

**RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DI
ATTRAVERSAMENTI E/O PARALLELISMI DI CUI ALL'ART.58 DEL
DPR 753/80**

La Ditta Richiedente dovrà presentare l'Istanza di autorizzazione di cui all'art.58 del DPR 753/80, secondo lo schema di cui all'[Allegato "A"](#)- "*Schema di Istanza di Autorizzazione*", con allegata la documentazione richiesta in base alla tipologia degli impianti e/o opere interferenti con l'infrastruttura e l'esercizio ferroviario, come di seguito specificata:

- a) [Allegato "B1"](#) – *Documentazione inerente il D.M. n. 137 del 4 aprile 2014*: “Norme tecniche per gli attraversamenti e per i parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie ed altre linee di trasporto”;
- b) [Allegato "B2"](#) – *Documentazione inerente il D.M. n. 449 del 21 marzo 1988 e s.m.i.*: “Norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione e l'esercizio delle linee elettriche”;
- c) [Allegato "B3"](#) – *Documentazione inerente la Circolare n. 147/1953 del Ministero dei Trasporti e s.m.i.*: “Prescrizioni generali da osservarsi per regolare gli attraversamenti o parallelismi di ferrovie, tranvie o filovie urbane ed extraurbane, funicolari aeree e terrestri ed altri mezzi di trasporto con trazione a fune, con linee di telecomunicazioni escluse quelle in servizio di linee elettriche”;
- d) [Allegato "B4"](#) – Documentazione inerente l'attraversamento o parallelismo ferroviario con manufatti in Cemento Armato, strade, cavalcavia o sottovia, opere d'arte in genere;
- e) Ovvero altra documentazione si ritenesse necessaria per la realizzazione di impianti e/opere non ricomprese nei precedenti punti.

La Ditta richiedente dovrà altresì fornire, oltre la documentazione predetta, anche la “*Valutazione del rischio*”, redatta in analogia al Regolamento di Esecuzione (UE) N. 402/2013 e sottoscritta da esperti del settore nei modi prescritti e con i contenuti indicati dal Regolamento stesso, comprensiva della:

- *Dichiarazione di accettazione di sicurezza*, redatta in analogia all'Art. 16 del Regolamento di Esecuzione (UE) N. 402/2013 “*che confermi che tutti gli eventi pericolosi individuati e i rischi connessi risultano, in seguito ai controlli, di livello accettabile*”. La matrice di accettazione del Rischio utilizzata dovrà essere quella indicata dalla [Disposizione 51/07 di RFI](#);
- *Documentazione attestante le competenze specifiche degli esperti di cui sopra*, quali curriculum comprovante attività effettuate nell'ambito dell'analisi del rischio e/o riconoscimento come esperto valutatore dei rischi.

Il processo di Valutazione dei Rischi, viene inoltre effettuata facendo riferimento agli standard indicati dalle norme riportate ai punti a), b), c) ed ogni altra norma tecnica per l'esecuzione di manufatti in Cemento Armato, quali “*Codice di buona pratica*”.

Per ogni eventuale chiarimento, si possono contattare l'Ufficio STAM 095.541226-095.54225, oppure l'Unità Operativa Tecnica Infrastrutture Civili 095.541217-095.541218.



GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA

SCHEMA ISTANZA DI AUTORIZZAZIONE DI CUI ALL'ART. 58 DEL DPR 753/80

La Ditta Richiedente dovrà presentare Istanza in bollo da € 16,00 alla FCE, indicando nell'oggetto la tipologia dell'impianto e/o opera interferente la linea ferroviaria, indirizzata alla Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea, Via Caronda 352/a 95128 CATANIA, sia a mezzo PEC, all'indirizzo direzione@pec.circumetnea.it in forma digitale dell'originale in PDF e sia in forma cartacea, redigendola secondo il seguente schema:

SCHEMA ISTANZA DI AUTORIZZAZIONE

BOLLO DA €
16,00

Spett.le
**GESTIONE GOVERNATIVA
FERROVIA CIRCUMETNEA**
Via Caronda 352/a
95128 CATANIA

Oggetto: ***Richiesta di autorizzazione per l'attraversamento/parallelismo di cui all'art.58 del DPR 753/80, ai sensi dell'art.60 dello stesso DPR 753/80.***

Il sottoscritto _____ nella qualità di _____, giusta delega (*allegare il documento di riconoscimento*) che si allega alla presente, della Società _____, con sede legale a _____, con P.IVA _____, indirizzo PEC _____, dovendo realizzare (_____ *indicare sommariamente la motivazione* _____), che interferiscono la linea ferroviaria della Ferrovia Circumetnea al Km. _____ nel Comune di _____,

CHIEDE

l'autorizzazione ad eseguire i lavori per la realizzazione (_____ *descrizione sommaria degli impianti e/opere* _____) con le modalità di cui (_____ *norme di riferimento* _____).

Si comunica altresì che il Responsabile Tecnico è il Sig. _____ con recapito telefonico _____ e seguente e-mail _____, mentre il Responsabile Amministrativo è il Sig. _____ con recapito telefonico _____ e seguente e-mail _____.

Firma Ditta Richiedente



GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA

ATTRAVERSAMENTI O PARALLELISMI DI CONDOTTE E CANALI CONVOGLIANTI LIQUIDI E GAS, DI CUI AL D.M. N. 137 DEL 4 APRILE 2014 E S.M.I.

La seguente documentazione dovrà essere prodotta in sette copie cartacee, di cui tre in bollo da € 2,00, e in formato digitale dell'originale (pdf), da inoltrare unitamente all'Istanza di Autorizzazione.

