

Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

► **B**

**REGOLAMENTO (UE) N. 1299/2014 DELLA COMMISSIONE**

**del 18 novembre 2014**

**relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione europea**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(GU L 356 del 12.12.2014, pag. 1)

Modificato da:

Gazzetta ufficiale

	n.	pag.	data
► <b><u>M1</u></b> Regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019	L 139 I	108	27.5.2019

**▼B****REGOLAMENTO (UE) N. 1299/2014 DELLA COMMISSIONE****del 18 novembre 2014****relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione europea****(Testo rilevante ai fini del SEE)***Articolo 1***Oggetto**

È adottata la specifica tecnica di interoperabilità (STI) relativa al sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario nell'intera Unione europea, che figura in allegato.

*Articolo 2***Ambito di applicazione**

1. La STI si applica a tutta l'infrastruttura nuova, rinnovata o ristrutturata del sistema ferroviario dell'Unione europea di cui al ► **M1** punto 2.1 dell'allegato II della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> ◀.

2. Fatti salvi gli articoli 7 e 8 e il punto 7.2 dell'allegato, la STI si applica alle nuove linee ferroviarie nell'Unione europea immesse in servizio a decorrere dal 1° gennaio 2015.

3. La STI non si applica all'infrastruttura esistente del sistema ferroviario dell'Unione europea, che è stata già messa in servizio in tutta la rete ferroviaria (o parte della stessa) di qualsiasi Stato membro al 1° gennaio 2015, tranne quando sia soggetta a rinnovo o ristrutturazione conformemente all'► **M1** articolo 18 della direttiva (UE) 2016/797 ◀ e al punto 7.3 dell'allegato.

**▼M1**

4. La STI si applica alla rete del sistema ferroviario dell'Unione di cui all'allegato I della direttiva (UE) 2016/797, ad esclusione dei casi di cui all'articolo 1, paragrafi 3 e 4, della direttiva (UE) 2016/797.

**▼B**

5. La STI si applica alle reti aventi i seguenti scartamenti nominali: 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm e 1 668 mm.

6. Lo scartamento metrico è escluso dall'ambito di applicazione tecnico della presente STI.

7. L'ambito di applicazione tecnico e geografico del presente regolamento è definito ai punti 1.1 e 1.2 dell'allegato.

<sup>(1)</sup> Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

**▼ B***Articolo 3***Punti in sospenso****▼ M1**

1. Per quanto riguarda gli aspetti elencati come 'punti in sospenso' nell'appendice R dell'allegato del presente regolamento, le condizioni da rispettare per la verifica dei requisiti essenziali stabiliti nell'allegato III della direttiva (UE) 2016/797 sono quelle previste dalle norme nazionali vigenti nello Stato membro che autorizza la messa in servizio del sottosistema oggetto del presente regolamento.

**▼ B**

2. Entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento, ogni Stato membro comunica agli altri Stati membri e alla Commissione le informazioni indicate di seguito, a meno che le stesse non siano già state loro trasmesse a norma delle decisioni 2008/217/CE o 2011/275/UE:

- a) la normativa nazionale di cui al paragrafo 1;
- b) le procedure di valutazione e di verifica della conformità da attuare ai fini dell'applicazione della normativa nazionale di cui al paragrafo 1;

**▼ M1**

c) gli organismi designati incaricati di espletare le procedure di valutazione e verifica della conformità per quanto concerne i punti in sospenso.

**▼ B***Articolo 4***Casi specifici****▼ M1**

1. Per quanto riguarda i casi specifici elencati al punto 7.7 dell'allegato, le condizioni da rispettare per la verifica dei requisiti essenziali di cui all'allegato III della direttiva (UE) 2016/797 sono quelle stabilite al punto 7.7 dell'allegato o dalle norme nazionali vigenti nello Stato membro che autorizza la messa in servizio del sottosistema oggetto del presente regolamento.

**▼ B**

2. Entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento, ogni Stato membro comunica agli altri Stati membri e alla Commissione le seguenti informazioni:

- a) la normativa nazionale di cui al paragrafo 1;
- b) le procedure di valutazione e di verifica della conformità da attuare ai fini dell'applicazione della normativa nazionale di cui al paragrafo 1;

**▼ M1**

c) gli organismi designati incaricati di espletare le procedure di valutazione e di verifica della conformità per quanto concerne le norme nazionali relative ai casi specifici di cui al punto 7.7 dell'allegato.

**▼ B***Articolo 5***Notifica degli accordi bilaterali**

1. Gli Stati membri comunicano alla Commissione entro il 1° luglio 2015, gli eventuali accordi nazionali, bilaterali, multilaterali o internazionali in vigore tra Stati membri e imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura o paesi non membri che sono necessari alla luce della natura

**▼B**

specifica o locale del previsto servizio ferroviario o che permettono di garantire livelli significativi di interoperabilità a livello locale o regionale.

2. Tale obbligo non si applica agli accordi che sono già stati notificati alla Commissione a norma della decisione 2008/217/CE della Commissione.

3. Gli Stati membri notificano sollecitamente alla Commissione gli eventuali accordi futuri o le modifiche degli accordi in vigore.

*Articolo 6***Progetti in fase avanzata di sviluppo**

In conformità all'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE, entro un anno dall'entrata in vigore del presente regolamento ogni Stato membro comunica alla Commissione l'elenco dei progetti in corso di attuazione sul suo territorio e che si trovano in una fase avanzata di sviluppo.

*Articolo 7***Certificato CE di verifica**

1. Durante un periodo transitorio che avrà termine il 31 maggio 2021, è possibile rilasciare un certificato CE di verifica di un sottosistema che contiene componenti di interoperabilità sprovvisti di dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, a condizione che siano rispettati i requisiti di cui al punto 6.5 dell'allegato.

2. La produzione, la ristrutturazione o il rinnovo del sottosistema utilizzando componenti di interoperabilità non certificati devono essere completati entro il periodo transitorio, di cui al paragrafo 1, compresa la messa in servizio.

3. Durante il periodo transitorio di cui al paragrafo 1:

a) le ragioni dell'assenza di certificazione di qualsiasi componente di interoperabilità devono essere adeguatamente individuate dall'organismo notificato prima del rilascio del certificato CE a norma dell'►**M1** articolo 15 della direttiva (UE) 2016/797 ◄;

b) a norma dell'►**M1** articolo 16, paragrafo 2, lettera d), della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> ◄, le autorità nazionali preposte alla sicurezza segnalano l'uso di componenti di interoperabilità non certificati nel contesto delle procedure di autorizzazione nella loro relazione annuale di cui all'►**M1** articolo 19 della direttiva (UE) 2016/798 ◄ del Parlamento europeo e del Consiglio.

4. A decorrere dal 1° gennaio 2016, i componenti di interoperabilità di nuova produzione sono oggetto della dichiarazione CE di conformità o idoneità all'impiego.

<sup>(1)</sup> Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 102).

**▼B***Articolo 8***Valutazione della conformità**

1. Le procedure per la valutazione di conformità, di idoneità all'impiego e della verifica CE stabilite alla sezione 6 dell'allegato sono basate sui moduli definiti nella decisione 2010/713/UE della Commissione <sup>(1)</sup>.
2. Il certificato di esame del tipo o del progetto dei componenti di interoperabilità è valido per un periodo di sette anni. In questo periodo è consentita la messa in servizio di nuovi componenti dello stesso tipo, senza l'obbligo di effettuare una nuova valutazione della conformità.
3. I certificati di cui al paragrafo 2, rilasciati in base ai requisiti della decisione 2011/275/UE della Commissione [TSI INF CR] o della decisione 2008/217/CE della Commissione [TSI INF HS], rimangono validi, senza che sia necessaria una nuova valutazione di conformità, fino alla data di scadenza stabilita in origine. Ai fini del rinnovo di un certificato, il progetto o il tipo sono rivalutati solo per quanto riguarda i requisiti nuovi o modificati stabiliti nell'allegato del presente regolamento.

*Articolo 9***Attuazione**

1. La sezione 7 dell'allegato indica le fasi da seguire per l'attuazione di un sottosistema infrastruttura pienamente interoperabile.

Fatto salvo l'articolo 20 della direttiva 2008/57/CE, gli Stati membri predispongono un piano nazionale di attuazione in cui illustrano gli interventi che intendono adottare per conformarsi alla presente STI, in conformità alla sezione 7 dell'allegato. Gli Stati membri inviano i rispettivi piani nazionali di attuazione agli altri Stati membri e alla Commissione entro il 31 dicembre 2015. Gli Stati membri che hanno già inviato i loro piani di attuazione non sono tenuti a inviarli di nuovo.

