

Configurazioni infrastrutturali e tecnologiche standard di riferimento per la connessione all'infrastruttura ferroviaria

Con la delibera del 30 settembre 2019 n. 130 *“Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”* l'Autorità di regolazione dei Trasporti (ART) ha inteso disciplinare anche la verifica, progettazione ed esecuzione dei lavori di costruzione o modifica dei raccordi.

In particolare al punto 14.7 è previsto che il Gestore dell'infrastruttura (GI) individua e pubblica nel prospetto informativo della rete (PIR) le configurazioni infrastrutturali e tecnologiche standard di riferimento per la connessione all'infrastruttura ferroviaria di competenza.

Con il presente documento Rete Ferroviaria Italiana (RFI) intende quindi fornire a tutti coloro intendano avanzare richieste di nuovi allacci o modifiche a quelli esistenti alla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) indicazioni in merito a quanto fissato dall'ANSF sul tema. È da tenere presente che dal punto di vista procedurale e contrattuale le informazioni sono già riportate sulle *“Disposizioni, Istruzioni e Clausole contrattuali per la costruzione e l'esecuzione di raccordi con stabilimenti commerciali industriali ed assimilati (DICC)”* e questo documento ne costituisce un allegato.

LEGGENDA:

Cancello: ente fisico o virtuale che separa il recinto ferroviario dalla rimanente parte del raccordo

DICC: Disposizioni, Istruzioni e Clausole contrattuali per la costruzione e l'esecuzione di raccordi con stabilimenti commerciali industriali ed assimilati (DICC)”

Gestore dell'infrastruttura (GI): soggetto incaricato, in particolare, della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento.

Impianto raccordato: impianto, di proprietà di soggetto diverso da GI, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'Infrastruttura Ferroviaria nazionale tramite un raccordo

Raccordato: impresa titolare del contratto di raccordo

Raccordo: binario che si sviluppa dal deviatoio di allaccio all'infrastruttura ferroviaria fino all'interno dell'impianto raccordato

Recinto ferroviario: perimetro entro il quale RFI esercita la propria attività industriale, coincidente o meno con la proprietà

Al fine di poter dare una più efficace descrizione delle configurazioni infrastrutturali e tecnologiche standard di riferimento per la connessione all'infrastruttura ferroviaria, è necessario fornire un inquadramento relativo alla normativa di sicurezza attualmente in vigore, che dovrà essere

necessariamente messa in relazione alle esigenze di carattere funzionale che un impianto raccordato può comportare sulla IFN.

In merito alla normativa di sicurezza, si fa presente che l'Agencia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) con la nota del 27 luglio del 2019 n. 0014772 ha ribadito che i movimenti dei materiali (manovre) dagli impianti su cui opera il Gestore dell'Infrastruttura (GI) agli impianti raccordati sono da equiparare ai movimenti dei treni. Ciò al fine di garantire gli stessi standard di sicurezza sulla protezione della marcia, e quindi anche i movimenti di manovra dovranno essere necessariamente supportati da un sistema di protezione della marcia con autorizzazione al movimento fatta con il segnalamento alto da treno. Ciò significa quindi che dal punto di vista tecnologico lo standard tecnico normativo di riferimento è lo stesso in vigore sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, dovendosi realizzare apparati centralizzati che siano in grado di garantire per i movimenti gli stessi standard di sicurezza previsti per la circolazione dei treni. Sempre con la stessa nota l'ANSF ha ribadito il concetto che anche per gli allacci diretti alla linea ferroviaria degli impianti raccordati devono essere rispettati gli stessi standard di sicurezza previsti per la movimentazione dei treni e pertanto gli allacci alla IFN devono avvenire necessariamente tramite un impianto ferroviario (anche un bivio), quindi se non esiste deve essere realizzato.