- a) Relazione tecnica generale, redatta secondo le Norme Tecniche di cui all'Allegato A del D.M. n. 137 del 04/04/2014 e contenente:
- progressiva chilometrica;
 - riferimenti territoriali (Comune, frazione, località, via, linea ferroviaria);
 - coordinate geografiche dell'interferenza;
 - tipologia dell'interferenza (interrato, superiore, inferiore);
 - caratteristiche tecniche del tubo e dell'eventuale contro tubo ed in particolare:
 - i materiali impiegati;
 - diametro nominale;
 - diametro esterno;
 - spessore del tubo;
 - spessore del controtubo;
 - grado di resistenza del tubo;
 - carico snervamento dell'acciaio;
 - pressione massima di esercizio comprensivo del colpo d'ariete;
 - pendenza;
 - descrizione delle opere connesse all'interferenza previste dal DM 137/2014;
 - modalità di esecuzione dell'interferenza (spingitubo/scavo a cielo aperto);
 - fasi di realizzazione;
 - tempistica di realizzazione;
 - caratteristiche delle eventuali opere provvisoriale;
 - protezione catodica (se prevista);
 - smaltimento delle acque di superficie;
- b) Elaborati grafici, prodotti in scala adeguata, comprendenti:
- corografia generale;
 - la planimetria generale in scala 1:1000 (minima) dell'area interessata dall'interferenza con indicate le distanze dal confine delle proprietà di FCE;
 - la planimetria di dettaglio in scala 1:200 (minima) dell'area interessata dall'interferenza, con indicate le distanze dal confine della proprietà di FCE, dalla più vicina rotaia e dalle infrastrutture ferroviarie e la progressiva chilometrica;
 - profilo longitudinale in scala 1:200 (minima) lungo l'asse della condotta e sezione trasversale con indicazione dei servizi esistenti, quotati rispetto al piano del ferro ed alle infrastrutture ferroviarie;
 - eventuali particolari costruttivi (pozzetti, sfiati, ecc..) quotati rispetto al piano del ferro e al confine della proprietà di FCE;
 - stralcio di planimetria catastale in cui ricade l'interferenza per verificare la proprietà di FCE, che in particolare dovrà riportare:
 - Indicazione del Comune di riferimento;
 - Estremi catastali dell'area interessata;
 - Nome della via in prossimità di un PL
 - eventuali dettagli idraulici quotati rispetto al piano del ferro e al confine della proprietà di FCE;
 - documentazione fotografica sullo stato di fatto con indicazione sulla planimetria, dei punti di scatto;



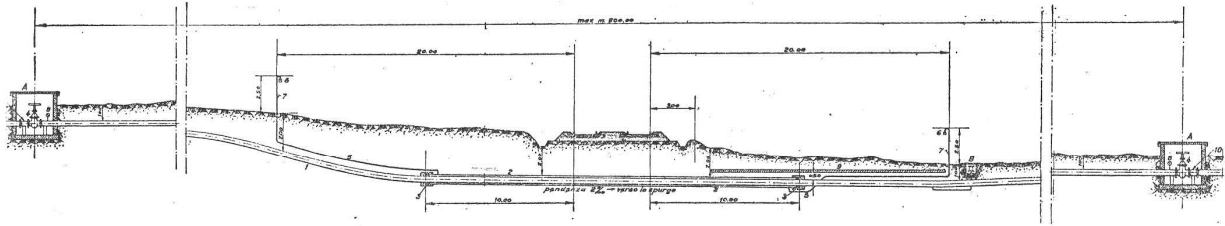
GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA

- cronoprogramma dei lavori costruito in relazione alle modalità di esecuzione dell'interferenza (GANTT);
- c) Relazione giustificativa, nel caso di richiesta di deroga (punto 9 – Allegato A del DM n.137 del 04/04/2014), ove venga evidenziata, nel dettaglio, l'impossibilità di rispettare per particolari motivi tecnici, le disposizioni tecniche di cui al citato DM. In tal caso i soggetti richiedenti devono proporre requisiti di sicurezza non inferiori a quelli non ottenibili con l'applicazione delle Norme Tecniche previste dall' Allegato A del DM.;
- d) Per i parallelismi che interferiscono con la proprietà di FCE e di terzi è necessario evidenziare le sezioni dei punti di passaggio indicando:
 - la distanza dalla più vicina rotaia nonché dal confine della proprietà di FCE;
 - il punto di passaggio relativo al DM n.137 del 04/04/2014 (Punto 4.2.1) e/o D.P.R. 753/80 (Titolo III).
- e) Per gli attraversamenti con acquedotti in pressione, occorre presentare la seguente documentazione integrativa:
 - portata e pressione di esercizio, calcolo della massima sovrappressione per il colpo d'ariete;
 - profilo idraulico(altimetrico e piezometrico) di tutto l'acquedotto;
 - profilo piezometrico della condotta. In caso di rottura in corrispondenza dell'interferenza ferroviaria;
 - calcolo della portata della condotta in caso di rottura sezione piena in corrispondenza dell'interferenza, considerando, eventualmente, anche il contributo di portata fornito dal tratto di condotta a valle;
 - verifica dello smaltimento dell'intera portata della condotta in caso di rottura, attraverso i previsti scarichi di fondo (o attraverso luci di sfioro alla sommità dei pozzetti) e tenendo conto dei livelli di massima piena del recettore finale;
 - verifica dei pozzetti alla spinta idrostatica nel caso di un loro eventuale riempimento fino alle luci di sfioro;
 - andamento planimetrico e profilo altimetrico dello scarico di fondo (o delle canalette successive alle luci di sfioro);
 - Benessere dell'Ente proprietario del recettore finale, allo scarico dell'eventuale portata di rottura;
 - piano di sicurezza (quando richiesto secondo le disposizioni di legge), con le indicazioni delle precauzioni e misure da adottare per non arrecare danno alla sede ferroviaria ed intralcio alla circolazione dei treni e completo dell'indicazione dei tempi e dei mezzi che verranno impiegati;
 - relazione di calcolo delle strutture interessanti la sede ferroviaria, comprendente l'analisi dei carichi, le verifiche di resistenza, di stabilità e a fatica, verifiche di deformabilità e verifiche sismiche (ove necessario), prescrizioni sui materiali, prescrizioni sulle unioni (saldature etc), prescrizioni per le verifiche periodiche.
- f) Valutazione del rischio, redatta in analogia al Regolamento di Esecuzione (UE) N. 402/2013 e sottoscritta da esperti del settore nei modi prescritti e con i contenuti indicati dal Regolamento stesso, comprensiva della:
 - Dichiarazione di accettazione di sicurezza, redatta in analogia all'Art. 16 del Regolamento di Esecuzione (UE) N. 402/2013 “che confermi che tutti gli eventi pericolosi individuati e i rischi connessi risultano, in seguito ai controlli, di livello accettabile”. La matrice di accettazione del Rischio utilizzata dovrà essere quella indicata dalla Disposizione 51/07 di RFI;
 - Documentazione attestante le competenze specifiche degli esperti di cui sopra, quali curriculum comprovante attività effettuate nell'ambito dell'analisi del rischio e/o riconoscimento, come esperto valutatore dei rischi;