**▼MI****▼B**

3. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione una relazione sull'attuazione dell'articolo 20 della direttiva summenzionata tre anni dopo il 1° gennaio 2015. La relazione è discussa in seno al comitato istituito ai sensi dell'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE e, ove opportuno, la STI in allegato viene adattata.

---

<sup>(1)</sup> Decisione 2010/713/UE della Commissione, del 9 novembre 2010, concernente i moduli per le procedure di valutazione della conformità, dell'idoneità all'impiego e della verifica CE da utilizzare per le specifiche tecniche di interoperabilità adottate nell'ambito della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 319 del 4.12.2010, pag. 1).



#### Articolo 10

##### **Soluzioni innovative**

1. Per mantenersi al passo con il progresso tecnologico possono essere necessarie soluzioni innovative che non sono conformi alle specifiche di cui all'allegato o alle quali non possono essere applicati i metodi di valutazione illustrati nell'allegato.
2. Le soluzioni innovative possono riguardare il sottosistema «infrastruttura», le sue parti e i suoi componenti di interoperabilità.
3. Qualora sia proposta una soluzione innovativa, il fabbricante o il suo rappresentante autorizzato stabilito nell'Unione dichiarano in che modo essa si discosti dalle pertinenti disposizioni della presente STI, o integri queste ultime, e sottopongono tali informazioni alla Commissione che le analizza. La Commissione può chiedere il parere dell'Agenzia in merito alla soluzione innovativa proposta.
4. La Commissione esprime un parere sulla soluzione innovativa proposta. In caso di parere favorevole, le opportune specifiche funzionali e di interfaccia ed il metodo di valutazione da includere nella STI per consentire l'uso di tale soluzione innovativa sono elaborati e successivamente integrati nella STI in sede di processo di revisione a norma dell'►**M1** articolo 5 della direttiva (UE) 2016/797 ◀. In caso di parere negativo, la soluzione innovativa proposta non può essere utilizzata.
5. In attesa della revisione della STI, il parere favorevole della Commissione è considerato un mezzo accettabile ai fini della conformità ai requisiti essenziali della ►**M1** direttiva (UE) 2016/797 ◀ e può essere utilizzato per la valutazione del sottosistema.

#### Articolo 11

##### **Abrogazione**

Le decisioni 2008/217/CE e 2011/275/UE sono abrogate a decorrere dal 1° gennaio 2015.

Esse continuano tuttavia ad essere applicate:

- a) ai sottosistemi autorizzati in conformità alle stesse decisioni;
- b) ai progetti per sottosistemi nuovi, rinnovati o ristrutturati che, alla data di pubblicazione del presente regolamento, sono in una fase avanzata di sviluppo o sono oggetto di un contratto in corso

#### Articolo 12

##### **Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2015. Tuttavia, anteriormente al 1° gennaio 2015 può essere rilasciata un'autorizzazione di messa in servizio in conformità alla STI come illustrata nell'allegato al presente regolamento.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

**▼B***ALLEGATO*

## INDICE

1. Introduzione
  - 1.1. Ambito di applicazione tecnico
  - 1.2. Ambito di applicazione geografico
  - 1.3. Contenuto della presente STI
2. Definizione e ambito di applicazione del sottosistema
  - 2.1. Definizione del sottosistema «infrastruttura»
  - 2.2. Interfacce della presente STI con altre STI
  - 2.3. Interfacce della presente STI con la STI «Persone a mobilità ridotta»
  - 2.4. Interfacce della presente STI con la STI «Sicurezza nelle gallerie ferroviarie»
  - 2.5. Relazione con il sistema di gestione della sicurezza
3. Requisiti essenziali
4. Descrizione del sottosistema «infrastruttura»
  - 4.1. Introduzione
  - 4.2. Specifiche funzionali e tecniche del sottosistema
    - 4.2.1. Categorie di linea STI
    - 4.2.2. Parametri fondamentali che caratterizzano il sottosistema «infrastruttura»
    - 4.2.3. Tracciato della linea
    - 4.2.4. Parametri dei binari
    - 4.2.5. Dispositivi di armamento
    - 4.2.6. Resistenza del binario ai carichi applicati
    - 4.2.7. Resistenza delle strutture ai carichi da traffico
    - 4.2.8. Limite di azione immediata su difetti della geometria del binario
    - 4.2.9. Marciapiedi
    - 4.2.10. Salute, sicurezza e ambiente
    - 4.2.11. Disposizioni in materia di esercizio
    - 4.2.12. Impianti fissi per la manutenzione dei treni
  - 4.3. Specifiche funzionali e tecniche delle interfacce
    - 4.3.1. Interfacce con il sottosistema «Materiale rotabile»
    - 4.3.2. Interfacce con il sottosistema «Energia»

**▼B**

- 4.3.3. Interfacce con il sottosistema «Controllo-comando e segnalamento»
- 4.3.4. Interfacce con il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico»
- 4.4. Norme di esercizio
- 4.5. Norme relative alla manutenzione
  - 4.5.1. Fascicolo di manutenzione
  - 4.5.2. Piano di manutenzione
- 4.6. Qualifiche professionali
- 4.7. Condizioni di salute e di sicurezza
- 5. Componenti di interoperabilità
  - 5.1. Base di selezione dei componenti di interoperabilità
  - 5.2. Elenco dei componenti
  - 5.3. Prestazioni e specifiche dei componenti
    - 5.3.1. Rotaia
    - 5.3.2. Sistemi di attacco delle rotaie
    - 5.3.3. Traverse
- 6. Valutazione della conformità dei componenti di interoperabilità e verifica CE dei sottosistemi
  - 6.1. Componenti d'interoperabilità
    - 6.1.1. Procedure di valutazione della conformità
    - 6.1.2. Applicazione dei moduli
    - 6.1.3. Soluzioni innovative per i componenti di interoperabilità
    - 6.1.4. Dichiarazione CE di conformità per i componenti di interoperabilità
    - 6.1.5. Procedure di valutazione particolari per componenti di interoperabilità
  - 6.2. Sottosistema «infrastruttura»
    - 6.2.1. Disposizioni generali
    - 6.2.2. Applicazione dei moduli
    - 6.2.3. Soluzioni innovative
    - 6.2.4. Procedure di valutazione particolari per il sottosistema infrastruttura
    - 6.2.5. Soluzioni tecniche che consentono di presumere la conformità nella fase di progettazione
  - 6.3. Verifica CE in caso di uso della velocità quale criterio di migrazione
  - 6.4. Valutazione del fascicolo di manutenzione
  - 6.5. Sottosistemi contenenti componenti di interoperabilità privi di dichiarazione CE
    - 6.5.1. Condizioni
    - 6.5.2. Documentazione
    - 6.5.3. Manutenzione dei sottosistemi certificati conformemente al punto 6.5.1

**▼B**

- 6.6. Sottosistemi contenenti componenti di interoperabilità utilizzabili in servizio e adatti al riutilizzo
  - 6.6.1. Condizioni
  - 6.6.2. Documentazione
  - 6.6.3. Impiego di componenti di interoperabilità utilizzabili in servizio nella manutenzione
- 7. Attuazione della STI «infrastruttura»
  - 7.1. Applicazione della presente STI alle linee ferroviarie
  - 7.2. Applicazione della presente STI alle nuove linee ferroviarie
  - 7.3. Applicazione della presente STI alle linee ferroviarie esistenti
    - 7.3.1. Ristrutturazione di una linea
    - 7.3.3. Sostituzione nell'ambito della manutenzione
    - 7.3.4. Linee esistenti che non sono oggetto di un progetto di rinnovo o ristrutturazione
  - 7.4. Applicazione della presente STI a marciapiedi esistenti
  - 7.5. La velocità come criterio di attuazione
  - 7.6. Verifica della compatibilità delle infrastrutture e del materiale rotabile dopo l'autorizzazione del materiale rotabile
  - 7.7. Casi specifici
    - 7.7.1. Particolarità della rete austriaca
    - 7.7.2. Particolarità della rete belga
    - 7.7.3. Particolarità della rete bulgara
    - 7.7.4. Particolarità della rete danese
    - 7.7.5. Particolarità della rete estone
    - 7.7.6. Particolarità della rete finlandese
    - 7.7.7. Particolarità della rete francese
    - 7.7.8. Particolarità della rete tedesca
    - 7.7.9. Particolarità della rete greca
    - 7.7.10. Particolarità della rete italiana
    - 7.7.11. Particolarità della rete lettone
    - 7.7.12. Particolarità della rete polacca
    - 7.7.13. Particolarità della rete portoghese
    - 7.7.14. Particolarità della rete della Repubblica d'Irlanda
    - 7.7.15. Particolarità della rete spagnola
    - 7.7.16. Particolarità della rete svedese