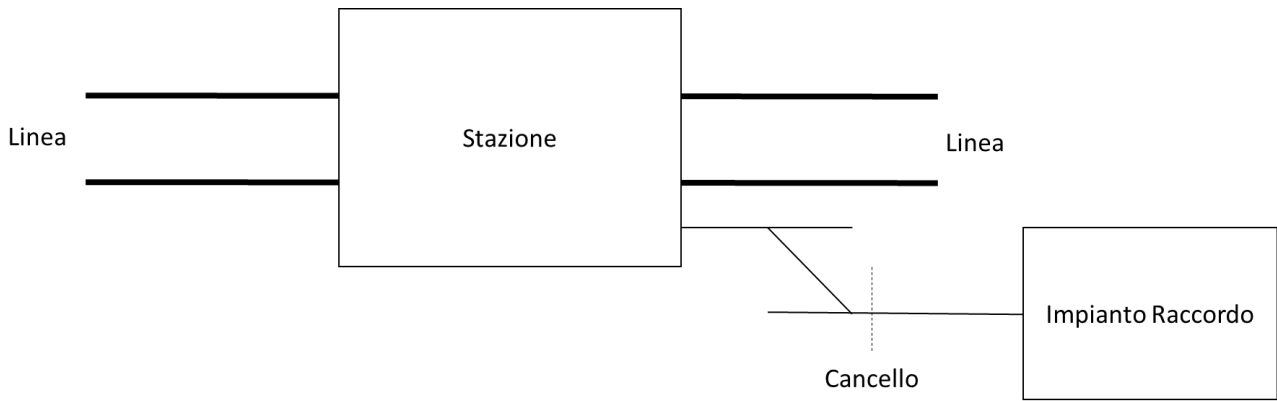
Posto quindi che il collegamento di un impianto raccordato deve avvenire presso una località di servizio (stazione), dal punto di vista funzionale è necessario che in questi impianti siano presenti dei binari dai quali sia possibile effettuare la partenza e l'arrivo dei treni, detti appunto binari di "*arrivo e partenza*".

L'impianto terminale (impianto raccordato) è invece la località dove avviene il "*carico e scarico*" della merce ed è collegato alla stazione solitamente tramite un binario (raccordo). Lungo il binario di collegamento è posizionato il così detto cancello virtuale. Detto cancello, che a volte può anche coincidere con il confine di proprietà, stabilisce gli ambiti di competenza e di responsabilità tra GI e il raccordato e quindi il recinto ferroviario. I movimenti dei materiali tra stazione e impianto raccordato come detto in precedenza, richiedono gli stessi standard di sicurezza previsti per i treni. Per i raccordi esistenti, nelle more che si realizzino gli adeguamenti impiantistici necessari, i movimenti possono avvenire in manovra (se trattasi di raccordo di stazione) o in regime di interruzione (se trattasi di raccordi in linea)

Qualora i binari dell'impianto raccordato e del binario di raccordo non siano elettrificati, i movimenti dovranno essere effettuati con locomotive a trazione diesel.

Il numero dei binari dell'impianto raccordato dipendono dal modello di esercizio che si intende adottare ed è una prerogativa del richiedente l'allaccio, il quale deve tenere anche conto di eventuali altre attività che in stazione non è possibile effettuare come la sosta e deposito di materiali, sosta locomotiva di manovra, binari per piccole riparazione ai veicoli, attività di visita, prova freno ecc.

L'impianto raccordato, ivi compreso il raccordo, sono indipendenti rispetto alla stazione per dispositivo d'impianto.