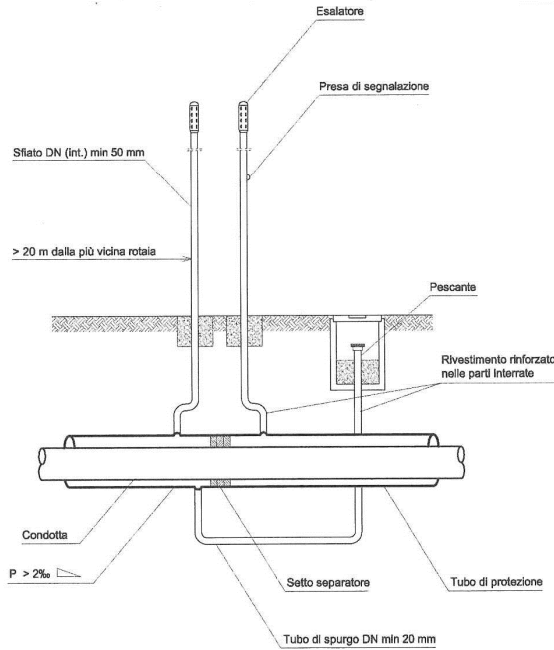
La Valutazione del Rischio di cui al presente punto, deve anche tenere conto della conformità dell'Opera agli standard di riferimento indicati dalla presente Norma, che sono da intendere quali “Codice di buona pratica”.

GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA

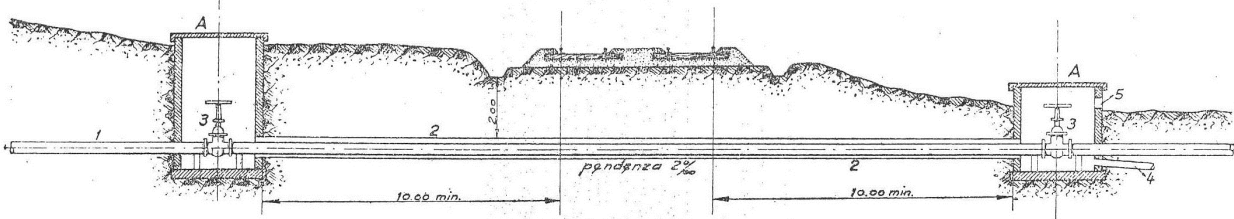
TIPO DI ATTRAVERSAMENTO LINEE FERROVIARIE CON GASDOTTO OD OLEODOTTO



- A - Cameretta per apparecchiature
- B - Pozzetta di spurgo da 1" (solo per gasdotti)
- 1 - Condotta
- 2 - Tubo di protezione
- 3 - Teppo isolante
- 4 - Saracinesca
- 5 - Tubo di sfiato
- 6 - teglia/tamma
- 7 - Pressa per segnalatore fuga gas e umidità
- 8 - Pressa per manometri
- 9 - Lestrone in c.a.
- 10 - Eventuale giunto isolante



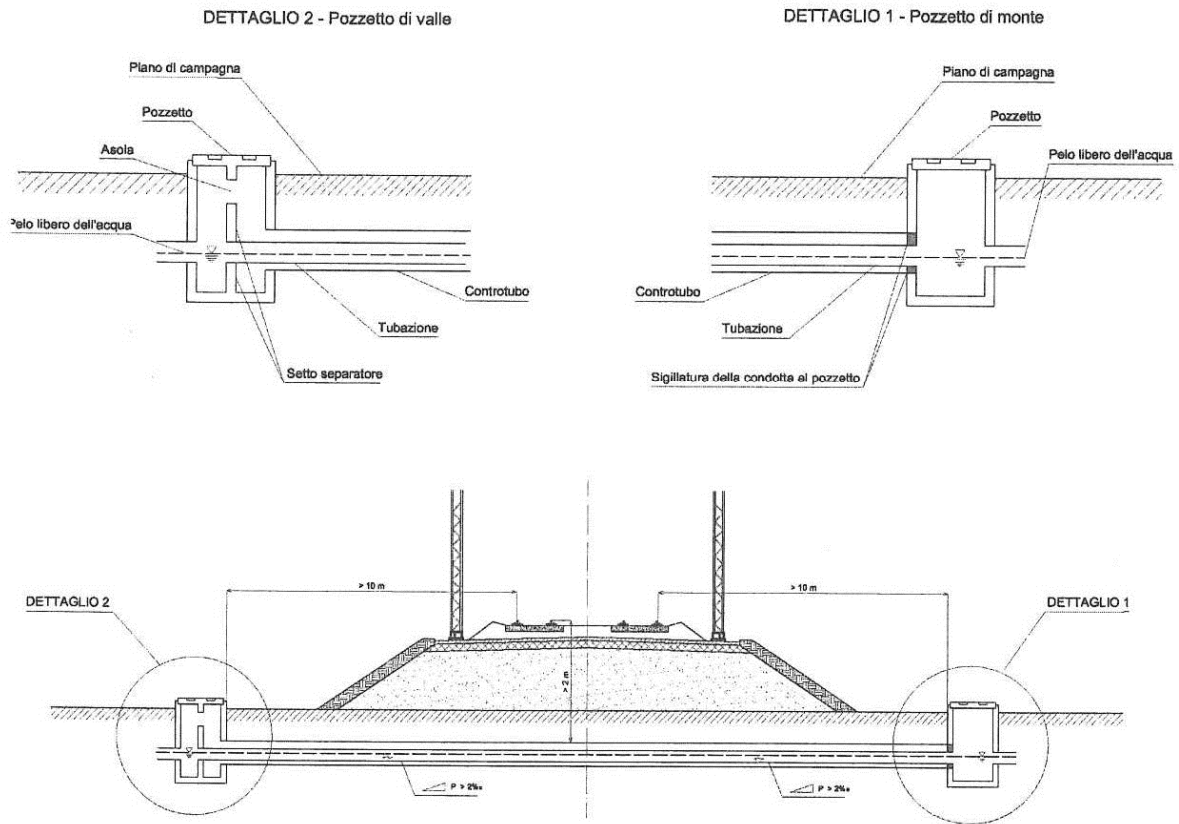
TIPO DI ATTRAVERSAMENTO LINEE FERROVIARIE CON ACQUEDOTTO