**▼B**

- 7.7.17. Particolarità della rete del Regno Unito per la Gran Bretagna
- 7.7.18. Particolarità della rete del Regno Unito per l'Irlanda del Nord
- 7.7.19. Particolarità della rete slovacca
- Appendice A — Valutazione dei componenti di interoperabilità
- Appendice B — Valutazione del sottosistema «infrastruttura»
- Appendice C — Caratteristiche tecniche dei progetti di binari e di dispositivi di armamento
- Appendice D — Condizioni d'uso dei progetti di binari e di dispositivi di armamento
- Appendice E — Requisiti di capacità applicabili alle strutture in funzione del codice di traffico
- Appendice F — Requisiti di capacità applicabili alle strutture in funzione del codice di traffico nel Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord
- Appendice G — Conversione della velocità in miglia all'ora per la repubblica di Irlanda e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord
- Appendice H — Sagoma limite per il sistema con scartamento da 1 520 mm
- Appendice I — Curve contrapposte con raggio compreso tra 150 m e 300 m
- Appendice J — Garantire la sicurezza sui cuori doppi delle intersezioni
- Appendice K — Base dei requisiti minimi per le strutture per le carrozze passeggeri e le unità multiple
- Appendice M — Caso specifico relativo alla rete estone
- Appendice N — Caso specifico relativo alla rete greca
- Appendice O — Caso specifico relativo alle reti della Repubblica di Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord
- Appendice P — Sagoma limite per le parti inferiori dello scartamento da 1 668 mm sulla rete spagnola
- Appendice Q — Norme tecniche nazionali relative ai casi specifici UK-GB
- Appendice R — Elenco dei punti in sospeso
- Appendice S — Glossario
- Appendice T — Elenco delle norme citate

**▼ B**

## 1. INTRODUZIONE

**▼ M1**1.1. **Ambito di applicazione tecnico**

La presente specifica tecnica di interoperabilità (STI) riguarda il sottosistema «infrastruttura» e parte del sottosistema «manutenzione» del sistema ferroviario dell'Unione conformemente all'articolo 1 della direttiva (UE) 2016/797.

I sottosistemi «infrastruttura» e «manutenzione» sono definiti rispettivamente ai punti 2.1 e 2.8 dell'allegato II della direttiva (UE) 2016/797.

L'ambito di applicazione tecnico della presente STI è ulteriormente definito all'articolo 2, paragrafi 1, 5 e 6, del presente regolamento.

**▼ B**1.2. **Ambito di applicazione geografico**

L'ambito di applicazione geografico della presente STI è definito all'articolo 2, paragrafo 4, del presente regolamento.

1.3. **Contenuto della presente STI****▼ M1**

(1) In applicazione dell'articolo 4, paragrafo 3, della direttiva 2016/797, la presente STI:

- a) definisce l'ambito di applicazione previsto (sezione 2);
- b) precisa i requisiti essenziali per il sottosistema «infrastruttura» e per parte del sottosistema «manutenzione» (sezione 3);
- c) definisce le specifiche funzionali e tecniche che il sottosistema «infrastruttura» e parte del sottosistema «manutenzione» e le loro interfacce devono rispettare in relazione agli altri sottosistemi (sezione 4);
- d) determina i componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di specifiche europee, tra cui le norme europee, necessarie per realizzare l'interoperabilità all'interno del sistema ferroviario dell'Unione (sezione 5);
- e) indica, in ogni caso previsto, le procedure da usare per valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, da un lato, o per la verifica «CE» dei sottosistemi, dall'altro (sezione 6);
- f) indica la strategia di applicazione della presente STI (sezione 7);
- g) indica, per il personale interessato, i requisiti di qualifica professionale e d'igiene e sicurezza sul luogo di lavoro richiesti per il funzionamento e la manutenzione del sottosistema «infrastruttura», nonché per l'attuazione della presente STI (sezione 4);
- h) indica le disposizioni applicabili al sottosistema «infrastruttura» esistente, in particolare in caso di rinnovo o di ristrutturazione e in tali casi, i lavori di modifica che necessitano della domanda per una nuova autorizzazione;
- i) indica i parametri del sottosistema «infrastruttura» che l'impresa ferroviaria deve verificare e le procedure da applicare per verificare detti parametri in seguito al rilascio dell'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo e prima del primo utilizzo del veicolo, onde garantire la compatibilità tra i veicoli e le tratte su cui tali veicoli devono circolare.

**▼ M1**

Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/797, alla sezione 7 sono indicate le disposizioni per i casi specifici.

**▼ B**

(2) I requisiti di cui alla presente STI sono validi per tutti i sistemi di scartamento che rientrano nel suo ambito di applicazione, salvo laddove un paragrafo faccia riferimento a uno specifico sistema di scartamento o a uno specifico scartamento nominale.

2. **DEFINIZIONE E AMBITO DI APPLICAZIONE DEL SOTTOSISTEMA**

**▼ M1**

2.1. **Definizione del sottosistema «infrastruttura»**

La presente STI riguarda:

- a) il sottosistema strutturale «infrastruttura»;
- b) la parte del sottosistema funzionale «manutenzione» relativa al sottosistema «infrastruttura» (impianti di lavaggio per la pulizia esterna dei treni, impianti di rifornimento d'acqua, impianti di rifornimento di carburante, impianti fissi per lo scarico dei servizi igienici e l'alimentazione elettrica di terra).

Gli elementi del sottosistema «infrastruttura» sono descritti al punto 2.1. dell'allegato II della direttiva (UE) 2016/797.

Gli elementi del sottosistema «manutenzione» sono descritti al punto 2.8 dell'allegato II della direttiva (UE) 2016/797.

Il campo di applicazione della presente STI include pertanto i seguenti aspetti del sottosistema «infrastruttura»:

- a) tracciato delle linee;
- b) parametri dei binari;
- c) dispositivi di armamento;
- d) resistenza del binario ai carichi applicati;
- e) resistenza delle strutture ai carichi da traffico;
- f) limite di azione immediata su difetti della geometria del binario;
- g) marciapiedi;
- h) salute, sicurezza e ambiente;
- i) disposizioni in materia di esercizio;
- j) impianti fissi per la manutenzione dei treni.

Ulteriori informazioni sono elencate al punto 4.2.2 della presente STI.

**▼ B**

2.2. **Interfacce della presente STI con altre STI**

Il punto 4.3 della presente STI definisce la specifica funzionale e tecnica delle interfacce con i seguenti sottosistemi, definiti nelle STI pertinenti:

- a) sottosistema «materiale rotabile»;
- b) sottosistema «energia»;
- c) sottosistema «controllo-comando e segnalamento»;
- d) sottosistema «esercizio e gestione del traffico».

**▼ B**

Le interfacce con la STI «Persone a mobilità ridotta» (STI PRM) sono descritte al punto 2.3.

Le interfacce con la STI «Sicurezza nelle gallerie ferroviarie» (STI SRT) sono descritte nella sezione 2.4.

2.3. **Interfacce della presente STI con la STI «Persone a mobilità ridotta»**

Tutti i requisiti relativi al sottosistema «infrastruttura» per quanto riguarda l'accesso delle persone a mobilità ridotta al sistema ferroviario sono definiti nella STI «Persone a mobilità ridotta».

2.4. **Interfacce della presente STI con la STI «Sicurezza nelle gallerie ferroviarie»**

Tutti i requisiti relativi al sottosistema «infrastruttura» per quanto riguarda la sicurezza nelle gallerie ferroviarie sono fissati nella STI «Sicurezza nelle gallerie ferroviarie».

2.5. **Relazione con il sistema di gestione della sicurezza**

I processi necessari ai fini della gestione della sicurezza conformemente ai requisiti di cui alla presente STI, comprese le interfacce con persone, organizzazioni o altri sistemi tecnici, sono progettati e attuati nel sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura, come previsto dalla ►**M1** direttiva (UE) 2016/798 ◀.

3. **REQUISITI ESSENZIALI**

La tabella riportata di seguito indica i parametri di base specificati nella presente STI e la loro corrispondenza ai requisiti essenziali enunciati e numerati nell'allegato III della ►**M1** direttiva (UE) 2016/797 ◀.

