

RE.ST/RES.04

ASA RETE
ROMA, 28/10/97
R/9703482/P

Sig. Direttore della
ZONA TERRITORIALE NORD-OVEST
GENOVA

p.n. SERVIZIO PRODUZIONE
MILANO

"" SERVIZIO POTENZIAMENTO E SVILUPPO
MILANO

p.c. ASA MATERIALE ROTABILE E TRAZIONE
FIRENZE

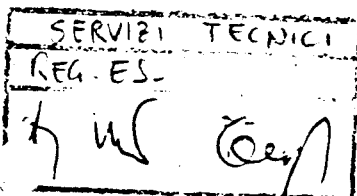
"" ASA PASSEGGERI
SEDE

"" ASA TRASPORTO METROPOLITANO
E REGIONALE
MILANO

Oggetto: Passante ferroviario di Milano.
Allegato: 1

In relazione alla prevista attivazione dell'esercizio con viaggiatori nel Passante di Milano si trasmettono in allegato le "Norme tecnico-regolamentari" che dovranno essere utilizzate da codesta Zona con le FNME per la definizione delle modalità operative relative al tratto di linea Milano Bovisa (FNME) - Milano Porta Venezia (FS) e per la disciplina della circolazione, sullo stesso tratto, dei treni FNME.

IL DIRETTORE

NORME TECNICHE E REGOLAMENTARI PER LA CIRCOLAZIONE DI TRENI EFFETTUATI CON MATERIALE ROTABILE E PERSONALE DELLA SOCIETA' FNME SUL PASSANTE DI MILANO TRATTO MILANO NORD BOVISA (FNME) - MILANO PORTA VENEZIA (FS)

1 PREMESSA

Il presente documento sintetizza le condizioni tecniche, regolamentari ed organizzative generali per la circolazione sul Passante di Milano di treni (materiale rotabile e personale) della Società FNME.

2 GIURISDIZIONI

- Agli effetti della circolazione la giurisdizione delle FS ha termine al segnale di protezione (escluso) ed al relativo allineamento sul binario dei treni dispari della stazione di Milano Nord Bovisa. Il segnale di protezione ed il relativo avviso isolato devono rispondere a quanto previsto dalla normativa FNME.

- Agli effetti tecnici degli interventi di manutenzione la giurisdizione FS termina:
 - *Per gli impianti di sicurezza* al segnale di protezione di Milano Nord Bovisa (incluse le apparecchiature di blocco ubicate in Milano Nord Bovisa ed escluso il segnale di protezione ed il segnale di avviso isolato).

 - *Per gli impianti armamento, TLC, LFM* al segnale di protezione di Milano Nord Bovisa (escluso).

 - *Per gli impianti TE* al primo portale TE di Milano Nord Bovisa.

 - *Per le opere civili* al Km 10+993 (termine galleria Bacula), coincidente con la progressiva Km. 1 + 202 da Milano Lancetti.

- All'interno della stazione di Milano Nord Bovisa (di giurisdizione FNME), valgono le norme della FNME, fatta eccezione per il distanziamento dei treni da e verso la rete FS, per il quale valgono le norme FS.

3 ELEMENTI CARATTERISTICI DEL SISTEMA DI ESERCIZIO

3.1 Impianti

a) Milano Nord Bovisa

Nella stazione di Milano Nord Bovisa dovrà provvedersi all'interfacciamento dell'ACEI della stazione con le attrezzature di Bca e, successivamente, di BA, previe intese tra le unità FS interessate e la FNME.

b) Milano Porta Venezia

Attivazione dell'ACEI di Milano Porta Venezia.

3.2 Regolazione della circolazione

Milano Nord Bovisa - Milano Porta Venezia: dirigenza locale;

3.3 Linea

Il tratto di linea è delimitato dalle stazioni di Milano Nord Bovisa (FNME) e Milano Porta Venezia (FS) e comprende le fermate di Milano Lancetti, Milano P.Garibaldi e Milano Repubblica.

3.4 Sistemi di blocco

- Su Milano Nord Bovisa- Milano Porta Venezia:
 - blocco conta-assi con un posto di blocco intermedio;

- L'impianto di blocco conta-assi con un PBI è stato realizzato secondo la normativa e gli schemi di principio di cui alla circolare R/ST.MV/R.01/1.25 del 19.6.1995.

Allo scopo di contenere le soggezioni in caso di anormalità (guasto dei rotabili, delle infrastrutture, ecc.), i segnali del PBI sono ubicati in corrispondenza della fermata di Lancetti (senso dispari) e di Garibaldi (senso pari).