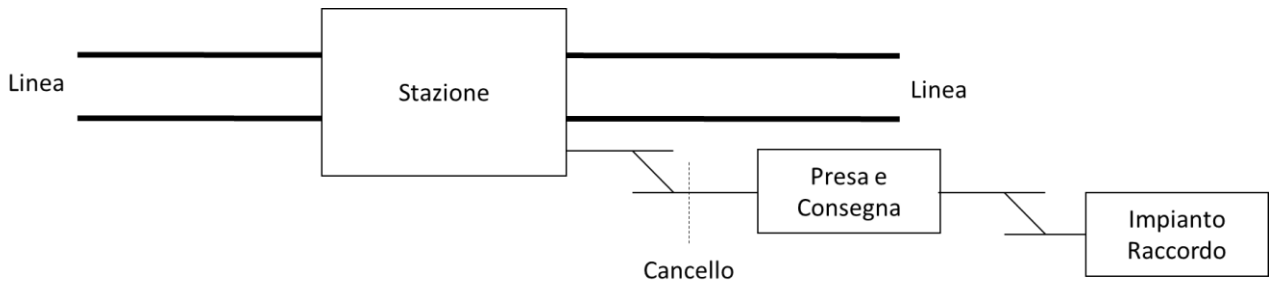


In ogni impianto devono essere individuati idonei binari per la presa e consegna dei materiali. Tali binari interni al raccordo devono essere attrezzati per l'arrivo e la partenza dei materiali in modalità protetta. Gli stessi, se compatibile con il modello di esercizio, possono essere anche utilizzati per la composizione e scomposizione e per l'esecuzione delle operazioni preliminari la partenza del convoglio (prova freno, visita tecnica, ecc.); gli stessi non possono coincidere con i binari di carico e scarico e devono essere resi indipendenti dal restante piazzale i cui dispositivi devono avere un collegamento di sicurezza con il segnale che ne comanda l'arrivo del materiale.

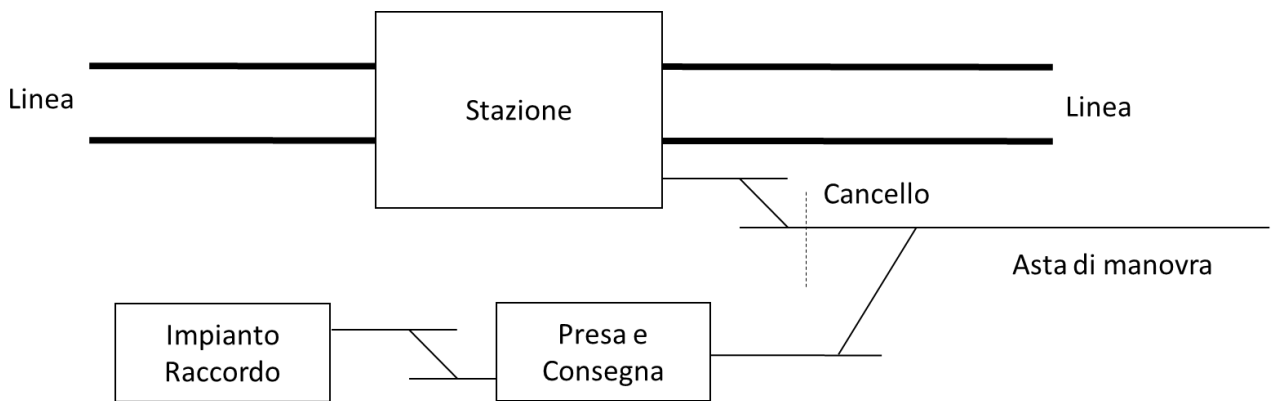
Detti binari, ubicati lungo il binario di collegamento tra stazione e raccordo, per numero e lunghezza dipendono sempre dal modello di esercizio che si intende adottare. Di norma se ne possono prevedere tre, uno dedicato ai materiali vuoti, uno per i materiali carichi ed uno lasciato libero per le manovre e non fanno parte della IFN. Anche questa comunque è una prerogativa del richiedente l'allaccio.

Si rappresenta che in misura assolutamente residuale e in relazione al modello di esercizio previsto ed al modello orario della stazione, la funzione di presa e consegna può essere autorizzata anche sui binari di arrivi e partenza dei treni.

Quest'ultima, come anche l'approvazione funzionale in fase di richiesta, è una valutazione in capo al GI, il quale, in fase verifica per la realizzazione di raccordo o di modifica di un raccordo esistente, nell'autorizzare l'intervento tiene conto dei livelli di saturazione della linea e dell'impianto di riferimento. Qualora vengano realizzati i binari di presa e consegna, solo i movimenti da e per questi binari con la stazione sono assoggettati alle stesse regole previste per la circolazione dei treni. I binari di presa e consegna comunque nei confronti dell'impianto raccordato e della stazione devono essere indipendenti per dispositivo d'impianto.