**▼ M1**

Tabella 1

**Parametri fondamentali del sottosistema «infrastruttura» corrispondenti ai requisiti essenziali**

Punto della STI	Titolo del punto della STI	Sicurezza	Affidabilità, Disponibilità	Salute	Protezione dell'ambiente	Compatibilità tecnica	Accessibilità
4.2.3.1	Sagoma limite	1.1.1, 2.1.1				1.5	
4.2.3.2	Interasse dei binari	1.1.1, 2.1.1				1.5	
4.2.3.3	Pendenze massime	1.1.1				1.5	
4.2.3.4	Raggio minimo di curvatura orizzontale	1.1.3				1.5	
4.2.3.5	Raggio minimo di curvatura verticale	1.1.3				1.5	
4.2.4.1	Scartamento nominale					1.5	
4.2.4.2	Sopraelevazione	1.1.1, 2.1.1				1.5	1.6.1
4.2.4.3	Insufficienza di sopraelevazione	1.1.1				1.5	
4.2.4.4	Cambio brusco dell'insufficienza di sopraelevazione	2.1.1					
4.2.4.5	Conicità equivalente	1.1.1, 1.1.2				1.5	

▼ **M1**

Punto della STI	Titolo del punto della STI	Sicurezza	Affidabilità, Disponibilità	Salute	Protezione dell'ambiente	Compatibilità tecnica	Accessibilità
4.2.4.6	Profilo del fungo della rotaia per il binario di corsa	1.1.1, 1.1.2				1.5	
4.2.4.7	Inclinazione della rotaia	1.1.1, 1.1.2				1.5	
4.2.5.1	Geometria di progettazione dei dispositivi di armamento	1.1.1, 1.1.2 1.1.3				1.5	
4.2.5.2	Utilizzo di deviatori con cuore a punta mobile	1.1.2, 1.1.3					
4.2.5.3	Lunghezza massima dello spazio non guidato dei cuori doppi delle intersezioni	1.1.1, 1.1.2				1.5	
4.2.6.1	Resistenza del binario ai carichi verticali	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3				1.5	
4.2.6.2	Resistenza longitudinale del binario	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3				1.5	
4.2.6.3	Resistenza laterale del binario	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3				1.5	
4.2.7.1	Resistenza dei ponti nuovi ai carichi da traffico	1.1.1, 1.1.3				1.5	
4.2.7.2	Carico verticale equivalente per opere in terra nuove ed effetti di pressione della terra sulle strutture nuove	1.1.1, 1.1.3				1.5	
4.2.7.3	Resistenza di strutture nuove sovrastanti i binari o adiacenti ai binari	1.1.1, 1.1.3				1.5	
4.2.7.4	Resistenza dei ponti e delle opere in terra esistenti ai carichi da traffico	1.1.1, 1.1.3				1.5	
4.2.8.1	Limite di azione immediata per allineamento	1.1.1, 1.1.2	1.2				
4.2.8.2	Limite di azione immediata per livellamento longitudinale	1.1.1, 1.1.2	1.2				
4.2.8.3	Limite di azione immediata per lo sghembo del binario	1.1.1, 1.1.2	1.2				
4.2.8.4	Limite di azione immediata per lo scartamento in quanto difetto isolato	1.1.1, 1.1.2	1.2				

▼ **M1**

Punto della STI	Titolo del punto della STI	Sicurezza	Affidabilità, Disponibilità	Salute	Protezione dell'ambiente	Compatibilità tecnica	Accessibilità
4.2.8.5	Limite di azione immediata per la sopraelevazione	1.1.1, 1.1.2	1.2				
4.2.8.6	Limite di azione immediata per dispositivi di armamento	1.1.1, 1.1.2	1.2			1.5	
4.2.9.1	Lunghezza utile dei marciapiedi	1.1.1, 2.1.1				1.5	
4.2.9.2	Altezza dei marciapiedi	1.1.1, 2.1.1				1.5	1.6.1
4.2.9.3	Distanza dei marciapiedi	1.1.1, 2.1.1				1.5	1.6.1
4.2.9.4	Tracciato di posa dei binari lungo i marciapiedi	1.1.1, 2.1.1				1.5	1.6.1
4.2.10.1	Variazione massima della pressione nelle gallerie	1.1.1, 2.1.1				1.5	
4.2.10.2	Effetto dei venti trasversali	1.1.1, 2.1.1	1.2			1.5	
4.2.10.3	Effetto aerodinamico su binari con ballast	1.1.1	1.2			1.5	
4.2.11.1	Indicatori di ubicazione	1.1.1	1.2				
4.2.11.2	Conicità equivalente in servizio	1.1.1, 1.1.2				1.5	
4.2.12.2	Scarico delle toilette	1.1.5	1.2	1.3.1		1.5	
4.2.12.3	Impianti di pulizia esterna dei treni		1.2			1.5	
4.2.12.4	Rifornimento di acqua	1.1.5	1.2	1.3.1		1.5	
4.2.12.5	Rifornimento di carburante	1.1.5	1.2	1.3.1		1.5	
4.2.12.6	Alimentazione elettrica di terra	1.1.5	1.2			1.5	
4.4	Norme di esercizio		1.2				
4.5	Norme relative alla manutenzione		1.2				
4.6	Qualifiche professionali	1.1.5	1.2				
4.7	Condizioni di salute e di sicurezza	1.1.5	1.2	1.3	1.4.1		

▼ **B**

## 4. DESCRIZIONE DEL SOTTOSISTEMA «INFRASTRUTTURA»

## 4.1. Introduzione

(1) Il sistema ferroviario dell'Unione, a cui si applica la ► **M1** direttiva (UE) 2016/797 ◀ e di cui fanno parte i sottosistemi infrastruttura e manutenzione, è un sistema integrato di cui occorre accertare la coerenza. Tale coerenza deve essere verificata in particolare per quanto riguarda le specifiche del sottosistema infrastruttura, le sue interfacce con gli altri sottosistemi

**▼ B**

del sistema ferroviario dell'Unione in cui è integrato, nonché le norme di funzionamento e manutenzione.

- (2) Non si intende imporre i valori limite stabiliti nella presente STI come valori standard per la progettazione. Tuttavia, i valori di progettazione devono rientrare nei limiti stabiliti dalla presente STI.

**▼ M1**

- (3) Le specifiche funzionali e tecniche del sottosistema «infrastruttura» e di parte del sottosistema «manutenzione» e delle loro interfacce, di cui ai punti 4.2 e 4.3, non impongono l'uso di tecnologie o soluzioni tecniche specifiche, tranne quando strettamente necessario per l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione.

**▼ B**

- (4) Le soluzioni innovative di interoperabilità, che non ottemperano ai requisiti specificati nella presente STI e/o che non sono valutabili ai sensi della stessa, richiedono nuove specifiche e/o nuovi metodi di valutazione. Per favorire l'innovazione tecnologica, tali specifiche e metodi di valutazione sono sviluppati secondo il processo per le soluzioni innovative descritto all'articolo 10.

- (5) Laddove si fa riferimento alle norme EN, eventuali variazioni, denominate «deviazioni nazionali» alla norma EN, non sono applicabili, salvo indicazione contraria nella presente STI.

- (6) Quando la velocità delle linee è espressa in [km/h] come categoria o parametro di prestazione nella presente STI, è consentito convertire la velocità nel suo equivalente in [mph], come nell'appendice G, per le reti della Repubblica di Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord.

**▼ M1**4.2. **Specifiche funzionali e tecniche del sottosistema «infrastruttura»****▼ B**4.2.1. *Categorie di linea STI***▼ M1**

- (1) Gli elementi della rete ferroviaria dell'Unione sono stabiliti al punto 1 dell'allegato I della direttiva (UE) 2016/797. Per realizzare l'interoperabilità nel rispetto del criterio costi-efficacia, a ciascun elemento della rete ferroviaria dell'Unione è attribuita una 'categoria di linea STI'.

- (2) La categoria di linea della STI è una combinazione di codici di traffico. Per le linee sulle quali transita una sola tipologia di traffico (ad esempio una linea riservata al solo traffico merci) è possibile utilizzare un codice unico per descrivere le prestazioni; nei casi di traffico misto la categoria viene descritta da uno o più codici per i passeggeri e le merci. I codici di traffico combinati descrivono l'insieme in cui può circolare l'auspicato mix di traffico.

- (3) Le categorie di linee della STI sono utilizzate per classificare le linee esistenti al fine di definire un sistema target affinché siano rispettati i pertinenti parametri di prestazioni.

