

INDICE

| | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| | INTRODUZIONE | 1 |
| 1 | SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE | 1 |
| 2 | RIFERIMENTI NORMATIVI | 1 |
| 3 | TERMINI, DEFINIZIONI E ACRONIMI | 2 |
| 4 | PROVE SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E PERICOLI ASSOCIATI | 4 |
| 4.1 | Prove su veicoli con velocità ammissibile V_{adm} fino a 300 km/h..... | 4 |
| 4.2 | Prove su veicoli con velocità ammissibile V_{adm} maggiore di 300 km/h..... | 5 |
| 5 | DEFINIZIONI DELLE FASI DI UNA PROVA | 5 |
| 6 | ANALISI DELLE FASI, DEI PERICOLI, DEI RISCHI ED ASSOCIAZIONE ALLE CONDIZIONI DI PROVA | 7 |
| 6.1 | Macro area Pericolo e Rischio associato..... | 7 |
| 6.2 | Salita di velocità fino al raggiungimento della velocità obiettivo [fase A] | 7 |
| 6.3 | Consolidamento velocità obiettivo [fase B] e raccolta dati [fase C]..... | 8 |
| 7 | AUTORIZZAZIONE PER L'ESECUZIONE DELLE PROVE IN LINEA | 9 |
| 8 | TRASFERIBILITÀ DEI RISULTATI DEI MONITORAGGI E DEI RISULTATI DELLE PROVE | 9 |
| prospetto 1 | Criteri di trasferibilità per prove di captazione a seguito di cambio linea..... | 10 |
| prospetto 2 | Criteri di trasferibilità per prove di dinamica di marcia a seguito di cambio linea | 10 |
| 9 | ESEMPIO APPLICATIVO | 10 |
| APPENDICE A (normativa) | LINEE GUIDA CONTENENTI I PRINCIPI A CUI SI DEVONO ISPIRARE LE PROCEDURE DI PROVA DEI VEICOLI SULL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA PER LA GESTIONE DEI PERICOLI E LA DETERMINAZIONE DEL REGIME DI CIRCOLAZIONE | 11 |
| APPENDICE B (informativa) | ESEMPIO APPLICATIVO | 26 |
| prospetto B.1 | Esempio applicativo..... | 27 |
| prospetto B.2 | Caratteristiche delle linee di prova..... | 30 |
| figura B.1 | Schema logico della sequenza delle prove | 30 |
| | BIBLIOGRAFIA | 31 |

QUESTO DOCUMENTO È UNA PREVIEW. RIPRODUZIONE VIETATA

INTRODUZIONE

L'esigenza di elaborare una norma, relativa alle modalità con le quali si gestiscono le prove in linea dei veicoli ferroviari sulle infrastrutture ferroviarie nazionali, si rende necessaria a seguito della ridefinizione delle responsabilità e delle prerogative che ricadono sui portatori di interesse, che costituiscono il sistema ferroviario, e dei ruoli ad essi assegnati.

In particolare, le Direttive europee, già recepite attraverso i decreti legislativi vigenti, nonché quelle di recente pubblicazione, i cui pertinenti decreti legislativi sono in fase di elaborazione, hanno ridisegnato ed assegnato ruoli e compiti definiti ai soggetti che operano nel sistema ferroviario.

E' in tale contesto, in parte acquisito, ed in parte in divenire che, al fine di adeguarsi alle disposizioni e provvedimenti, siano essi quelli vigenti, che di futura applicazione, si elabora una norma specifica che fornisce i criteri e le modalità con le quali si gestiscono le prove in linea dei veicoli ferroviari sulla infrastruttura ferroviaria nazionali.

In questo contesto riveste particolare rilevanza poter condurre i processi, relativamente alle prove in linea, attraverso procedure, schemi e modalità propriamente definiti.

L'attività di "prova in linea" è costituita da attività dinamiche di un veicolo o di un convoglio (composizione di più veicoli) da svolgere all'interno di un Sistema Ferroviario secondo uno specifico regime di circolazione collegato alla garanzia delle condizioni di sicurezza, ed è volta alla misura di grandezze caratteristiche del sistema "veicolo" e/o della sua interazione con l'Infrastruttura.

Le prove in linea sono svolte nel rispetto delle attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall'autorità nazionale per la sicurezza ferroviaria, relativamente a ruoli e responsabilità [4].

Le mitigazioni, i regimi e le condizioni di circolazione devono essere definite per i diversi casi specifici tenendo conto dei rischi sia esportati che propri degli altri soggetti interessati, quali l'IF ed il GI che questi gestiscono in conformità ai propri Sistemi di Gestione della Sicurezza.

1

SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

La norma definisce i principi e le modalità per la gestione in sicurezza delle prove sull'infrastruttura ferroviaria di veicoli che dispongono di un'autorizzazione temporanea di messa in servizio per prove rilasciata dall'autorità competente, nonché per l'identificazione dei regimi di circolazione da adottare per le prove stesse.

La norma si applica anche al caso di veicoli già dotati di autorizzazione di messa in servizio che necessitano di essere sottoposti a prove.

Non rientrano nello scopo e campo di applicazione della norma le prove che possono essere gestite nell'ambito del SGS delle Imprese ferroviarie (IF) e del Gestore dell'infrastruttura (GI), che non necessitano di specifica autorizzazione da parte dall'autorità competente.

2

RIFERIMENTI NORMATIVI

La presente norma rimanda, mediante riferimenti datati e non, a disposizioni contenute in altre pubblicazioni. Tali riferimenti normativi sono citati nei punti appropriati del testo e sono di seguito elencati. Per quanto riguarda i riferimenti datati, successive modifiche o revisioni apportate a dette pubblicazioni valgono unicamente se introdotte nella presente norma come aggiornamento o revisione. Per i riferimenti non datati vale l'ultima edizione della pubblicazione alla quale si fa riferimento (compresi gli aggiornamenti).

| | |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| UNI EN 13848-5 | Applicazioni ferroviarie - Binario - Qualità della geometria del binario - Parte 5: Livelli di qualità geometrica - Piena linea, scambi e incroci |
| UNI EN 14363 | Applicazioni ferroviarie - Prove e simulazioni per l'accettazione delle caratteristiche di marcia dei veicoli ferroviari - Prove di comportamento dinamico e statico |