- A - Cameretta per apparecchiature
- 1 - Condotta
- 2 - Tubo di protezione
- 3 - Saracinesca
- 4 - Scarico di fondo
- 5 - Eventuale luce di sfioramento

GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA

TIPO DI ATTRAVERSAMENTO LINEE FERROVIARIE CON FOGNATURE





GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA

ATTRAVERSAMENTI O PARALLELISMI DI LINEE ELETTRICHE, DI CUI AL D.M. N. 449 DEL 21 MARZO 1988 E S.M.I.

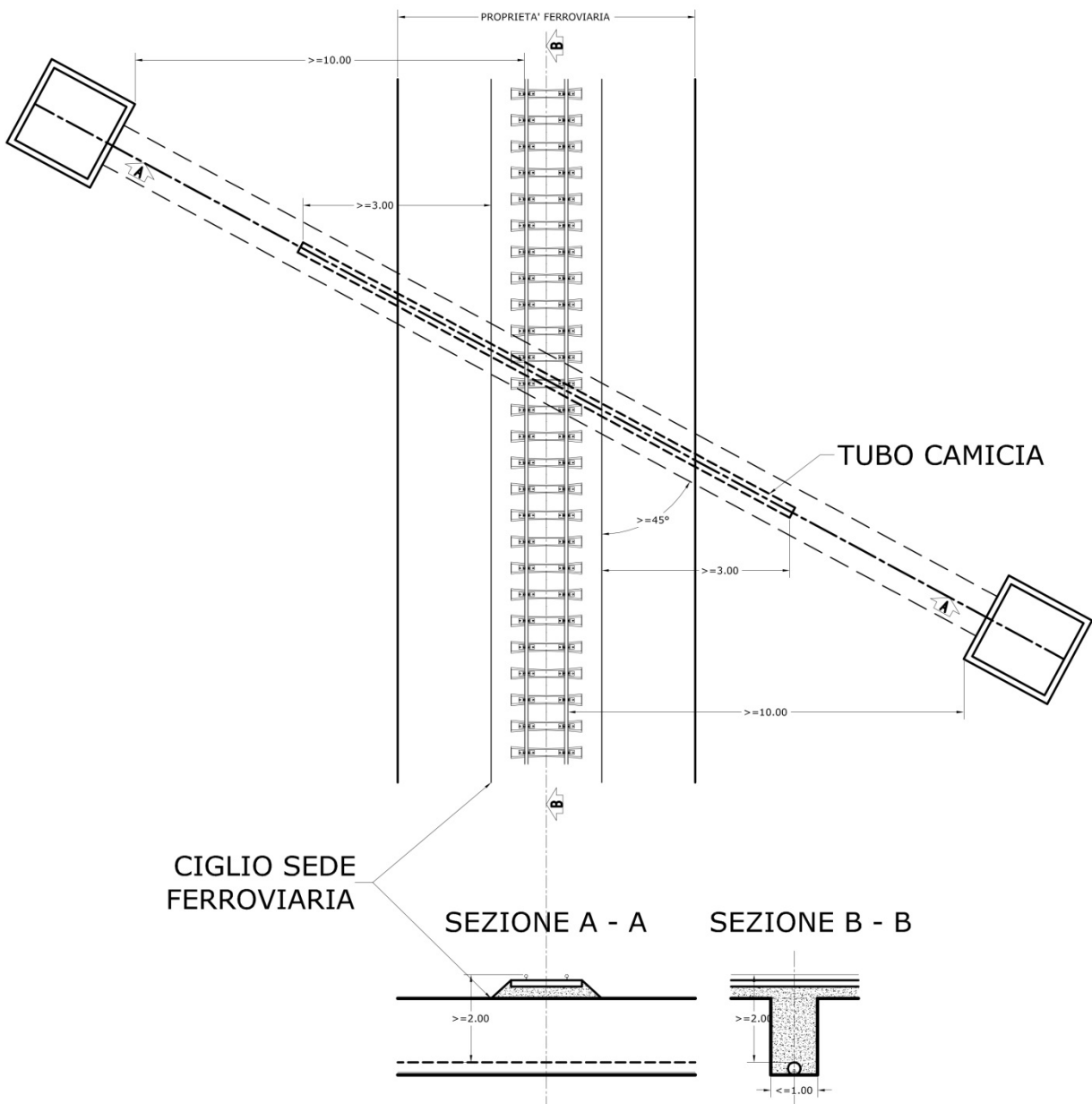
La seguente documentazione dovrà essere prodotta in sette copie cartacee, di cui tre in bollo da € 2,00, e in formato digitale dell'originale (pdf), da inoltrare unitamente all'Istanza di Autorizzazione.