**▼B**

(4) Ai fini della categorizzazione per la STI, le linee sono classificate in modo generico sulla base del tipo di traffico (codice di traffico) caratterizzato dai seguenti parametri di prestazioni:

- sagoma limite;
- carico per asse;
- velocità della linea;
- lunghezza del treno;
- lunghezza utile dei marciapiedi.

Le colonne «sagoma limite» e «carico per asse» sono considerate requisiti minimi in quanto controllano direttamente i treni che possono circolare. Le colonne «velocità della linea», «lunghezza utile dei marciapiedi» e «lunghezza del treno» sono indicative della gamma di valori generalmente applicati a differenti tipi di traffico ma non impongono direttamente restrizioni al traffico che può circolare sulla linea.

- (5) I criteri di prestazioni di cui alle tabelle 2 e 3 non sono destinati all'uso per valutare direttamente la compatibilità tra materiale rotabile e infrastruttura.
- (6) Le informazioni che definiscono la relazione tra il carico massimo per asse e la velocità massima in base al tipo di veicolo sono riportate nelle appendici E ed F.
- (7) I livelli di prestazioni per tipi di traffico sono definiti nelle seguenti tabelle 2 e 3.

Tabella 2

**Parametri di prestazioni per il traffico passeggeri**

Codice di traffico	Sagoma limite	Carico per asse [t]	Velocità della linea (km/h)	Lunghezza utile del marciapiede [m]
P1	GC	17 (*)	250-350	400
P2	GB	20 (*)	200-250	200-400
P3	DE3	22,5 (**)	120-200	200-400
P4	GB	22,5 (**)	120-200	200-400
P5	GA	20 (**)	80-120	50-200
P6	G1	12 (**)	n.d.	n.d.
P1520	S	22,5 (**)	80-160	35-400
P1600	IRL1	22,5 (**)	80-160	75-240

(\*) Il carico per asse è basato sulla massa di progetto in ordine di marcia per motrici (e locomotive P2) e sulla massa di esercizio in condizioni di carico utile normale per i veicoli in grado di trasportare un carico di passeggeri o bagagli quale definito al punto 2.1 della norma EN 15663:2009+AC:2010. I corrispondenti \*\* valori del carico per asse per i veicoli in grado di trasportare un carico di passeggeri o bagagli sono 21,5 t per P1 e 22,5 t per P2, conformemente all'appendice K della presente STI.

(\*\*) Il carico per asse è basato sulla massa di progetto in ordine di marcia per motrici e locomotive, conformemente al punto 2.1 della norma EN 15663:2009+AC:2010, e sulla massa di progetto in condizioni di carico utile eccezionale per gli altri veicoli di cui all'appendice K della presente STI.

**▼B**

Tabella 3

**Parametri di prestazioni per il traffico merci**

Codice di traffico	Sagoma limite	Carico per asse [t]	Velocità della linea (km/h)	Lunghezza del treno [m]
F1	GC	22,5 (*)	100-120	740-1 050
F2	GB	22,5 (*)	100-120	600-1 050
F3	GA	20 (*)	60-100	500-1 050
F4	G1	18 (*)	n.d.	n.d.
F1520	S	25 (*)	50-120	1 050
F1600	IRL1	22,5 (*)	50-100	150-450

**▼M1**

(\*) Il carico per asse è basato sulla massa di progetto in ordine di marcia per motrici e locomotive, conformemente al punto 2.1 della norma EN 15663:2009+AC:2010, e sulla massa di progetto in condizioni di carico utile normali per gli altri veicoli conformemente al punto 6.3 della norma EN 15663:2009+AC:2010.

**▼B**

- (8) Nel caso delle strutture, il carico per asse da solo non è sufficiente per definire i requisiti per le infrastrutture. I requisiti sono specificati al punto 4.2.7.1.1 per le strutture nuove e al punto 4.2.7.4 per le strutture esistenti.
- (9) I nodi passeggeri, i nodi merci e le linee di collegamento sono inclusi nei codici di linea di cui sopra, ove opportuno.

**▼M1**

- (10) Conformemente all'articolo 4, paragrafo 7, della direttiva (UE) 2016/797 che stabilisce che le STI non impediscono agli Stati membri di decidere in merito all'utilizzo delle infrastrutture per la circolazione dei veicoli non contemplati dalle STI, è consentito progettare linee nuove o ristrutturate in grado di accogliere:

- sagome maggiori,
- carichi per asse superiori,
- velocità più elevate,
- lunghezze utili dei marciapiedi maggiori,
- treni più lunghi

rispetto a quelli specificati nelle tabelle 2 e 3.

**▼B**

- (11) Fatti salvi la sezione 7.6 e il punto 4.2.7.1.2(3), quando una nuova linea viene inserita nella categoria P1, ci si deve accertare che i treni di «Classe I», conformemente alla STI HS RST (decisione 2008/232/CE della Commissione<sup>(1)</sup>), per velocità superiori a 250 km/h, possano circolare su tale linea fino a raggiungere la velocità massima.
- (12) Parti specifiche della linea possono essere progettate per uno o tutti i parametri di prestazioni velocità della linea, lunghezza utile dei marciapiedi e lunghezza del treno inferiori a quelli definiti nelle tabelle 2 e 3, in casi debitamente giustificati per rispondere a limitazioni geografiche, urbane o ambientali.

<sup>(1)</sup> Decisione della Commissione, del 21 febbraio 2008, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema materiale rotabile del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (GU L 84 del 26.3.2008, pag. 132).

**▼B**

4.2.2. *Parametri fondamentali che caratterizzano il sottosistema «infrastruttura»*

4.2.2.1. Elenco dei parametri fondamentali

I parametri fondamentali che caratterizzano il sottosistema «Infrastruttura», raggruppati secondo gli aspetti elencati al punto 2.1, sono i seguenti:

**A. Tracciato della linea**

- a) Sagoma limite (4.2.3.1);
- b) Interasse dei binari (4.2.3.2);
- c) Pendenze massime (4.2.3.3);
- d) Raggio minimo di curvatura orizzontale (4.2.3.4);
- e) Raggio minimo di curvatura verticale (4.2.3.5).

**B. Parametri dei binari**

- a) Scartamento nominale (4.2.4.1);
- b) Sopraelevazione (4.2.4.2);
- c) Insufficienza di sopraelevazione (4.2.4.3);
- d) Cambio brusco dell'insufficienza di sopraelevazione (4.2.4.4);
- e) Conicità equivalente (4.2.4.5);
- f) Profilo del fungo della rotaia per il binario di corsa (4.2.4.6);
- g) Inclinazione della rotaia (4.2.4.7).

**C. Dispositivi di armamento**

- a) Geometria di progetto dei dispositivi di armamento (4.2.5.1);
- b) Utilizzo di deviatori con cuore a punta mobile (4.2.5.2);
- c) Lunghezza massima dello spazio non guidato dei cuori doppi delle intersezioni (4.2.5.3).

**D. Resistenza del binario ai carichi applicati**

- a) Resistenza del binario ai carichi verticali (4.2.6.1);
- b) Resistenza longitudinale del binario (4.2.6.2);
- c) Resistenza laterale del binario (4.2.6.3).

**E. Resistenza delle strutture ai carichi da traffico**

- a) Resistenza dei ponti nuovi ai carichi da traffico (4.2.7.1);
- b) Carico verticale equivalente per opere in terra nuove ed effetti di pressione della terra sulle strutture nuove (4.2.7.2);
- c) Resistenza di strutture nuove sovrastanti i binari o adiacenti ai binari (4.2.7.3);
- d) Resistenza delle strutture e delle opere in terra esistenti ai carichi da traffico (4.2.7.4).

**F. Limite di azione immediata su difetti della geometria del binario**

- a) Limite di azione immediata per allineamento (4.2.8.1);

**▼ B**

- b) Limite di azione immediata per livellamento longitudinale (4.2.8.2);
- c) Limite di azione immediata per lo sghembo del binario (4.2.8.3);
- d) Limite di azione immediata per lo scartamento in quanto difetto isolato (4.2.8.4);
- e) Limite di azione immediata per la sopraelevazione (4.2.8.5);
- f) Limite di azione immediata per dispositivi di armamento (4.2.8.6).

**G. Marciapiedi**

- a) Lunghezza utile dei marciapiedi (4.2.9.1);
- b) Altezza dei marciapiedi (4.2.9.2);
- c) Distanza dei marciapiedi (4.2.9.3);
- d) Tracciato di posa dei binari lungo i marciapiedi (4.2.9.4).

