

Direzione Tecnica

*Il Direttore*

**COER**

TORINO - MILANO

**DIREZIONE TERRITORIALE  
PRODUZIONE**

TORINO - MILANO

**DIREZIONE PRODUZIONE**

SEDE

**DIREZIONE COMMERCIALE ED  
ESERCIZIO RETE**

SEDE

**TRENITALIA S.p.A.**

SEDE

**p.c. AGENZIA NAZIONALE PER LA  
SICUREZZA DELLE FERROVIE**

Piazza della Stazione n° 45

50123 FIRENZE

**Oggetto:** Prescrizione di esercizio – Norme per la circolazione delle corse prova interessanti i binari della linea AV/AC Torino – Milano, nel tratto in esercizio commerciale tra Torino Stura e Bivio Novara Ovest e in quello in pre-esercizio tra Bivio Novara Ovest e PM Rho Fiera.

VISTO il Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 “Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;

VISTO il decreto dirigenziale n. 2043 del 10 giugno 2008, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ratifica il verbale n. 1 del 10 giugno 2008 redatto ai sensi dell’art. 1 della Convenzione del 21 maggio 2008 stipulata tra Ministero dei Trasporti, Agenzia e Gruppo FS;

VISTO il decreto ANSF n. 01/2009 del 6 aprile 2009 emanato dal Direttore dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, concernente le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria;

VISTA l’autorizzazione dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, emanata con nota n°ANSF 03428/09 del 26/06/2009,

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI Rete Ferroviaria Italiana 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 D.L.gs. n. 188/2003

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. Euro 32.591.275.131,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 - R.I.A. 758300



si prescrive quanto segue:

Per l'effettuazione delle corse prova indicate in oggetto si applicano le norme di seguito specificate.

1. La circolazione dei treni nella linea in oggetto dovrà avvenire in regime di interruzione di entrambi i binari.
2. Ciascun convoglio dovrà essere scortato da un Agente della manutenzione debitamente abilitato; l'Agente della manutenzione dovrà curare i rapporti con il Titolare dell'interruzione, con il DCO AV, con il PdC, con il DM/DCO di Torino Stura e con il DM di PM Rho Fiera.
3. Sui tratti afferenti alla linea AV/AC oggetto della presente norma la circolazione dovrà avvenire con le norme previste per i treni ordinari.
4. I convogli dovranno essere equipaggiati con le apparecchiature telefoniche GSM-R descritte nella Disposizione 27/06 (cab radio oppure in alternativa con idoneo telefono palmare) efficienti, in grado di lanciare e ricevere la chiamata d'emergenza.
5. Durante la marcia dovrà essere prevista l'attivazione di un canale, funzionante su apparecchiature telefoniche distinte da quelle di cui sopra, che trasmetta con continuità (tipo "tono continuo" ovvero "nota faro") un segnale GSM-R tra treno e Posto Centrale che sia interrompibile dal Posto Centrale stesso.
6. I dispositivi RTB devono essere mantenuti attivi. In caso di allarme RTB rilevato al Posto Centrale, il DCO dovrà intervenire sulla marcia del convoglio e prendere i provvedimenti previsti dalla Disposizione 69/2005.
7. La composizione del materiale rotabile dovrà assicurare una percentuale di massa frenata non inferiore al 135%.
8. I PdS posti all'interno del tratto interrotto interessati dalle corse prova possono essere percorsi alla massima velocità. Tali PdS devono essere presenziati ad eccezione di quelli ove tutti i deviatori siano immobilizzati con i dispositivi di cui all'Art. 8 ISD [Art.18 IPCL].
9. Lo stato dei PCF deve essere comunicato di volta in volta con apposita prescrizione.
10. Per le corse prova a velocità superiore a 150 km/h con termine di corsa in un PdS all'interno della tratta di delimitazione della corsa prova deve essere prevista una riduzione di velocità a 150 km/h dal PdS precedente alla località di fine corsa e a 60 km/h nelle due sezioni precedenti la suddetta località di fine corsa. Tali riduzioni di velocità devono essere osservate anche in uscita dalla linea AV/AC.
11. Le prove possono essere effettuate, sui binari interrotti, sia nel senso di sinistra che nel senso di destra.
12. La contemporanea circolazione di due convogli sullo stesso binario è ammessa solo se un convoglio effettua la corsa prova nella tratta Torino Stura – PM Cigliano e l'altro nella tratta PM



Rho Fiera – Bivio Novara Ovest. Inoltre, tra PM Cigliano e Bivio Novara Ovest deve essere garantita una tratta disalimentata di estesa non inferiore a 24 km. In tal caso il Titolare dell'interruzione deve richiedere al DOTE la disalimentazione della linea di contatto; il DOTE resta incaricato di confermare l'avvenuta disalimentazione al Titolare dell'interruzione e al DCO.

13. Durante le interruzioni della tratta, per l'effettuazione di corse prova, non dovranno essere eseguite, per l'intera tratta interessata dalla corsa prova e su entrambi i binari, lavorazioni che comportino la presenza di personale e mezzi in linea;

14. Il superamento dei segnali di Torino Stura e PM Rho Fiera dovrà avvenire:

- per l'ingresso sul tratto interrotto possibilmente con i segnali disposti a via libera;
- in uscita dal tratto interrotto, tenendo conto dell'aspetto del segnale.