- a) Relazione tecnica generale contenente:
 - o la progressiva chilometrica ferroviaria dell'interferenza;
 - o le caratteristiche tecniche dei materiali impiegati;
 - o le modalità di esecuzione delle opere;
 - o le fasi di lavoro;
 - o le caratteristiche di eventuali opere provvisoriale;
- b) Il rilievo dello stato dei luoghi con riferimenti territoriali (Comune, frazione, località, via, ecc...) e ferroviari (linea, fabbricati, manufatti ferroviari, ecc.);
- c) Corografia, in scala 1: 25.000 e in scala 1:10.000 con l'ubicazione degli impianti da realizzare;
- d) Cronoprogramma dei lavori, comprendente descrizione sintetica delle fasi di lavorazione e la loro tempistica di esecuzione;
- e) Planimetria con evidenziata la posizione degli eventuali sostegni ricadenti in proprietà FCE con le relative progressive chilometriche ferroviarie e identificazione dei sostegni delimitanti le campate interferite;
- f) Elaborati grafici, prodotti in scala adeguata e opportunamente quotati, con riferimenti (distanze e quote) al piano del ferro e al confine di proprietà di FCE, comprendenti:
 - o la planimetria dell'area interessata all'interferenza;
 - o il profilo longitudinale e sezioni trasversali dell'impianto interferente con indicazione dei servizi esistenti;
 - o particolari costruttivi;
 - o stralcio di planimetria catastale per verificare l'interferenza delle opere con le proprietà ferroviarie;
 - o documentazione fotografica dello stato di fatto con l'indicazione sulla planimetria dei punti di scatto;
 - o piano di sicurezza (quando richiesto secondo le disposizioni di legge), con le indicazioni delle precauzioni e misure da adottare per non arrecare danno alla sede ferroviaria ed intralcio alla circolazione dei treni e completo dell'indicazione dei tempi e dei mezzi che verranno impiegati;
 - o relazione di calcolo delle strutture interessanti la sede ferroviaria, comprendente l'analisi dei carichi, le verifiche di resistenza, di stabilità e a fatica, verifiche di deformabilità e verifiche sismiche (ove necessario), prescrizioni sui materiali, prescrizioni sulle unioni (saldature etc), prescrizioni per le verifiche periodiche.
- a) Valutazione del rischio, redatta in analogia al Regolamento di Esecuzione (UE) N. 402/2013 e sottoscritta da esperti del settore nei modi prescritti e con i contenuti indicati dal Regolamento stesso, comprensiva della:
 - o Dichiarazione di accettazione di sicurezza, redatta in analogia all'Art. 16 del Regolamento di Esecuzione (UE) N. 402/2013 "che confermi che tutti gli eventi pericolosi individuati e i rischi connessi risultano, in seguito ai controlli, di livello accettabile". La matrice di accettazione del Rischio utilizzata dovrà essere quella indicata dalla Disposizione 51/07 di RFI;
 - o Documentazione attestante le competenze specifiche degli esperti di cui sopra, quali curriculum comprovante attività effettuate nell'ambito dell'analisi del rischio e/o riconoscimento, come esperto valutatore dei rischi;

La Valutazione del Rischio di cui al presente punto, deve anche tenere conto della conformità dell'Opera agli standard di riferimento indicati dalla presente Norma, che sono da intendere quali "Codice di buona pratica".

GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA

ATTRAVERSAMENTI CON CAVI ELETTRICI E TELEFONICI





GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA

ATTRAVERSAMENTI O PARALLELISMI DI LINEE DI TELECOMUNICAZIONI, DI CUI ALLA CIRCOLARE N. 147/1953 DEL MINISTERO DEI TRASPORTI E S.M.I.

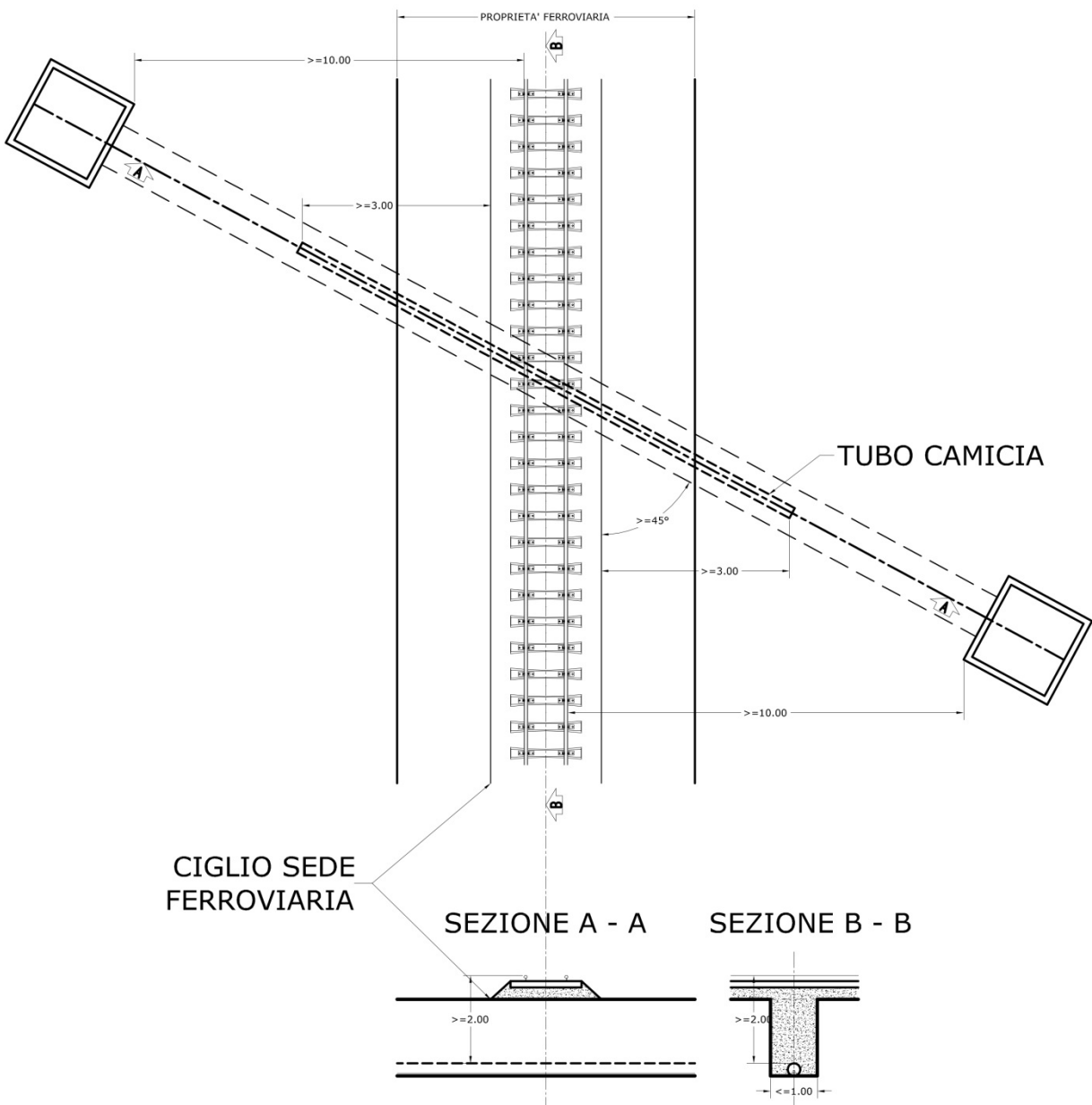
La seguente documentazione dovrà essere prodotta in sette copie cartacee, di cui tre in bollo da € 2,00, e in formato digitale dell'originale (pdf), da inoltrare unitamente all'Istanza di Autorizzazione.