**H. Salute, sicurezza e ambiente**

- a) Variazione di pressione massima in galleria (4.2.10.1);
- b) Effetto dei venti trasversali (4.2.10.2);

**▼ M1**

- c) Effetto aerodinamico su binari con ballast (4.2.10.3).

**▼ B****I. Disposizioni in materia di esercizio**

- a) Indicatori di ubicazione (4.2.11.1);
- b) Conicità equivalente in servizio (4.2.11.2).

**J. Impianti fissi per la manutenzione dei treni**

- a) Disposizioni generali (4.2.12.1);
- b) Scarico delle toilette (4.2.12.2);
- c) Impianti di pulizia esterna del treno (4.2.12.3);
- d) Rifornimento di acqua (4.2.12.4);
- e) Rifornimento di carburante (4.2.12.5);
- f) Alimentazione elettrica di terra (4.2.12.6).

**K. Norme relative alla manutenzione**

- a) Documentazione per la manutenzione (4.5.1);

**▼ M1**

- b) Piano di manutenzione (4.5.2).

**▼B**

## 4.2.2.2. Requisiti per i parametri fondamentali

- (1) I requisiti sono descritti nei paragrafi seguenti, unitamente alle condizioni particolari eventualmente ammesse in ciascun caso per i parametri fondamentali e le interfacce in questione.
- (2) I valori dei parametri fondamentali sono validi soltanto fino a una velocità massima della linea di 350 km/h.
- (3) Per la rete della Repubblica di Irlanda e del Regno Unito in relazione all'Irlanda del Nord i valori dei parametri fondamentali sono validi soltanto fino a una velocità massima della linea di 165 km/h.
- (4) In caso di binario a rotaie multiple, i requisiti della presente STI devono essere applicati separatamente a ogni coppia di rotaie progettata per essere utilizzata come binario separato.
- (5) I requisiti per le linee che rappresentano casi specifici sono descritti al punto 7.7.
- (6) È autorizzato l'uso di una breve sezione di binario con dispositivi per consentire il passaggio fra scartamenti nominali diversi.
- (7) I requisiti sono concepiti per il sottosistema in condizioni normali di esercizio. Le eventuali conseguenze dell'esecuzione di lavori che possono temporaneamente comportare eccezioni rispetto alle prestazioni del sottosistema, sono trattate nel punto 4.4.
- (8) Le prestazioni dei treni possono essere potenziate mediante l'adozione di sistemi specifici, come i dispositivi a cassa oscillante. Possono essere autorizzate condizioni particolari per la circolazione dei treni così equipaggiati, purché esse non comportino restrizioni alla circolazione dei treni privi di simili dispositivi.

4.2.3. *Tracciato della linea*

## 4.2.3.1. Sagoma limite

- (1) La parte superiore della sagoma limite è stabilita sulla base delle sagome selezionate conformemente al punto 4.2.1 e definite nell'allegato C e nell'allegato D, punto D.4.8 della norma EN 15273-3:2013.
- (2) La parte inferiore della sagoma limite è GI2, quale definita nell'allegato C della norma EN 15273-3:2013. Quando i binari sono dotati di freni di rotaia, il profilo limite GI1, quale definito nell'allegato C della norma EN 15273-3:2013, si applica alla parte inferiore della sagoma.
- (3) I calcoli della sagoma limite sono effettuati utilizzando il metodo cinematico conformemente ai requisiti di cui alle sezioni 5, 7 e 10 e all'allegato C e allegato D, punto D.4.8, della norma EN 15273-3:2013.
- (4) Diversamente da quanto stabilito ai punti da 1) a 3), per il sistema con scartamento da 1 520 mm si applicano tutti i codici di traffico selezionati conformemente al punto 4.2.1 con la sagoma limite uniforme «S» quale definita nell'appendice H della presente STI.

**▼B**

- (5) Diversamente da quanto stabilito ai punti da 1) a 3), per il sistema con scartamento da 1 600 mm si applicano tutti i codici di traffico selezionati conformemente al punto 4.2.1 con la sagoma limite uniforme IRL1 «S» quale definita nell'appendice O della presente STI.

4.2.3.2. **Interasse dei binari**

- (1) L'interasse dei binari è stabilito sulla base delle sagome selezionate conformemente al punto 4.2.1.
- (2) L'interasse nominale orizzontale dei binari per le nuove linee deve essere specificato per il progetto e non deve essere inferiore ai valori della tabella 4; esso tiene conto dei margini per gli effetti aerodinamici.

Tabella 4

**Interasse nominale orizzontale minimo dei binari**

Velocità massima consentita (km/h)	Interasse nominale orizzontale minimo dei binari [m]
$160 < v \leq 200$	3,80
$200 < v \leq 250$	4,00
$250 < v \leq 300$	4,20
$v > 300$	4,50

- (3) L'interasse dei binari deve essere quantomeno conforme ai requisiti per l'interasse d'installazione limite, definito conformemente alla sezione 9 della norma EN 15273-3:2013.
- (4) Diversamente da quanto stabilito ai punti da 1) a 3), per il sistema con scartamento da 1 520 mm l'interasse nominale orizzontale dei binari deve essere specificato per il progetto e non deve essere inferiore ai valori della tabella 5; esso tiene conto dei margini per gli effetti aerodinamici.

Tabella 5

**Interasse nominale orizzontale minimo dei binari per il sistema di scartamento da 1 520 mm**

Velocità massima consentita (km/h)	Interasse nominale orizzontale minimo dei binari [m]
$v \leq 160$	4,10
$160 < v \leq 200$	4,30
$200 < v \leq 250$	4,50
$v > 250$	4,70

- (5) Diversamente da quanto stabilito al punto 2, per il sistema con scartamento da 1 668 mm l'interasse nominale orizzontale dei binari per le nuove linee deve essere specificato per il progetto e non deve essere inferiore ai valori della tabella 6; esso tiene conto dei margini per gli effetti aerodinamici.



Tabella 6

**Interasse nominale orizzontale minimo dei binari per il sistema di scartamento da 1 668 mm**

Velocità massima consentita (km/h)	Interasse nominale orizzontale minimo dei binari [m]
$160 < V \leq 200$	3,92
$200 < V < 250$	4,00
$250 \leq V \leq 300$	4,30
$300 < V \leq 350$	4,50

- (6) Diversamente da quanto stabilito ai punti da 1) a 3), per il sistema con scartamento da 1 600 mm, l'interasse dei binari deve essere fissato sulla base delle sagome selezionate conformemente al punto 4.2.1. L'interasse nominale orizzontale dei binari deve essere specificato per il progetto e non deve essere inferiore a 3,57 m per la sagoma IRL1; esso tiene conto dei margini per gli effetti aerodinamici.

4.2.3.3. Pendenze massime

- (1) Le pendenze di binari lungo marciapiedi per passeggeri delle nuove linee non devono essere superiori a 2,5 mm/m nei casi in cui i veicoli sono regolarmente agganciati e sganciati.
- (2) Le pendenze dei nuovi binari di stazionamento destinati alla sosta di materiale rotabile non devono essere superiori a 2,5 mm/m salvo disposizioni specifiche per impedire la fuga del materiale rotabile.
- (3) In fase di progettazione sono ammesse pendenze pari a 35 mm/m per i binari principali delle nuove linee P1 dedicate al traffico passeggeri, sempre che siano rispettate le seguenti condizioni:
- a) la media mobile della pendenza del profilo su 10 km deve essere inferiore o pari a 25 mm/m;
  - b) la lunghezza massima di pendenza continua di 35 mm/m non deve superare 6 km.

4.2.3.4. Raggio minimo di curvatura orizzontale

Il raggio minimo di curvatura orizzontale deve essere selezionato tenendo conto della velocità locale di progetto della curva.

- (1) Il raggio minimo di curvatura orizzontale di progetto per le nuove linee non deve essere inferiore a 150 m.
- (2) Per le nuove linee le curve contrapposte (escluse quelle nelle stazioni di smistamento in cui i carri sono movimentati singolarmente) con raggio compreso fra 150 m e 300 m devono essere progettate in modo da evitare la sovrapposizione dei respingenti. Nel caso di tratti di binario intermedi e rettilinei, compresi tra le curve, si applicano la tabella 43 e la tabella 44 dell'appendice I. Nel caso di tratti di binario intermedi non rettilinei deve essere effettuato un calcolo accurato per verificare l'entità del disassamento delle estremità (di due veicoli adiacenti).

