Ciascuna segnalazione di allerta riguarda entrambi i sensi di circolazione dei treni.

Ciascuna segnalazione di allerta è riferita a valori di velocità del vento misurati negli ultimi 10 minuti, durante i quali siano stati superati almeno una volta i valori di soglia.

## 3. NORME DI ESERCIZIO

### 3.1 PROVVEDIMENTI CAUTELATIVI PER LA CIRCOLAZIONE

Quando viene rilevata una segnalazione di allerta, il Coordinatore Infrastrutture deve informare per iscritto il DCO notificando il valore della riduzione di velocità cautelativa della circolazione dei treni da inserire manualmente nel sistema con le progressive chilometriche che ne delimitano l'estesa, in base alla giurisdizione della Centralina interessata. Durante l'esercizio sperimentale il valore di velocità cautelativa è fissato in 250 km/h.

Ricevuta tale comunicazione dal CI, il DCO dovrà subito inserire manualmente nel sistema la riduzione di velocità a 250 Km/h su entrambi i binari di linea per l'estesa richiesta.

Per l'attivazione della riduzione di velocità dovranno essere eseguiti gli accertamenti e la sequenza di azioni previsti al punto 5.2 della Disposizione n°72 del 15 Novembre 2005.

Qualora, per la presenza di treni nella tratta interessata all'atto della segnalazione di allerta, non sia stato possibile inserire immediatamente la riduzione di velocità, la stessa dovrà essere inserita non appena possibile, anche nel caso in cui, entro i 30 minuti successivi alla segnalazione, siano cessate le condizioni restrittive.



In tutti i casi, la riduzione di velocità dovrà essere mantenuta fino a quando il DCO non riceva dal CI, sempre per iscritto, il nulla osta a riprendere la circolazione alla velocità massima ammessa dalla linea. Tale nulla osta deve essere rilasciato dal CI solo dopo che siano trascorsi 30 minuti dalla cessazione delle condizioni restrittive visualizzate sull'Interfaccia RVT.

Per la cessazione della riduzione di velocità dovranno essere eseguiti gli accertamenti e la sequenza di azioni previsti al punto 5.3 della Disposizione n°72 del 15 Novembre 2005.

Il DCO, nel caso in cui l'attivazione della riduzione di velocità non sia andata a buon fine, deve applicare quanto previsto al punto 5.2.5 della Disposizione n°72 del 15 Novembre 2005.

### 3.2 MODIFICA DEI VALORI DEI PARAMETRI OCCORRENTI AL FUNZIONAMENTO DEGLI IMPIANTI

L'operazione in questione può essere effettuata soltanto dal personale autorizzato dall'Unità Centrale responsabile della sperimentazione degli impianti.

### 3.3 ANORMALITÀ DI FUNZIONAMENTO

L'impianto RVT dovrà essere considerato fuori servizio quando non sia possibile rilevare (nella loro completezza) le segnalazioni di allerta. Il fuori servizio può riguardare l'intero impianto o singole Centraline anemometriche.

In caso di fuori servizio totale o parziale delle apparecchiature non deve essere adottato nessun provvedimento per la circolazione dei treni, fatta eccezione per i tratti di linea eventualmente individuati dall'Unità Centrale responsabile della sperimentazione degli impianti per i quali cautelativamente va inserita la riduzione di velocità a 250 km/h. Per tutti gli impianti, qualora al momento del fuori servizio fossero in atto provvedimenti cautelativi, gli stessi devono essere mantenuti fino al ripristino dell'impianto. In tutti i casi il Coordinatore Infrastrutture dovrà, comunque, richiedere subito l'intervento del manutentore.

Qualora in uno stesso punto della linea siano presenti due Centraline anemometriche aventi le medesime caratteristiche di installazione, in caso di guasto o fuori servizio di una di esse, l'Unità di memorizzazione ed elaborazione dati ubicata nel Posto centrale dovrà essere opportunamente riconfigurata in modo da consentire il rilevamento dei dati forniti dalla Centralina funzionante.