15. In caso di anomalie sopravvenute durante la circolazione del convoglio, il DCO dovrà immediatamente interrompere la nota faro d'iniziativa; inoltre dovrà richiedere al DOTE la disalimentazione della linea aerea. Il PdC, rilevando l'interruzione della nota faro e/o la mancanza di tensione al di fuori dei PCF, dovrà interpretarla come ordine di arresto immediato del treno. La ripresa della corsa prova dovrà essere autorizzata dal DCO all'Agente della manutenzione.

16. Per lo svolgimento delle corse prova deve essere interessato il seguente personale:

- DCO, al PCS di Settimo Torinese;
- Titolare della interruzione incaricato dalla DTP Torino;
- Agente della manutenzione incaricato dalle DTP interessate;
- Personale di Condotta.

17. Il DCO, concederà l'interruzione sulla tratta AV/AC Torino Stura – PM Rho Fiera solo dopo aver:

- eseguito quanto previsto dalle DET, fatta eccezione per l'impiego dei dispositivi di esclusione del binario;
- eseguito quanto previsto per l'esecuzione degli itinerari nei PdS e ricevuto la conferma da parte dei DM dei PdS presenziati, tenendo presente che, nel caso in cui sia prevista la contemporanea circolazione di due convogli sullo stesso binario, i deviatori di Bivio Novara Ovest e di PM Cigliano devono essere disposti per il corretto tracciato;
- ricevuto, nel caso in cui sia prevista la contemporanea circolazione di due convogli sullo stesso binario (vedi punto 12), la conferma da parte del DOTE dell'avvenuta disalimentazione della linea di contatto nel tratto intermedio sia la conferma.

18. Il DCO AV, dopo aver confermato l'interruzione al Titolare dell'interruzione e aver notificato all'Agente della manutenzione le occorrenti prescrizioni, trasmetterà con comunicazione registrata al DM/DCO di Torino Stura e al DM di PM Rho Fiera il nulla osta per l'ingresso dei convogli sulla tratta interessata dalla corsa prova.

19. In caso di presenziamento dei PdS, i DM devono:



- prima del comando di itinerario, verificare sul QLv che non sia presente l'allarme "LO" (livello olio) per i deviatori da comandare, quindi posizionare/confermare/disalimentare con comando da To/Tf i deviatori di percorso/laterali/uscita, coerentemente alla Tabella delle condizioni "itinerario";
  - per ogni deviatore comandato o richiesto dalla Tabella delle Condizioni "Itinerari-deviatori", verificare sul QLv le seguenti condizioni di normalità:
    - Dv nello stato di incluso;
    - il controllo di concordanza (N o R);
    - la conferma (N o R);
    - il controllo dello stato dei teleruttori a riposo (solo se trattasi di un Dv di percorso);
    - il controllo di normalità della chiave per la manovra a mano (MD);
    - la disalimentazione in atto.
20. L'Agente della manutenzione resta incaricato di praticare al PdC, utilizzando il modulo M 40:
- d'iniziativa:
    - le limitazioni di velocità relative alla circolazione del convoglio,
  - dietro comunicazione del Titolare dell'interruzione:
    - la conferma dell'avvenuta interruzione e, all'occorrenza, della disalimentazione della linea di contatto (vedi punto 12),
  - dietro comunicazione del DCO AV:
    - la prescrizione di circolare su binario interrotto e la delimitazione della corsa prova;
    - le prescrizioni relative allo stato dei PCF;
    - le eventuali ulteriori restrizioni di velocità relative a rallentamenti e/o riduzioni di velocità esistenti;
    - le modalità per la partenza o il ricovero del convoglio dove inizia o termina la corsa prova;
    - le altre eventuali prescrizioni inerenti alla circolazione;
    - l'ordine di ripresa della corsa, in caso di anormalità,
  - dietro ordine del DM/DCO di Torino Stura:
    - il superamento del segnale di protezione di quel PdS, se disposto a via impedita,
  - dietro ordine del DM di PM Rho Fiera:
    - il superamento del segnale di protezione di quel PdS, se disposto a via impedita.
21. L'ordine di partenza delle corse prova sarà impartito dall'Agente della manutenzione al PdC.
22. Il PdC dovrà rispettare tutte le prescrizioni comunicategli dall'Agente della manutenzione.
23. L'Agente della manutenzione comunicherà l'ultimazione di ogni corsa prova al DCO.

I COER e le Direzioni Territoriali Produzione di Torino e Milano restano incaricate di elaborare ed emanare le disposizioni attuative sulla base delle quali dovrà avere luogo la circolazione dei



treni in oggetto e di stabilire le stazioni di origine e termine corsa dei convogli sulla linea tradizionale.

Le strutture interessate dovranno garantire che la presente prescrizione sia in possesso del PdC in servizio ai convogli in oggetto.

Giovanni Costa