**▼B**

- (3) Diversamente da quanto stabilito al punto 2, per il sistema con scartamento da 1 520 mm, le curve contrapposte con raggio compreso tra 150 e 250 m devono essere progettate con una sezione di binario rettilineo di almeno 15 m tra le curve.

## 4.2.3.5. Raggio minimo di curvatura verticale

- (1) Il raggio di curvatura verticale (escluso le selle di lancio nelle stazioni di smistamento) deve essere di almeno 500 m sui dossi o di 900 m negli avvallamenti.
- (2) Per le selle di lancio nelle stazioni di smistamento il raggio di curvatura verticale deve essere di almeno 250 m sui dossi o di 300 m negli avvallamenti.
- (3) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 520 mm, il raggio di curvatura verticale (escluso le stazioni di smistamento) deve essere di almeno 5 000 m sia sui dossi che negli avvallamenti.
- (4) Diversamente da quanto stabilito al punto 2), per il sistema con scartamento da 1 520 mm e per le selle di lancio nelle stazioni di smistamento il raggio di curvatura verticale deve essere di almeno 350 m sui dossi e di 250 m negli avvallamenti.

4.2.4. *Parametri dei binari*

## 4.2.4.1. Scartamento nominale

- (1) Lo scartamento standard nominale europeo è di 1 435 mm.
- (2) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 520 mm lo scartamento standard nominale europeo è di 1 520 mm.
- (3) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 668 mm lo scartamento standard nominale europeo è di 1 668 mm.
- (4) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 600 mm lo scartamento standard nominale europeo è di 1 600 mm.

## 4.2.4.2. Sopraelevazione

- (1) La sopraelevazione di progetto delle linee deve essere limitata come definito nella tabella 7.

Tabella 7

**Sopraelevazione di progetto [mm]**

	Traffico merci e misto	Traffico passeggeri
Binari con ballast	160	180
Binari senza ballast	170	180

- (2) La sopraelevazione di progetto su binari adiacenti ai marciapiedi delle stazioni in cui è previsto che i treni si fermino nelle condizioni normali di servizio non deve essere superiore a 110 mm.
- (3) Sulle nuove linee con traffico misto o merci con curve aventi un raggio inferiore a 305 m e una transizione di sopraelevazione superiore a 1 mm/m, la sopraelevazione deve essere limitata al valore fornito dalla formula seguente:

**▼B**

$$D \leq (R - 50)/1,5$$

dove D rappresenta la sopraelevazione in mm e R il raggio in m.

- (4) Diversamente da quanto stabilito ai punti da 1) a 3), per il sistema con scartamento da 1 520 mm la sopraelevazione di progetto non deve superare 150 mm.

**▼M1**

- (5) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 668 mm la sopraelevazione di progetto non deve superare 185 mm.

**▼B**

- (6) Diversamente da quanto stabilito al punto 2), per il sistema con scartamento da 1 668 mm la sopraelevazione di progetto su binari adiacenti ai marciapiedi delle stazioni in cui è previsto che i treni si fermino nelle condizioni normali di servizio non deve essere superiore a 125 mm.

- (7) Diversamente da quanto stabilito al punto 3), per il sistema con scartamento da 1 668 mm sulle nuove linee con traffico misto o merci e con curve aventi un raggio inferiore a 250 m, la sopraelevazione deve essere limitata al valore fornito dalla formula seguente:

$$D \leq 0,9 * (R - 50)$$

dove D rappresenta la sopraelevazione in mm e R il raggio in m.

- (8) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 600 mm la sopraelevazione di progetto non deve superare 185 mm.

4.2.4.3. **Insufficienza di sopraelevazione**

- (1) I valori massimi per l'insufficienza di sopraelevazione sono riportati nella tabella 8.

Tabella 8

**Massima insufficienza di sopraelevazione [mm]**

Velocità di progetto [km/h]	$v \leq 160$	$160 < v \leq 300$	$v > 300$
Per l'esercizio del materiale rotabile conforme alla STI «Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri»	153		100
Per l'esercizio del materiale rotabile conforme alla STI «Carri merci»	130	—	—

- (2) È ammesso che i treni specificamente progettati per circolare con un'insufficienza di sopraelevazione superiore (unità multiple con carichi assiali inferiori a quelli riportati nella tabella 2; veicoli muniti di equipaggiamento speciale per impegnare le curve) possano circolare con valori più elevati di insufficienza di sopraelevazione, previa dimostrazione che ciò può essere ottenuto in sicurezza.
- (3) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per tutti i tipi di materiale rotabile per il sistema con scartamento da 1 520 mm l'insufficienza di sopraelevazione non deve superare 115 mm. Ciò vale per velocità fino a 200 km/h.

**▼B**

- (4) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 668 mm i valori dell'insufficienza di sopraelevazione sono indicati nella tabella 9.

Tabella 9

**Valori massimi dell'insufficienza di sopraelevazione per il sistema con scartamento da 1 668 mm [mm]**

Velocità di progetto [km/h]	$v \leq 160$	$160 < v \leq 300$	$v > 300$
Per l'esercizio del materiale rotabile conforme alla STI «Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri»	175		115
Per l'esercizio del materiale rotabile conforme alla STI «Carri merci»	150	—	—

4.2.4.4. **Cambio brusco dell'insufficienza di sopraelevazione (4.2.4.4)**

- (1) I valori massimi per un cambio brusco dell'insufficienza di sopraelevazione sono:
- 130 mm per  $V \leq 60$  km/h,
  - 125 mm per  $60 \text{ km/h} < V \leq 200$  km/h,
  - 85 mm per  $200 \text{ km/h} < V \leq 230$  km/h,
  - 25 mm per  $V > 230$  km/h.
- (2) Per  $V \leq 40$  km/h e insufficienza di sopraelevazione  $\leq 75$  mm sia prima che dopo un cambio brusco di curvatura, il valore del cambio brusco dell'insufficienza di sopraelevazione può essere aumentato a 150 mm.
- (3) Diversamente da quanto stabilito ai punti 1) e 2), per il sistema con scartamento da 1 520 mm i valori massimi del cambio brusco dell'insufficienza di sopraelevazione sono:
- 115 mm per  $V \leq 200$  km/h,
  - 85 mm per  $200 \text{ km/h} < V \leq 230$  km/h,
  - 25 mm per  $V > 230$  km/h.

**▼M1**

- (4) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 668 mm i valori massimi di progetto del cambio brusco dell'insufficienza di sopraelevazione sono:
- 150 mm per  $V \leq 45$  km/h,
  - 115 mm per  $45 \text{ km/h} < V \leq 100$  km/h,
  - $(399-V)/2,6$  [mm] per  $100 \text{ km/h} < V \leq 220$  km/h,
  - 70 mm per  $220 \text{ km/h} < V \leq 230$  km/h,
  - un cambio brusco dell'insufficienza di sopraelevazione non è consentito per velocità superiori a 230 km/h.

**▼B**4.2.4.5. **Conicità equivalente**

- (1) I valori limite della conicità equivalente riportati nella tabella 10 devono essere calcolati per l'ampiezza ( $y$ ) dello spostamento trasversale della sala montata:

**▼ B**

- $y = 3 \text{ mm}$ , if  $(TG - SR) \geq 7 \text{ mm}$
- $y = \left( \frac{(TG - SR) - 1}{2} \right)$ , if  $5 \text{ mm} \leq (TG - SR) < 7 \text{ mm}$
- $y = 2 \text{ mm}$ , if  $(TG - SR) < 5 \text{ mm}$

dove TG è lo scartamento e SR è la distanza tra le facce attive della sala montata.

- (2) Non è richiesta alcuna valutazione della conicità equivalente per i dispositivi d'armamento.

**▼ M1**

- (3) Lo scartamento di progetto, il profilo del fungo della rotaia e l'inclinazione della rotaia per i binari di corsa devono essere scelti in modo da garantire che non siano superati i limiti della conicità equivalente riportati nella tabella 10.

**▼ B**

Tabella 10

**Valori limite di progetto della conicità equivalente**

	Profilo della ruota
Gamma di velocità [km/h]	S1002, GV1/40
$v \leq 60$	Valutazione non richiesta
$60 < v \leq 200$	0,25
$200 < v \leq 280$	0,20
$v > 280$	0,10

- (4) Le sale montate seguenti devono essere progettate per la circolazione sulle condizioni dei binari specificate (simulate mediante il calcolo conformemente alla norma EN 15302:2008+A1:2010):

- a) S 1002 quali definite nell'allegato C della norma EN 13715:2006 +A1:2010 con SR1.
- b) S 1002 quali definite nell'allegato C della norma EN 13715:2006 +A1:2010 con SR2.
- c) GV 1/40 quali definite nell'allegato B della norma EN 13715:2006 +A1:2010 con SR1.
- d) GV 1/40 quali definite nell'allegato B della norma EN 13715:2006 +A1:2010 con SR2.

