

# DIVISIONE INFRASTRUTTURA

Il Direttore

ASA RETE  
ROMA, 26/07/99  
R/9904790/P

DIREZIONI COMPARTIMENTALI INFRASTRUTTURE  
TUTTE

DIREZIONI COMPARTIMENTALI MOVIMENTO  
TUTTE

DIREZIONE PRODUZIONE GENOVA

DIREZIONE TECNICA SEDE

DIREZIONE COMMERCIALE SEDE

p.n. ZONE TERRITORIALI TUTTE

ITALFERR S.p.A. ROMA

p.c. DIVISIONE CARGO SEDE

DIVISIONE PASSEGGERI SEDE

DIVISIONE TRASPORTO REGIONALE MILANO

DIREZIONE SICUREZZA DI SISTEMA SEDE

Oggetto: Attivazione di nuovi tratti di linea, variazioni nelle fiancate dei Fascicoli Orario e Fascicoli Circolazione Linea, nonché istituzione di nuovi ranghi di velocità.

Allegati: n.4

Le trasformazioni introdotte nella struttura organizzativa e funzionale della società a seguito dell'istituzione della Divisione Infrastruttura, risultante dagli O.d.S.O. n° 90/AD del 27.7.98, n° 158/AD del 4.6.99 e n° 159/DI del 4.6.99, hanno determinato il superamento delle circolari vigenti R/9604230/A del 13/06/96 riguardante i requisiti tecnici delle velocizzazioni e R/9702039/P del 25.6.97 che disciplina le procedure da seguire per tale tipologia di interventi.

Si è pertanto ritenuto utile ed opportuno ricomporre in una visione organica ed unitaria il quadro della materia in oggetto, richiamando e puntualizzando gli adempimenti da porre in essere da parte delle sedi periferiche e centrali della Divisione Infrastruttura al fine di attribuire missioni e aree di responsabilità alle varie strutture che interagiscono nel processo.

Si riportano nel seguito le nuove procedure da seguire che, come è stato premesso in oggetto, sono valide per i tratti di linea di nuova attivazione e per quelli già in esercizio soggetti a modifiche delle velocità massime ed all'istituzione di nuovi ranghi di velocità.

Con successiva circolare si provvederà al riordino delle procedure da seguire nei casi in cui si debbano affrontare, nelle linee in esercizio, problematiche riguardanti la classificazione delle linee (art. 116 – 118 P.G.O.S.), le variazioni al Profilo Minimo degli Ostacoli con la relativa codifica delle linee, la circolabilità di nuovi rotabili e di quelli già in esercizio che comportino variazioni ai quadri 24 delle P.U.P.O.S parte prima, le limitazioni da prescriversi ai rotabili su particolari linee o tratte della rete ferroviaria (art. 119 P.G.O.S.) e quelle relative al peso assiale, peso per metro corrente e limite di carico dei carri destinati a circolare su linee di altre ferrovie italiane (art. 124 P.G.O.S.).

#### **Redazione del progetto**

La redazione del progetto di attivazione di nuovi tratti di linea, varianti di tracciato, raddoppi di binario o similari, di variazioni nelle fiancate dei Fascicoli Orario e Fascicoli Circolazione Linee nonché di istituzione di nuovi ranghi di velocità rientra nelle competenze delle Direzioni Compartimentali Infrastruttura e Movimento sotto la cui giurisdizione ricade il tratto di linea interessato, anche se l'iniziativa consegue ad interventi eseguiti a cura di altre società del Gruppo F.S. quali Italferr S.p.A. In

quest'ultima ipotesi il progetto potrà essere predisposto anche dal soggetto tecnico ma dovrà essere condiviso congiuntamente dalle Direzioni Compartimentali Infrastruttura e Movimento, con il coordinamento della Direzione Compartimentale Infrastruttura.

I Direttori Compartimentali, con l'inoltro di tutti gli elaborati richiesti per la concessione del benessere, restano responsabili dell'avvenuto controllo, di tutti i parametri tecnici in essi riportati, da riferire alla data di presentazione della proposta.

### **Requisiti del progetto**

Gli elaborati progettuali dovranno essere redatti seguendo le indicazioni contenute nello schema riassuntivo (allegato n. 1) in cui sono state riepilogate le tematiche da disciplinare, la documentazione da trasmettere, i parametri da determinare e le pubblicazioni di servizio da aggiornare, con riferimento alle ipotesi di attivazione di una nuova linea/tratta, di istituzione di nuovi ranghi e di variazioni nelle fiancate dei Fascicoli Orario e Fascicoli Circolazione Linee.