- a) relazione tecnica generale contenente:
 - o la progressiva chilometrica ferroviaria dell'interferenza;
 - o le caratteristiche tecniche dei materiali impiegati;
 - o le modalità di esecuzione delle opere;
 - o le fasi di lavoro;
 - o le caratteristiche di eventuali opere provvisoria;
- b) il rilievo dello stato dei luoghi con riferimenti territoriali (Comune, frazione, località, via, ecc...) e ferroviari (linea, fabbricati, manufatti ferroviari, ecc.);
- c) corografia, in scala 1: 25.000 e in scala 1:10.000 con l'ubicazione degli impianti da realizzare;
- d) cronoprogramma dei lavori, comprendente descrizione sintetica delle fasi di lavorazione e la loro tempistica di esecuzione;
- e) planimetria con evidenziata la posizione degli eventuali sostegni ricadenti in proprietà FCE con le relative progressive chilometriche ferroviarie e identificazione dei sostegni delimitanti le campate interferite;
- f) elaborati grafici, prodotti in scala adeguata e opportunamente quotati, con riferimenti (distanze e quote) al piano del ferro e al confine di proprietà di FCE, comprendenti:
 - o la planimetria dell'area interessata all'interferenza;
 - o il profilo longitudinale e sezioni trasversali dell'impianto interferente con indicazione dei servizi esistenti;
 - o particolari costruttivi;
- g) stralcio di planimetria catastale per verificare l'interferenza delle opere con le proprietà ferroviarie;
- h) documentazione fotografica dello stato di fatto con l'indicazione sulla planimetria dei punti di scatto;
- i) piano di sicurezza (quando richiesto secondo le disposizioni di legge), con le indicazioni delle precauzioni e misure da adottare per non arrecare danno alla sede ferroviaria ed intralcio alla circolazione dei treni e completo dell'indicazione dei tempi e dei mezzi che verranno impiegati;
- j) relazione di calcolo delle strutture interessanti la sede ferroviaria, comprendente l'analisi dei carichi, le verifiche di resistenza, di stabilità e a fatica, verifiche di deformabilità e verifiche sismiche (ove necessario), prescrizioni sui materiali, prescrizioni sulle unioni (saldature etc), prescrizioni per le verifiche periodiche.
- a) Valutazione del rischio, redatta in analogia al Regolamento di Esecuzione (UE) N. 402/2013 e sottoscritta da esperti del settore nei modi prescritti e con i contenuti indicati dal Regolamento stesso, comprensiva della:
 - o Dichiarazione di accettazione di sicurezza, redatta in analogia all'Art. 16 del Regolamento di Esecuzione (UE) N. 402/2013 "che confermi che tutti gli eventi pericolosi individuati e i rischi connessi risultano, in seguito ai controlli, di livello accettabile". La matrice di accettazione del Rischio utilizzata dovrà essere quella indicata dalla Disposizione 51/07 di RFI;
 - o Documentazione attestante le competenze specifiche degli esperti di cui sopra, quali curriculum comprovante attività effettuate nell'ambito dell'analisi del rischio e/o riconoscimento, come esperto valutatore dei rischi;

La Valutazione del Rischio di cui al presente punto, deve anche tenere conto della conformità dell'Opera agli standard di riferimento indicati dalla presente Norma, che sono da intendere quali "Codice di buona pratica".

GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA

ATTRAVERSAMENTI CON CAVI ELETTRICI E TELEFONICI





GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA

ATTRAVERSAMENTI O PARALLELISMI FERROVIARI CON MANUFATTI IN CEMENTO ARMATO, STRADE, CAVALCAVIA O SOTTOVIA, OPERE D'ARTE IN GENERE

La seguente documentazione dovrà essere prodotta in sette copie cartacee, di cui tre in bollo da € 2,00, e in formato digitale dell'originale (pdf), da inoltrare unitamente all'Istanza di Autorizzazione.