In relazione alla posizione dell'impianto raccordato rispetto alla stazione, il movimento di manovra potrebbe richiedere anche la necessità di dover effettuare delle inversioni di marcia, in questo caso dovrà anche essere prevista un'asta di manovra. Al fine di evitare, anche per motivi di sostenibilità economica, manovre supplementari è necessario che la lunghezza dei binari di raccordo, stazione ed eventualmente dei binari di presa e consegna dell'asta di manovra sia sempre la stessa.

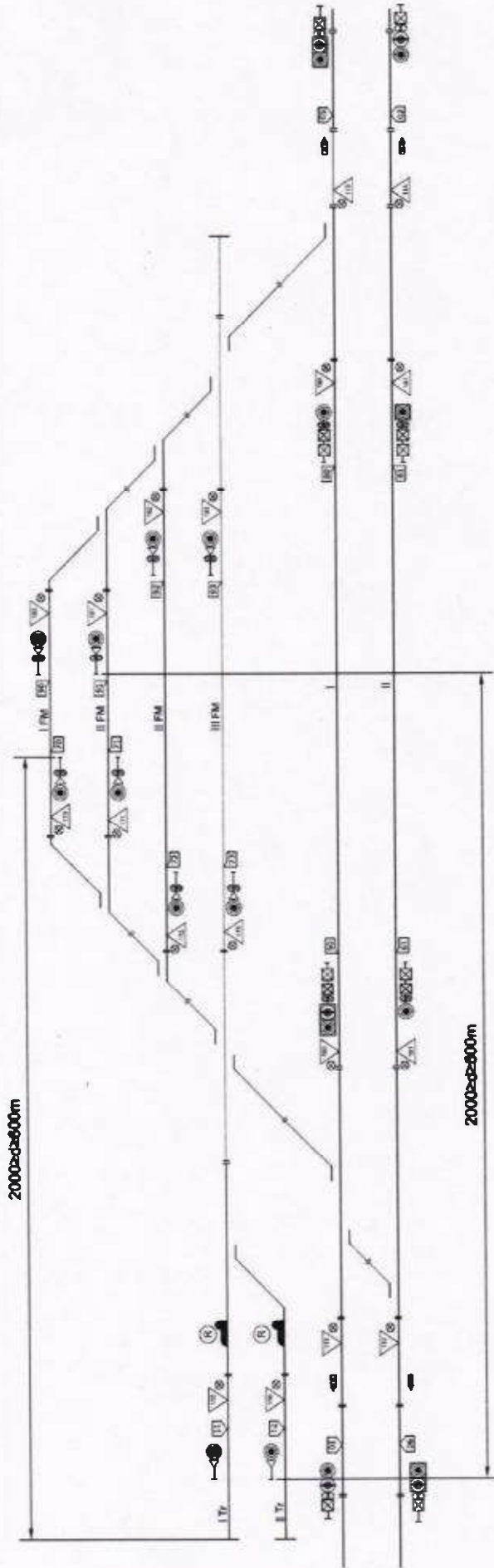


Al fine di offrire una panoramica sulle possibili configurazioni per l'allaccio alla IFN si allega al presente documento quanto comunicato all'ANSF con nota RFI-DTC\A0011\P\2019\0002882 del 27/12/2019.