Nella redazione degli elaborati progettuali richiesti si dovranno verificare, in particolare, l'esattezza e la congruità di tutte le indicazioni contenute sulle fiancate approntate, le eventuali limitazioni alla circolabilità dei mezzi di trazione conseguenti a vincoli di natura infrastrutturale, il rispetto della normativa tecnica vigente e le distanze degli ostacoli fissi dal binario, con l'attribuzione alla tratta del relativo profilo minimo degli ostacoli.

I documenti da trasporre nelle pubblicazioni di servizio (fiancate principali e fiancate dei quadri orario) dovranno essere redatti sotto forma di documentazione definitiva e *vistati congiuntamente dai Direttori Compartimentali Infrastrutture e Movimento.*

### **Trasmissione del progetto**

Gli elaborati progettuali costituenti la proposta, redatti secondo le indicazioni

formulate in precedenza, dovranno essere inviati, a cura della Direzione Compartimentale Infrastruttura, alla Direzione Tecnica che si attiverà al suo interno per concedere il necessario benessere. Ai documenti dovrà allegarsi un'ulteriore copia delle fiancate (vigenti e di progetto) e del profilo piano - altimetrico della linea/tratta in questione per consentire l'elaborazione dei gradi di frenatura e di prestazione dei mezzi di trazione (quadro 20 della P.U.P.O.S.) nonché tabelle di prestazione

La nota di trasmissione della proposta dovrà essere estesa alla Direzione Produzione, per le eventuali osservazioni del caso, allegandovi le fiancate orario e quelle principali presenti sul Fascicolo Orario o sul Fascicolo Circolazione Linea in vigore, nonché le fiancate orario e quelle principali di progetto.

#### **Procedure di validazione**

La Direzione Tecnica esaminerà il progetto proposto e inoltrerà alla Direzione Produzione i seguenti documenti contenenti le modifiche delle pubblicazioni ufficiali in vigore predisposti sulla base dei dati ricevuti:

- Fiancata Orario o Ribaltina (Esaminata limitatamente a velocità massime di linea e gradi di frenatura)
- Fiancata Principale (Esaminata limitatamente ai gradi di prestazione ed ascensione)
- Quadro 20 della P.U.P.O.S. parte prima
- Tabelle di cui all'art. 119 della P.G.O.S. relativamente alle eventuali limitazioni di velocità da prescriversi ai treni in particolari tratte.

Nell'ipotesi di attivazione di nuovi tratti di linea dovranno essere inoltre comunicati il profilo minimo degli ostacoli (P.M.O.) e la categoria della linea/tratta (vigente o attribuita) e dovrà essere autorizzata la circolabilità dei mezzi di trazione su tale tratta.

La Direzione Produzione divulgherà la documentazione ricevuta, curandone la sua diffusione a tutte le Sedi competenti all'attuazione ed all'aggiornamento delle pubblicazioni di servizio, in conformità a quanto riportato nello schema riassuntivo (allegato n. 2)

Nel caso in cui il progetto proposto non fosse attuabile, la Direzione Tecnica informerà del fatto le Direzioni Compartimentali Infrastruttura e Movimento e la Direzione di Zona nonché, per conoscenza, la Direzione Produzione, motivando le cause che ne hanno consigliato il rigetto.

### **Prove e verifiche**

Le modalità di esecuzione delle prove propedeutiche all'introduzione di nuove velocità di fiancata ovvero alla riclassificazione delle linee saranno definite dalla Direzione Tecnica, la quale provvederà anche a indicare con quali mezzi di misura dovranno essere condotte le verifiche delle condizioni della linea: carrozza per il rilievo della geometria del binario, carrello PV7 o treni strumentati per la misura dei parametri di sicurezza e comfort di marcia.

Al termine delle prove, ovvero durante una qualsiasi delle fasi intermedie qualora si riscontrassero problemi, il Direttore Compartimentale Infrastruttura dovrà trasmettere una dettagliata relazione illustrativa sull'esito delle prove e delle verifiche anzidette alla Direzione Tecnica che fornirà le indicazioni del caso.

La Direzione Produzione e la Zona Territoriale dovrà essere, comunque, informata del provvedimento definitivo per le opportune indicazioni da fornire a tutte le strutture ferroviarie interessate.