I tasti di soccorso (Tl B.ca) relativi alle sezioni di B.ca delimitate dal segnale del PBI devono essere realizzati, secondo gli schemi di principio della normativa succitata, nelle stazioni di Milano Nord Bovisa (senso pari) e Milano Porta Venezia (senso dispari).

3.5 Composizione dei treni e circolabilità

I treni della FNME saranno, di norma, effettuati con convogli composti da complessi bidirezionali formati da elettromotrici, una o due rimorchiate (anche a due piani) e una semipilota (anche a due piani), e successivamente, da convogli tipo TAF.

Tali convogli devono essere considerati assimilati ai mezzi leggeri ai fini della compilazione dei documenti di scorta, della notifica delle prescrizioni relative alle caratteristiche del treno e dello stazionamento del materiale.

I convogli potranno essere costituiti anche da due complessi.

3.6 Intercomunicabilità dei veicoli

Tutti i rotabili di ogni complesso sono intercomunicanti.

I complessi non sono intercomunicanti tra loro.

3.7 Diffusione sonora a bordo

Ogni vettura è munita di impianto di diffusione sonora.

Gli annunci possono essere fatti da una qualsiasi cabina di guida del convoglio e sono percepibili lungo il treno.

E' inoltre possibile la comunicazione tra le cabine di guida.

28/10/97

3.8 Telechiusura delle porte

I rotabili sono attrezzati per la telechiusura delle porte dalla cabina di guida.

Esiste il controllo centralizzato di chiusura delle porte in cabina di guida, che vincola la trazione del treno.

3.9 Mezzi di comunicazione terra-treno

Sul Passante è previsto il collegamento terra-treno mediante telefoni cellulari previa attivazione del cavo fessurato. Sono inoltre già attivati telefoni a terra in corrispondenza delle fermate e in altri punti opportuni e "T" luminose in corrispondenza dei segnali.

3.10 Ripetizione dei segnali in macchina

I mezzi di trazione della FNME sono già attrezzati per la ripetizione in macchina dei segnali a quattro codici.

3.11 Dotazione dei treni FNME

I treni FNME devono essere muniti degli stessi mezzi in dotazione dei treni FS.

3.12 Segnalazione di coda

Per la segnalazione della coda dei convogli, sia di giorno che di notte, deve essere utilizzata la segnalazione notturna.

4 EQUIPAGGI

4.1 Modulo degli equipaggi

I treni sulla ferrovia FNME sono attualmente scortati da un macchinista e da un capotreno. Questo standard può essere mantenuto anche sul Passante, secondo quanto previsto dalla normativa FS (art. 3/3b IPCL e corrispondente art. 8/6b ISPST).

Nel caso di complessi non intercomunicanti, questo standard potrà essere mantenuto, in via sperimentale e in deroga alla vigente normativa, quando il materiale è munito di dispositivo

28/10/87

antincendio e di dispositivi che consentono alla clientela di segnalare situazioni di emergenza al personale di condotta.

Gli aspetti commerciali non sono oggetto delle presenti disposizioni.

4.2 Funzione del capotreno

Sulla rete FS, per i treni composti con materiale bidirezionale assimilabile ai mezzi leggeri, poichè la cabina di guida è comunicante con i compartimenti viaggiatori, il capotreno deve svolgere le proprie mansioni secondo quanto stabilito dalla citata normativa FS (art. 3/3b IPCL e corrispondente art. 8/6b ISPST).

5 DOCUMENTI DEL TRENO

5.1 Foglio di corsa

Considerato il particolare tipo di servizio e tenuto conto dell'esperienza d'esercizio della FNME, in ambito FS il foglio di corsa potrà essere sostituito da altra documentazione semplificata, che la FNME potrà estendere anche alla propria giurisdizione per conseguire uniformità operativa.

Al riguardo, potranno essere individuati nuovi documenti che contengano le informazioni necessarie a FS e FNME. In ambito FS, la definizione delle prescrizioni inerenti alla sicurezza della circolazione spetta alle FS.

Fino a nuovo avviso, i documenti di scorta del treno devono essere quelli previsti dalla normativa comune (fascicolo orario, foglio di corsa, ecc.).

Per quanto riguarda il fascicolo orario i dati relativi al tratto di linea in questione devono essere inseriti in un apposito Fascicolo.

5.2 Notifica ai treni dei documenti di scorta e delle prescrizioni

Alla notifica ai treni delle prescrizioni e degli altri documenti necessari, relativamente al Passante, dovrà provvedere la stazione di Milano Nord Bovisa per i treni dispari e la stazione di Milano Porta Venezia per i treni pari, secondo procedure operative da definire in sede locale fra FNME e FS.

