

Direzione Tecnica
Il Direttore

DISPOSIZIONE N° 52 del 17 NOV. 2007

“Modifica degli articoli 2,3 e 4 della Disposizione n. 32 del 12.11.2002: Applicazione della normativa CENELEC di settore allo sviluppo e realizzazione di sistemi e prodotti elettronici in sicurezza per il segnalamento ferroviario”

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 del Ministro dei Trasporti n. 138-T del 31 ottobre 2000, recante l’atto di concessione alla “Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni” per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;

VISTO il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, avente ad oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario;

VISTI i regolamenti emanati ai sensi dell’art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sopra citato;

VISTO, in particolare, il combinato disposto degli artt. 96-99 del sopra citato D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, degli artt. 10 secondo e terzo comma, e 36 primo comma, del Decreto

Pagina 1 di 5

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.

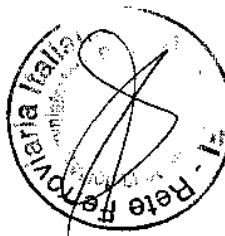
a norma dell’art. 2497 sexies cod. civ. e dell’art. 1 del D.Lgs. n. 118/2005 **INFORMAZIONE ALL’ORIGINALE**

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

Cap. Soc. Euro 32.853.697.107,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300



La presente disposizione è composta di n° 5 pagine



legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e degli artt. 25 terzo comma, 27 terzo comma 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.;

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 n° 29, in data 15.10.2002, dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con cui si dispone che lo sviluppo e la realizzazione di sistemi e prodotti tecnologici per la sicurezza della circolazione ferroviaria siano effettuati nel rispetto della normativa CENELEC pertinente, sulla base di disposizioni emanate dal responsabile della Direzione Tecnica ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 95-99 d.p.r. 753 / 1980 e 7 ed 11 d.lgs. 146/1999 e secondo le procedure dettate dalla Direzione stessa;

VISTA la disposizione n° 32 del 12.11.2002, del Direttore della Direzione Tecnica di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. "Applicazione della normativa CENELEC di settore allo sviluppo e realizzazione di sistemi e prodotti elettronici in sicurezza per il segnalamento ferroviario";

VISTA la disposizione n° 15, in data 19.04.2004, del Direttore della Direzione Tecnica di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. "Modifiche alla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 13 del 26 giugno 2001";

VISTA la lettera del 17/07/2007 protocollo RFI-DTC\A0011\P\2007\0002162, che, sulla base del parere riportato nella lettera del Responsabile della S.O. Sicurezza e Segnalamento del 13/07/2007 protocollo RFI/TC.SS/009/136 ha attivato il Comitato Tecnico il Comitato tecnico per la questione "Revisione della Disposizione 32/2002"

VISTI gli esiti delle attività del Comitato Tecnico per la questione "Revisione della disposizione 32/2002" risultanti dal rapporto prodotto in data 18/10/2007 protocollo RFI-DTC/DNS.SS.SP/009/160;

RITENUTA la necessità e l'opportunità di modificare la Disposizione 32/2002 del 12 Novembre 2002.

DELIBERA
ARTICOLO 1





La Disposizione 32/2002 del 12 novembre 2002 è modificata come riportato nei seguenti articoli 2,3,4.

ARTICOLO 2

Modifiche ai Punti 3.3 e 3.4

I Punti 3.3 e 3.4 sono sostituiti dai seguenti:

3.3 Per il processo di identificazione, classificazione e mitigazione dei rischi dei sistemi e prodotti in sicurezza per il segnalamento ferroviario, si deve far riferimento alla Norma CENELEC EN 50126 con le specificazioni riportate nella Disposizione 13/2001 e successive integrazioni. In tale ottica, il rischio residuo è considerato accettabile quando è classificato come “*trascurabile*”.

Un rischio residuo classificato come “*tollerabile*” è accettabile solo se si dimostra di aver adottato le misure e cautele corrispondenti al massimo dello stato dell'arte, ossia al livello ultimo della tecnica e della pratica raggiungibile, in modo conveniente, in un determinato momento per il settore considerato previa autorizzazione della autorità ferroviaria.

3.4 Attualmente, i sistemi e i prodotti in sicurezza per il segnalamento ferroviario che prevedono un livello di integrità della sicurezza (SIL) pari a 4, secondo quanto definito dalla Norma CENELEC EN 50129, corrispondono al livello massimo dello stato dell'arte per il settore del segnalamento ferroviario. Per tali sistemi e prodotti, un rischio residuo classificato come “*tollerabile*” è accettabile.

ARTICOLO 3

Modifiche al Punto 4.4

Il Punto 4.4 (inclusi i relativi sottopunti) è sostituito dal seguente:

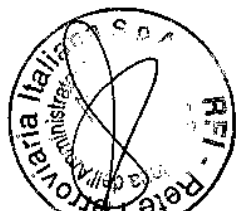
4.4 Per prodotti e sistemi che non rientrano nella casistica definita al precedente punto 4.3, sono ritenute soluzioni tecnicamente adeguate tutte quelle realizzate nel rispetto delle norme CENELEC a livello di procedure, documentazione e provvedimenti tecnici, in relazione al SIL da considerare, e non in contrasto con le indicazioni dei successivi punti 4.4.1, 4.4.2, 4.4.3 e 4.4.4.