### **Regole generali e tempi**

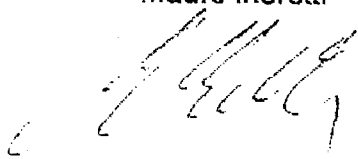
I progetti, di norma, dovranno essere trasmessi 4 mesi prima della data prevista per

l'attuazione dei relativi provvedimenti, dovendosi contemperare alle esigenze di verifica ed approvazione, alle procedure connesse con l'aggiornamento della scheda treno ed all'emissione della circolare di attivazione. Soltanto le pratiche già avviate verranno trattate in deroga a tali tempi.

La presente procedura dovrà essere utilizzata anche nel caso di variazioni di velocità in diminuzione, restando inteso che i casi di urgenza potranno essere regolati in via provvisoria con l'istituzione di rallentamenti o di riduzioni di velocità secondo le procedure previste dalla normativa vigente.

Con l'occasione si allega uno schema (allegato n. 3) illustrativo del lay-out del processo in questione nonché una tabella (allegato n. 4) contenente i requisiti minimi infrastrutturali delle linee in funzione della velocità dei treni, da utilizzare nei progetti di velocizzazione di linee esistenti. Viene contestualmente annullata la tabella diramata con nota del Condirettore ASA Rete R/9604230/A del 13/6/96.

Mauro Moretti



REQUISITI MINIMI PER LA VERIFICA DELL'INFRASTRUTTURA AI FINI DI NUOVE VELOCIZZAZIONI DI LINEE ESISTENTI

Vmax di linea (km/h)	Tracciato (1)	Armamento Tipo	Intervia	Sentieri lungo linea	Larghezza marciapiedi intermedi H = 25 cm (2)		Larghezza di laterali H = 25 cm (m)	Distanza tra striscia gialla e bordo interno rotaia più vicina	Segnalamento e blocco compatibili con la velocità di progetto	T.E.	Passaggi a livello non compatibili con le velocità di progetto (6)
					senza sottopassaggio (3) (m)	con sottopassaggio (m)					
150	Si applicano le norme della circolare L.41/343/7.1 del 28.4.1987	60 UNI	Si applicano le norme della circolare L.SA.1/139905 del 22.12.1971	Adeguate alle distanze previste dall'art.6 del D.P.R. n.469/79 ed art.8 Legge n.191/74	3,70 (4)	4,80	2,35	1,65	Blocco FS Blocco Conta Assi Blocco Automatico	Corda non regolata	Semaforizzati Pedonali (8) Aperti incustoditi Automatizzati con barriere complete dotati di segnali di protezione propri (7)
180		60 UNI			Sottopassaggio obbligatorio	5,20	2,50	1,80			
200		60 UNI				6,80	2,70	2,00	Blocco automatico e ripetizione segnali in macchina dotato di codice 270/1	Corda regolata	Semaforizzati Pedonali (8) P.L. privati (6) Aperti incustoditi Automatizzati con barriere complete dotati di segnali di protezione propri (7)

NOTE:

- (1) Se esistono scambi - intersezione Vmax rango C = 160 km/h; Vmax rango P 175 km/h.
- (2) La larghezza minima fra le strisce gialle e quella fra eventuali ostacoli fissi e striscia gialla deve essere almeno di 90 cm. Occorrerà contrassegnare come zone non accessibili durante il transito dei treni gli spazi inferiori ai 90 cm, ai sensi della Istruzione R/ST.OC.412/4 del 23.05.96
- (3) La sicurezza dell'attraversamento dei binari è assicurata dal disposto dell'art. 56 comma 6 del Regolamento sui Segnali.
- (4) Non è ammessa la sosta di persone su marciapiedi intermedi di larghezza minore di 3,70 m, posti fra binari di corsa, durante il transito dei treni che non effettuano servizio viaggiatori. L'accesso ai marciapiedi è ammesso solo nei punti stabiliti ed attenendosi alle prescrizioni specifiche riportate su appositi cartelli, in ottemperanza all'art. 21 DPR 753/80.
- (5) La striscia gialla deve essere interamente compresa entro la fascia di sicurezza dei marciapiedi sia per i marciapiedi H=25 che per quelli H=55.
- (6) P.L. privati ammessi per velocità minori di 160 km/h, previa verifica di compatibilità.
- (7) Se protetti da segnali di cui all'art. 53 del Regolamento sui Segnali, la velocità massima è di 140 km/h.
- (8) Ammessi fino a 90 Km/h

Allegato n°2