A - SCHEMA TIPOLOGICO PER ATTREZZAGGIO DEI COLLEGAMENTI TRA FASCI DI BINARI DELLA STESSA LOCALITA' DI SERVIZIO

CASO A1 - Distanza tra il segnale di partenza di un fascio e il segnale di partenza o il segnale di arresto dell'altro fascio compresa tra 600 e 2000 m

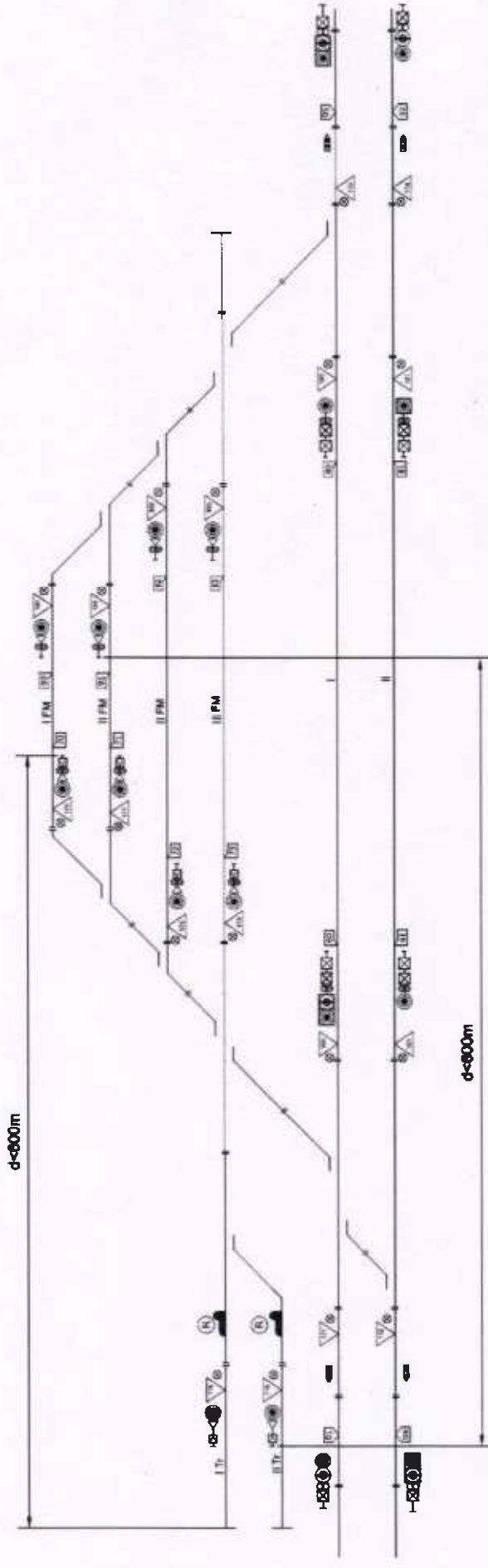


16



A - SCHEMA TIPOLOGICO PER ATTREZZAGGIO DEI COLLEGAMENTI TRA FASCI DI BINARI DELLA STESSA LOCALITA' DI SERVIZIO

CASO A2 - Distanza tra il segnale di partenza di un fascio e il segnale di partenza o il segnale di arresto dell'altro fascio minore di 600 m