4.4.1 Non sono considerate accettabili le soluzioni che prevedano la rilevazione del guasto tramite intervento manutentivo. Eventuali attività manutentive atte a prevenire l'accadimento del guasto non devono richiedere oneri aggiuntivi, rispetto al normale ciclo manutentivo.

4.4.2 A seguito della rilevazione e negazione di un guasto, il tempo complessivo di intervento manutentivo per il prodotto e/o sistema, deve essere sufficientemente breve da rispettare l'obiettivo di sicurezza specificato.

Non sono comunque considerate accettabili quelle che prevedano una frequenza di intervento manutentivo, a seguito di guasto, superiore a quello previsto dagli attuali standard.

4.4.3 I prodotti o sistemi che sviluppano funzioni per le quali è richiesto un SIL pari a 4, devono essere progettati e realizzati tramite le architetture di





sicurezza previste dalla Norma CENELEC EN 50129. In particolare, nel caso di utilizzo di architetture di tipo "composite" o "reactive", i prodotti o sistemi devono effettuare la rilevazione e negazione del guasto tramite test ciclici conformemente a quanto previsto dalla norma stessa (Annex B.3.3) in funzione delle architetture scelte.

4.4.4 Eventuali condizioni applicative saranno considerate di norma accettabili se le limitazioni alla circolazione dei rotabili (tipologia, frequenza, ecc.) risultano compatibili con gli attuali standard.

ARTICOLO 4

Introduzione dell'ARTICOLO 5

Il seguente ARTICOLO 5 è introdotto:

ARTICOLO 5 - ATTIVAZIONE ALL'ESERCIZIO DEI SISTEMI E PRODOTTI IN SICUREZZA

5.1 L'attivazione all'esercizio dei nuovi sistemi e prodotti elettronici in sicurezza per il segnalamento ferroviario deve essere effettuata una volta completate le relative fasi del processo di omologazione svolto in conformità alle norme CENELEC e secondo le procedure emanate dal Gestore Infrastruttura.

5.2 Nel caso di sviluppo di nuovi prodotti e sistemi tecnologici che realizzino funzioni per il segnalamento ferroviario, addizionali a quelle preesistenti sulle specifiche tratte dell'infrastruttura e che si dimostrino essenziali per mitigare determinate situazioni pericolose (Hazard), al fine di rendere possibile nei tempi più brevi l'utilizzazione di tali funzioni, può essere autorizzata l'attivazione all'esercizio dei prodotti e sistemi che le realizzano anche se per essi il processo di accettazione e/o sperimentazione allargata è ancora in fase di completamento.

5.2.1 Il processo di accettazione e/o sperimentazione allargata deve risultare conforme a quanto previsto nelle norme CENELEC e deve comunque aver raggiunto uno stato adeguatamente avanzato che abbia almeno dimostrato una intrusività accettabile (livello di rischio almeno tollerabile) del prodotto o sistema e delle funzioni addizionali verso il contesto preesistente.

5.2.2 Le motivazioni di essenzialità e di urgenza, e le condizioni minime da dimostrare, comprese apposite limitazioni o mitigazioni eventualmente necessarie, anche con riferimento al tempo ed al numero di applicazioni, devono essere raccolte in una istruttoria che deve essere predisposta di concerto tra la S.O. Sicurezza e Segnalamento e la S.O. specialistica responsabile della applicazione.

5.3 In caso di sviluppo di nuovi prodotti e sistemi tecnologici che realizzino funzioni per il segnalamento ferroviario già preesistenti, essenziali per la sicurezza, e di cui si ravvisi la necessità di utilizzazione nei tempi più brevi, l'autorizzazione di attivazione all'esercizio può essere data alle condizioni e con le modalità analoghe a quelle definite nel punto precedente; nell'istruttoria che raccoglie le motivazioni di essenzialità e di urgenza e le condizioni minime da dimostrare, devono essere altresì riportate tutte le indicazioni richieste per applicare il concetto dei "passi incrementali" per l'omologazione, riportando dettagliate informazioni su criteri, condizioni, vincoli ed elementi caratterizzanti per ciascuna fase del processo di





omologazione. Le informazioni minimali che devono essere contenute nell'istruttoria devono comprendere la dimostrazione del completamento di una fase di prequalifica dei prodotti e sistemi da utilizzare. La prequalifica deve comprendere gli esiti dei test funzionali in laboratorio ed in campo, quelli delle prove di tipo (quelle previste o una selezione opportunamente concordata delle più significative), la dimostrazione di una intrusività accettabile (livello di rischio almeno tollerabile) ed una specifica dimostrazione dell'adeguatezza delle architetture hardware/software e del processo di sicurezza in relazione al SIL di riferimento.

5.4 Sulla base dell'istruttoria prodotta, il Direttore di Direzione Tecnica, in qualità di Autorità di Sicurezza, potrà autorizzare l'utilizzo delle funzioni aggiuntive realizzate da prodotti e sistemi in via di accettazione e/o sperimentazione allargata ovvero delle funzioni di sicurezza realizzate da prodotti e sistemi in via di omologazione (*Nulla Osta alla Messa in Esercizio "NOME"*).

5.5 Il processo descritto nel presente articolo può essere ritenuto applicabile non solo in caso di apparecchiature o sistemi nuovi da mettere in esercizio, ma anche quando si debba procedere ad un significativo aggiornamento tecnologico di apparecchiature già in esercizio.

ARTICOLO 6

Disposizioni finali

La presente disposizione entra in vigore alle ore 00.001 del 01 - 12 - 2007

Giorgio Di Marco