28/10/87

6 REGOLAMENTAZIONE D'ESERCIZIO

6.1 Prova freno

Per la prova freno devono essere osservate le norme FS vigenti.

6.2 Licenziamento dei treni

La chiusura delle porte può essere effettuata dal capotreno secondo le modalità operative in uso presso le FNME. Criteri e regole ulteriori per il licenziamento dei treni da parte del capotreno sono quelli adottati dalle FS.

6.3 Soccorso ai treni

Per il soccorso ai treni devono essere osservate le norme FS.

6.4 Movimenti di manovra dei convogli nell'ambito di Milano Porta Venezia

Il movimento di manovra di piazzamento dei treni dal binario di ricevimento al binario di partenza avverrà d'iniziativa del personale dei treni della FNME con la semplice disposizione a via libera dei segnali bassi.

I movimenti di manovra effettuati con segnali bassi a via impedita saranno disposti con l'intervento di agente abilitato FS e/o FNME.

6.5 Circolazione Carrelli e Treni materiali

La circolazione dei carrelli e dei treni materiali avverrà sempre in regime di interruzione.

6.6. Interventi in caso di anormalità

6.6.1 Settore circolazione

Sul Passante, il personale dei treni FNME dovrà applicare, nei casi di anormalità alla circolazione, la vigente normativa FS, mettendosi, quando necessario, in contatto con le stazioni abilitate, attenendosi alle disposizioni ricevute e utilizzando i sistemi di comunicazione presenti a bordo, in linea e nelle stazioni.

Al fine di evitare, per quanto possibile, la prolungata sosta in linea di eventuali treni circolanti al seguito di quello interessato all'anormalità devono essere previsti appositi accorgimenti tecnologici e/o normativi.

Per il soccorso ai treni FNME verranno utilizzati, di norma, rotabili e personale di detta "Società".

Qualora il soccorso venga effettuato con rotabili e personale FS, questi potranno accedere al Passante anche dalla stazione di Milano Nord Bovisa utilizzando il transito "La Libreria" (collegamento a semplice binario tra Milano Farini e Milano Nord Bovisa). Su tale tratto, i rotabili potranno circolare in regime di interruzione.

6.6.2 Settore infrastrutture

Per interventi manutentivi alle infrastrutture del Passante la Società FS, per la circolazione dei carrelli e treni ML, potrà accedere al Passante dalla stazione di Milano Nord Bovisa FNME, tramite il transito "La Libreria", con modalità di esercizio da definire tra le unità periferiche della Società FS e la FNME.

6.7 Lavori di manutenzione e riparazione delle infrastrutture

Le procedure da osservare, dovranno essere stabilite dalle unità periferiche interessate sulla base delle giurisdizioni previste nel presente documento.

6.8 Guasti alla linea aerea di contatto e richiesta di toltensione

Devono essere adottate le norme FS.

6.9 Varie

Devono essere, inoltre, rispettate tutte le attuali norme di esercizio FS, anche se non espressamente richiamate, purché pertinenti, coerenti con il presente documento e non modificate dal medesimo.

18/10/97

7 PROFESSIONALIZZAZIONE

7.1 Idoneità/abilitazioni

Il personale FNME interessato (personale di stazione di Milano Nord Bovisa, personale di scorta, di macchina e personale della manutenzione impianti) deve essere in possesso di specifiche idoneità/abilitazione finalizzate alla linea interessata.

Il certificato di idoneità/abilitazione dovrà essere rilasciato da una commissione mista FS-FNME, sulla base di apposito programma di esame stabilito dalle FS.

7.2 Requisiti psico-fisici

Il personale FNME interessato all'esercizio del Passante deve avere i requisiti psico-fisici previsti per il personale FS.

7.3 Aggiornamento professionale

Le Unità periferiche FS interessate provvederanno a notificare tempestivamente le modifiche tecniche e regolamentari, e quant'altro possa interessare l'esercizio dei treni FNME, alla FNME medesima, la quale dovrà provvedere al tempestivo e adeguato aggiornamento del proprio personale. Viceversa, le FNME dovranno comunicare tempestivamente alle unità periferiche FS eventuali modifiche attinenti al materiale rotabile delle FNME, e quant'altro possa interessare l'esercizio in ambito FS, per il seguito di competenza.

8 CONTROLLI

Le FS si riservano di effettuare controlli relativamente alla sicurezza della circolazione dei treni FNME sulla rete ricadente sotto la giurisdizione FS, con modalità e frequenza proprie.