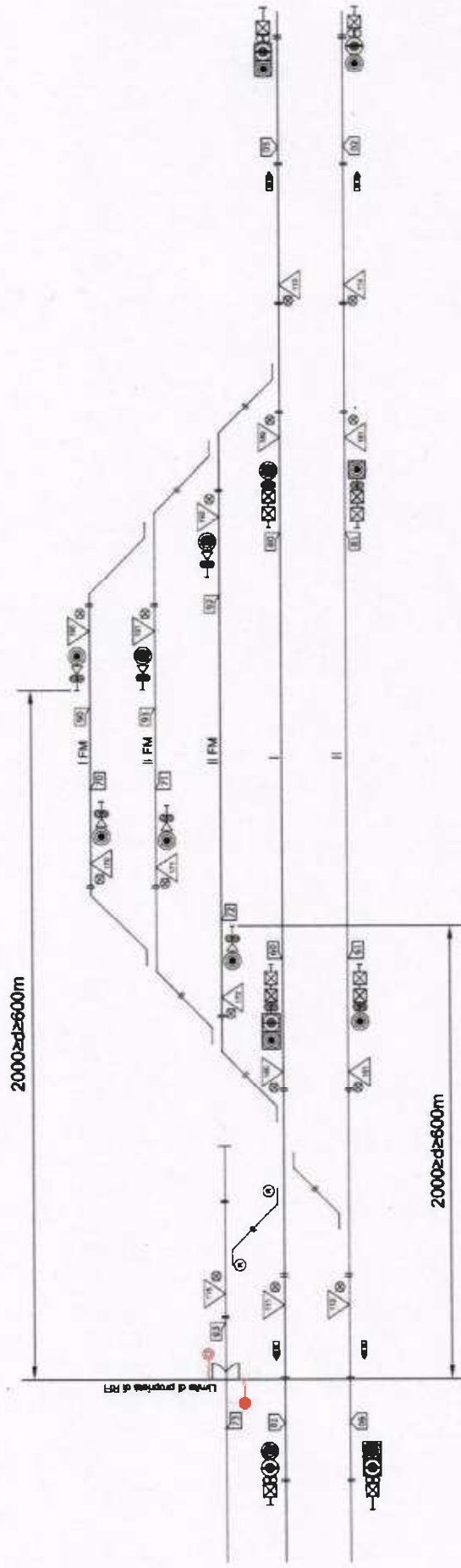


97



B - SCHEMA TIPOLOGICO PER ATTREZZAGGIO DEI COLLEGAMENTI CON IMPIANTI RACCORDATI ALL'IFN

CASO B1 - Raccordi di stazione con distanza tra il segnale di partenza della stazione/dell'impianto raccordato e il segnale di prima categoria a monte del confine di proprietà di RFI/partenza della stazione compresa tra 600 e 2000 m

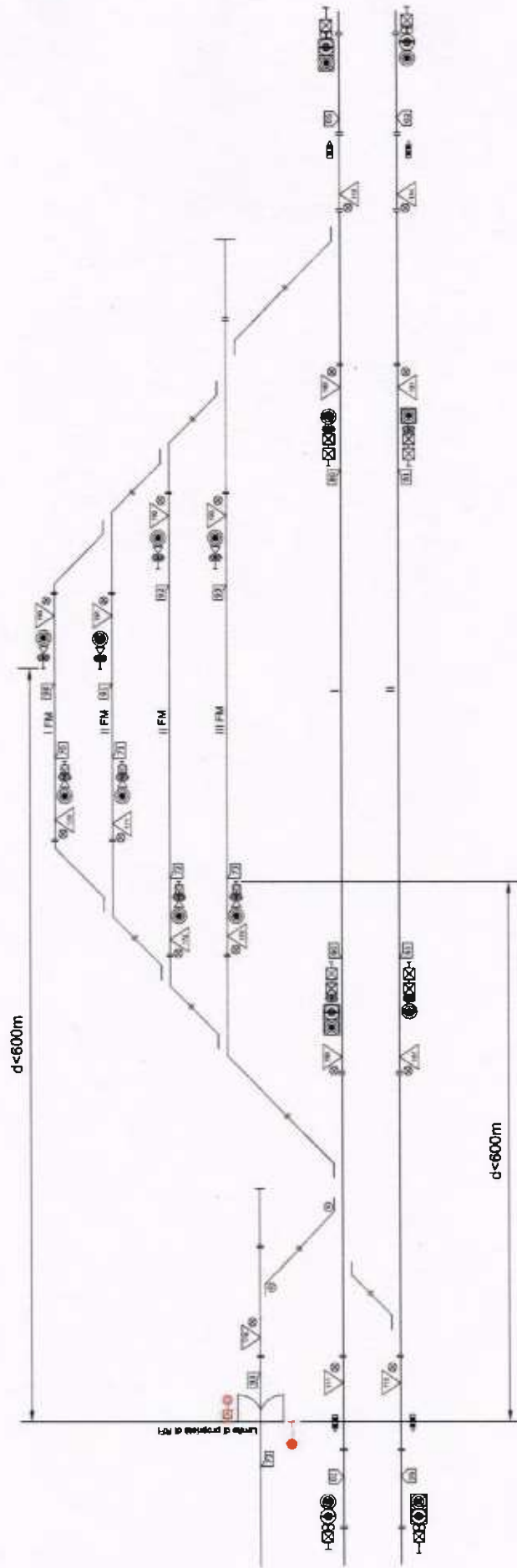


29



B - SCHEMA TIPOLOGICO PER ATTREZZAGGIO DEI COLLEGAMENTI CON IMPIANTI RACCORDATI ALL'IFN

CASO B2 - Raccordi di stazione con distanza tra il segnale di partenza della stazione/dell'impianto raccordato e il segnale di prima categoria a monte del confine di proprietà di RFI/partenza della stazione inferiore a 600 m