- a) relazione tecnica illustrativa contenente la descrizione dei luoghi e delle scelte progettuali con le relative motivazioni ed inoltre:
 - o progressiva chilometrica;
 - o riferimenti territoriali (Comune, frazione, località, via, linea ferroviaria);
 - o coordinate geografiche dell'interferenza;
 - o un paragrafo relativo alle modifiche indotte al regime idraulico superficiale ed agli interventi previsti per il corretto smaltimento delle acque di superficie;
 - o un paragrafo relativo alle modifiche indotte alla FCE da con riferimento ad eventuali conseguenze sulla stabilità della piattaforma o delle opere d'arte ferroviarie o, in alternativa, esplicita dichiarazione di assenza di alterazione indotte alla FCE;
 - o un paragrafo relativo alla descrizione delle caratteristiche e delle modalità esecutive di realizzazione delle eventuali opere di sostegno provvisori tali da garantire la stabilità delle scarpate;
- b) rilievo dello stato dei luoghi (con riferimenti territoriali quali Comune, frazione, località, via, linea ferroviaria, corpo stradale ed infrastruttura ferroviaria, pozzetti e cavidotti esistenti);
- c) documentazione fotografica dello stato di fatto con indicazione sulla planimetria dei punti di scatto;
- d) relazione geologica;
- e) relazione geotecnica e risultati delle indagini;
- f) piano di sicurezza (quando richiesto secondo le disposizioni di legge), con le indicazioni delle precauzioni e misure da adottare per non arrecare danno alla sede ferroviaria ed intralcio alla circolazione dei treni e completo dell'indicazione dei tempi e dei mezzi che verranno impiegati;
- g) piano di manutenzione dell'opera;
- h) relazione di calcolo delle strutture interessanti la sede ferroviaria, comprendente l'analisi dei carichi, le verifiche di resistenza, di stabilità e a fatica, verifiche di deformabilità e verifiche sismiche (ove necessario), prescrizioni sui materiali, prescrizioni sulle unioni (saldature etc), prescrizioni per le visite periodiche;
- i) corografia;
- j) planimetria generale in scala 1:1000 (minima) dell'area interessata dall'interferenza con indicate le distanze dal confine della proprietà di FCE;
- k) planimetria di dettaglio in scala 1:2000 (minima) dell'area interessata dall'interferenza, con indicate le distanze dal confine della proprietà di FCE, dalla più vicina rotaia e dalle infrastrutture ferroviarie e la progressiva chilometrica;
- l) planimetria, prospetti, piante, sezioni dell'opera da realizzare, prodotti in scala adeguata e opportunamente quotati, con riferimenti (distanze e quote) al piano del ferro e al confine di proprietà di FCE, fabbricati, manufatti ferroviari, infrastrutture ferroviarie, etc..;
- m) carpenterie, armature e particolari costruttivi (fondazione, elevazione, impalcato);
- n) elaborato delle fasi costruttive con particolare riguardo alle interferenze con l'esercizio ferroviario;
- o) planimetria con individuate aree e recinzioni di cantiere;
- p) cronoprogramma di tutti i lavori da realizzare per portare a compimento la nuova opera (compreso la cantierizzazione e le opere da realizzare per il sostegno provvisorio del binario) comprendente la descrizione sintetica delle fasi di lavorazione e della tempistica di esecuzione;
- q) progetto e relazione di spinta, o di varo per i cavalcavia, del nuovo manufatto;
- r) eventuale progetto e relazione di montaggio e smontaggio del sistema di sostegno provvisorio del binario da utilizzare;



GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA

- s) eventuale progetto e relazione di dettaglio relativo al monitoraggio di binari, linee aeree, opere d'arte, gallerie, fabbricati ed altri manufatti ferroviari suscettibili di dissesto per l'uso di esplosivi o sistemi di perforazione particolarmente invasivi;
- t) Valutazione del rischio, redatta in analogia al Regolamento di Esecuzione (UE) N. 402/2013 e sottoscritta da esperti del settore nei modi prescritti e con i contenuti indicati dal Regolamento stesso, comprensiva della:
 - o Dichiarazione di accettazione di sicurezza, redatta in analogia all'Art. 16 del Regolamento di Esecuzione (UE) N. 402/2013 “che confermi che tutti gli eventi pericolosi individuati e i rischi connessi risultano, in seguito ai controlli, di livello accettabile”. La matrice di accettazione del Rischio utilizzata dovrà essere quella indicata dalla Disposizione 51/07 di RFI;
 - o Documentazione attestante le competenze specifiche degli esperti di cui sopra, quali curriculum comprovante attività effettuate nell'ambito dell'analisi del rischio e/o riconoscimento, come esperto valutatore dei rischi;

La Valutazione del Rischio di cui al presente punto, deve anche tenere conto della conformità dell'Opera agli standard di riferimento indicati dalla presente Norma, che sono da intendere quali “Codice di buona pratica”.

Direzione Tecnica
Il Direttore

DISPOSIZIONE N° 51 del 19 NOV. 2007

"Modifiche alla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 13 del 26 giugno 2001 e successive modifiche"

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;

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 SpA, a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs n. 188/2003

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

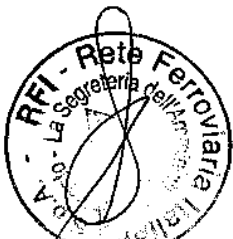
Cap. Soc. Euro 32.853.697.107,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758500

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

La presente disposizione è composta di n. 5 pagine





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 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° 13/2001 del 26/06/2001 "Requisiti per l'adozione, da parte delle Imprese Ferroviarie -e della Divisione Infrastruttura, di un sistema di gestione della sicurezza - Safety Management System"

VISTA la Disposizione n° 33/2002 del 12/11/2002 "Modifiche alla tempistica per la trasmissione della documentazione prevista dalla disposizione n. 13/2001 del 26 giugno 2001"

VISTA la Disposizione n° 56/2003 del 29/12/2003 "Predisposizione ed emissione dei piani annuali della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario"

VISTA la Disposizione n° 15/2004 del 19/04/2004 "Modifiche alla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n.13 del 26 giugno 2001"

VISTA la relazione prot. n. RFI-DTC\SGS-CTEF\00036\2007 del 16 ottobre 2007 del Responsabile della Struttura Organizzativa Sistema di Gestione della Sicurezza della Direzione Tecnica, con la quale si propone l'emanazione di una disposizione recante modifiche alla Disposizione n. 13/2001 del 26/06/2001 "Requisiti per l'adozione, da parte delle Imprese Ferroviarie e della Divisione Infrastruttura, di un sistema di gestione della sicurezza - Safety Management System"

RITENUTA la necessità e l'opportunità di emanare la predetta normativa,





DELIBERA

Art. 1

Modifiche all'art. 3 della Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 15 del 19 aprile 2004

L'art.3 della Disposizione n.15 del 19 aprile 2004, "Modifiche al punto 4.6 degli allegati la, 2a e 3° della Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n.13 del 26 giugno 2001", è abrogato.