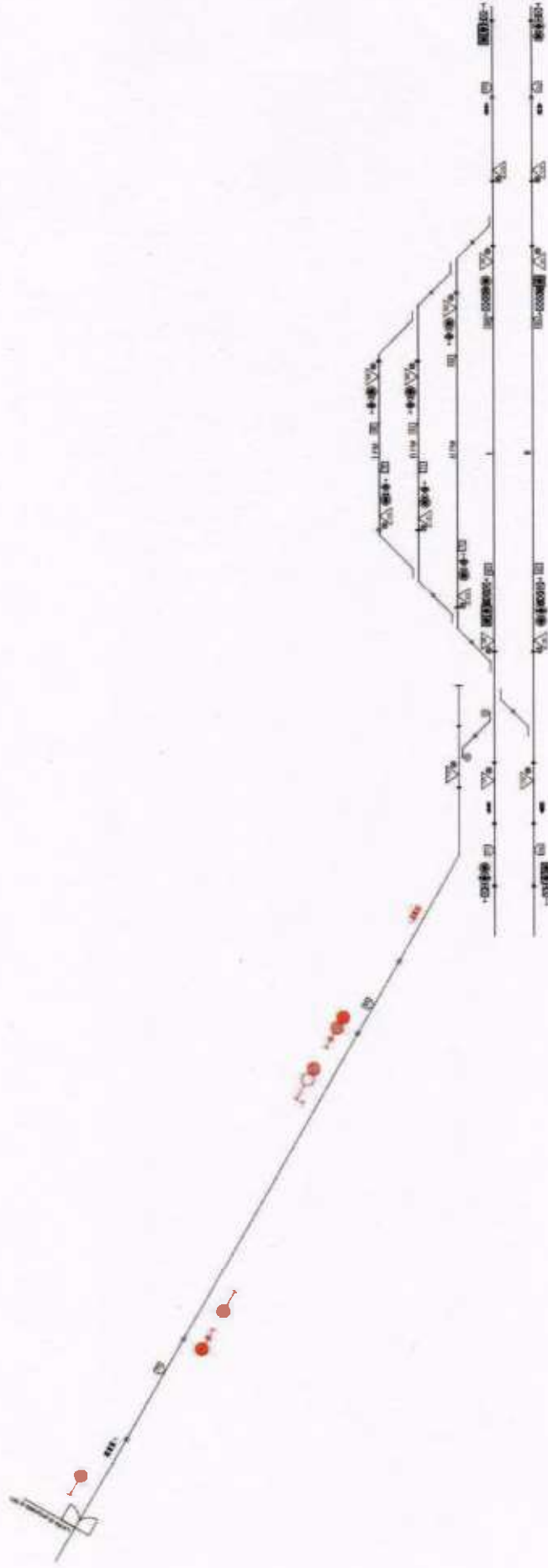


25



B - SCHEMA TIPOLOGICO PER ATTREZZAGGIO DEI COLLEGAMENTI CON IMPIANTI RACCORDATI ALL'1FN

CASO B3 - Raccordi di linea



Il presente schema si applicherà in tutti i casi in cui almeno una delle distanze indicate nello schema B1 è superiore a 2000 m



C - SCHEMA TIPOLOGICO PER ATTREZZAGGIO DEI COLLEGAMENTI TRA UN FASCIO DELL'IFN E UN IMPIANTI RACCORDATO/ALTRO FASCIO DELL'IFN