Art. 2

Modifiche al punto 4.6 degli allegati la, 2a e 3° della Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n.13 del 26 giugno 2001

1. Il punto 4.6 "Identificazione dei pericoli e minimizzazione dei rischi" (inclusi i sottopunti 4.6.1 e 4.6.2) degli allegati la "Manuale della Sicurezza di un'Impresa Ferroviaria", 2a "Manuale della Sicurezza della Direzione Movimento" e 3a "Manuale della Sicurezza della Direzione Manutenzione" è sostituito dal seguente:

4.6 IDENTIFICAZIONE DEI PERICOLI E MINIMIZZAZIONE DEI RISCHI

L'analisi del rischio nell'esercizio ferroviario deve essere condotta in modo da dimostrare che per ogni pericolo (hazard) individuato siano state definite le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri. L'adozione delle misure e delle cautele così definite per ciascuno dei pericoli individuati consente di minimizzare il rischio di incorrere in eventi incidentali e le relative conseguenze.

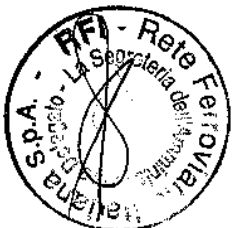
Tramite la minimizzazione così ottenuta si tende a far diventare trascurabile il rischio residuo nell'esercizio ferroviario.

Il rischio residuo può essere definito trascurabile solo qualora risulti connesso ad un pericolo che, per sua natura o a seguito di opportuni provvedimenti, sia inverosimile e ne possano derivare conseguenze classificate al più come "critiche" oppure sia improbabile e ne possano derivare conseguenze classificate al più come "insignificanti".

Il rischio residuo può essere definito tollerabile solo qualora risulti connesso ad un pericolo che, per sua natura o a seguito di opportuni provvedimenti, sia inverosimile e ne possano derivare conseguenze classificate come "catastrofiche", oppure sia "improbabile" e ne possano derivare conseguenze classificate come "marginali" o "critiche", oppure, ancora, sia remoto e ne possano derivare conseguenze classificate al più come "insignificanti".

Per le definizioni di "Catastrofico", "Critico", "Marginale", "Insignificante", "Inverosimile", "Improbabile", "Remoto", "Occasionale", "Probabile", "Frequente" si deve fare riferimento alla norma EN 50126 con le modifiche qui di seguito riportate.

Un pericolo è inverosimile solo se è estremamente improbabile che si verifichi. Si assume che esso non possa verificarsi. Ciò implica, tra l'altro, che un pericolo possa essere considerato inverosimile solo qualora non si sia mai verificato, nel sistema e nel contesto presi in





considerazione o in altri assimilabili.

Sono conseguenze catastrofiche la morte di una o più persone, il ferimento grave di più di una persona o danni ingenti all'ambiente.

Sono conseguenze critiche la lesione grave di una persona e/o importante danno all'ambiente e/o la perdita di un sistema principale.

Sono conseguenze marginali il ferimento leggero di una o più persone e/o una importante minaccia per l'ambiente e un danno grave ad uno o più sistemi.

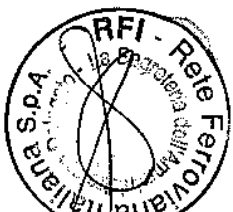
E' conseguenza insignificante un danno leggero al sistema.

Per il processo di identificazione, classificazione e mitigazione dei rischi si deve fare riferimento alla norma EN 50126, tenendo presente, quanto sopra specificato. Ciò impone, tra l'altro, l'adozione di matrici dei rischi conformi a quella di seguito riportata:

<i>PROBABILITA' O FREQUENZA*</i>	<i>LIVELLI DI RISCHIO</i>			
Frequente	x	x	x	x
Probabile	x	x	x	x
Occasionale	x	x	x	x
Remoto	Tollerabile	x	x	x
Improbabile	Trascurabile	Tollerabile	Tollerabile	x
Inverosimile	Trascurabile	Trascurabile	Trascurabile	Tollerabile
	Insignificante	Marginale	Critico	Catastrofico
	<i>GRAVITÀ</i>			

* La scala per la probabilità o frequenza di accadimento delle situazioni pericolose dipenderà dall'applicazione in esame.

Alle caselle contrassegnate con la lettera "x" può essere attribuito uno dei livelli di rischio previsti dalla norma EN 50126, ad eccezione dei livelli "trascurabile" e "tollerabile", che possono essere attribuiti solo alle caselle recanti, nella matrice sopra riportata, la dicitura, rispettivamente, "Trascurabile" e "Tollerabile".





Per tendere ad un livello di rischio residuo trascurabile devono essere adottati i necessari progetti e azioni, che devono essere inseriti nel "Piano annuale della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario".

Il rischio residuo è accettabile quando è classificato come trascurabile, oppure quando si dimostra che è tollerabile e che sono state adottate tutte le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri. In quest'ultimo caso, il processo di cui al precedente punto 4.5 deve continuare ad essere applicato per tendere ad un livello di rischio residuo trascurabile.

Art. 3

Disposizioni finali

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

Giorgio Di Marco