Per SR1 e SR2 si applicano i seguenti valori:

- a) Per il sistema con scartamento da 1 435 mm SR1 = 1 420 mm e SR2 = 1 426 mm.
- b) Per il sistema con scartamento da 1 524 mm SR1 = 1 505 mm e SR2 = 1 511 mm.
- c) Per il sistema con scartamento da 1 600 mm SR1 = 1 585 mm e SR2 = 1 591 mm.
- d) Per il sistema con scartamento da 1 668 mm SR1 = 1 653 mm e SR2 = 1 659 mm.

**▼ B**

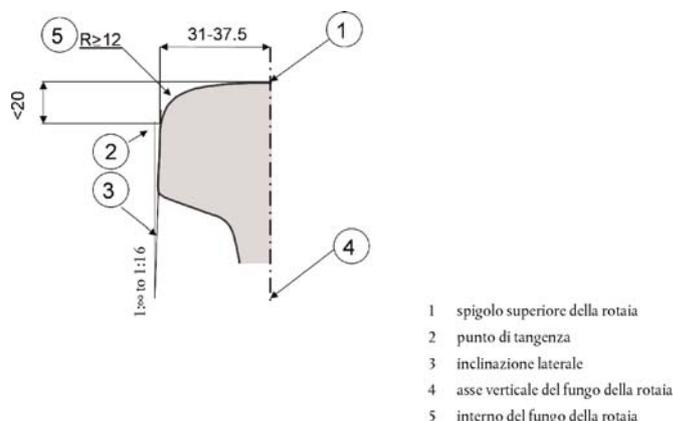
- (5) Diversamente da quanto stabilito ai punti da 1 a 4, per il sistema con scartamento da 1 520 mm non è richiesta la valutazione della conicità equivalente.

4.2.4.6. Profilo del fungo della rotaia per il binario di corsa

- (1) Il profilo del fungo della rotaia è selezionato dalla gamma di cui all'allegato A della norma EN 13674-1:2011, all'allegato A della norma EN13674-4:2006+A1:2009 o deve essere conforme alle disposizioni del punto 2).
- (2) Il progetto dei profili del fungo della rotaia per il binario di corsa comprende:
- un'inclinazione laterale sul fianco del fungo della rotaia compresa fra la verticale e 1/16 rispetto all'asse verticale del fungo;
  - la distanza verticale tra l'estremo superiore di detta inclinazione laterale e la parte superiore della rotaia deve essere inferiore a 20 mm;
  - un raggio di almeno 12 mm all'interno del fungo della rotaia;
  - la distanza orizzontale tra lo spigolo superiore della rotaia e il punto di tangenza deve essere compresa tra 31 e 37,5 mm.

**▼ M1**

Figura 1

**Profilo del fungo della rotaia****▼ B**

- (3) I presenti requisiti non sono applicabili ai dispositivi di dilatazione

4.2.4.7. Inclinazione della rotaia

4.2.4.7.1. Binario di corsa

- (1) La rotaia deve essere inclinata verso il centro del binario.

**▼ M1**

- (2) Per i binari destinati alla circolazione a velocità superiori a 60 km/h, l'inclinazione della rotaia per un determinato percorso deve essere scelta nell'intervallo compreso tra 1/20 e 1/40.

**▼ B**

- (3) Per sezioni non superiori a 100 m fra dispositivi di armamento senza inclinazione, dove la velocità operativa non è superiore a 200 km/h, è autorizzata la posa di rotaie senza inclinazione.

4.2.4.7.2. Requisiti per i dispositivi di armamento

- (1) La rotaia deve essere progettata per essere verticale o inclinata.

**▼B**

- (2) Se la rotaia è inclinata, l'inclinazione di progetto deve essere scelta nell'intervallo compreso fra 1/20 e 1/40.
- (3) L'inclinazione può essere data dalla forma della parte attiva del profilo del fungo della rotaia.
- (4) Nei dispositivi di armamento, laddove la velocità operativa è superiore a 200 km/h e pari o inferiore a 250 km/h, la posa di rotaie senza inclinazione è autorizzata purché sia limitata a sezioni di lunghezza non superiore a 50 m.
- (5) Per velocità superiori a 250 km/h le rotaie devono essere inclinate.

4.2.5. *Dispositivi di armamento*

## 4.2.5.1. Geometria di progetto dei dispositivi di armamento

Il punto 4.2.8.6 della presente STI definisce i limiti di azione immediata per i dispositivi di armamento compatibili con le caratteristiche geometriche delle sale montate quali definite nelle STI relative al materiale rotabile. Spetta al gestore dell'infrastruttura decidere i valori geometrici di progetto adeguati al suo piano di manutenzione.

## 4.2.5.2. Utilizzo di deviatori con cuore a punta mobile

Per velocità superiori a 250 km/h i dispositivi di armamento devono essere muniti di deviatori con cuore a punta mobile.

## 4.2.5.3. Lunghezza massima dello spazio non guidato dei cuori doppi delle intersezioni

Il valore di progetto della lunghezza massima dello spazio non guidato dei cuori doppi delle intersezioni deve essere conforme ai requisiti di cui all'appendice J della presente STI.

4.2.6. *Resistenza del binario ai carichi applicati*

## 4.2.6.1. Resistenza del binario ai carichi verticali

I binari, compresi i dispositivi di armamento, devono essere progettati tenendo conto almeno delle seguenti forze:

- a) il carico per asse selezionato in conformità al punto 4.2.1;
- b) le forze statiche verticali massime esercitate dalle ruote. Le forze massime esercitate dalle ruote per determinate condizioni di prova sono definite al punto 5.3.2.3 della norma EN 14363:2005;
- c) le forze quasi statiche verticali esercitate dalle ruote. Le forze quasi statiche massime esercitate dalle ruote per determinate condizioni di prova sono definite al punto 5.3.2.3 della norma EN 14363:2005.

## 4.2.6.2. Resistenza longitudinale del binario

## 4.2.6.2.1. Sollecitazioni di progetto

I binari, compresi i dispositivi di armamento, devono essere progettati per sopportare forze longitudinali equivalenti a quelle derivanti da una frenatura di 2,5 m/s<sup>2</sup> per i parametri di prestazioni scelti in conformità al punto 4.2.1.

**▼B**

## 4.2.6.2.2. Compatibilità con i sistemi di frenatura

- (1) I binari, compresi i dispositivi di armamento, devono essere progettati per essere compatibili con l'uso di sistemi di frenatura magnetica per la frenatura di emergenza.

**▼M1**

- (2) Le disposizioni per l'uso di sistemi di frenatura a correnti parassite sui binari sono definite a livello operativo dal gestore dell'infrastruttura sulla base delle caratteristiche specifiche dei binari, compresi i dispositivi di armamento. Le condizioni di utilizzo di tale sistema di frenatura sono registrate conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 della Commissione <sup>(1)</sup> (RINF).

**▼B**

- (3) Per il sistema con scartamento da 1 600 mm è consentito non applicare il punto 1).

## 4.2.6.3. Resistenza laterale del binario

I binari, compresi i dispositivi di armamento, devono essere progettati tenendo conto almeno delle seguenti forze:

- a) forze laterali; le forze laterali massime esercitate da una sala montata sul binario per determinate condizioni di prova sono definite al punto 5.3.2.2 della norma EN 14363:2005.
- b) forze di guida quasi statiche; le forze di guida quasi statiche  $Y_{qst}$  per determinati raggi e condizioni di prova sono definite al punto 5.3.2.3 della norma EN 14363:2005.

4.2.7. *Resistenza delle strutture ai carichi da traffico*

I requisiti di cui alla norma EN 1991-2:2003/AC:2010 e all'allegato A2 della norma EN 1990:2002 pubblicato come EN 1990:2002/A1:2005 di cui alla presente sezione della STI devono essere applicati conformemente ai punti corrispondenti degli allegati nazionali delle norme in questione, se esistenti.

## 4.2.7.1. Resistenza dei ponti nuovi ai carichi del traffico

## 4.2.7.1.1. Carichi verticali

- (1) Le strutture devono essere progettate per sostenere carichi verticali conformemente ai seguenti modelli di carico, definiti nella norma EN 1991-2:2003/AC:2010:
- a) Il modello di carico 71, come stabilito al punto 6.3.2 (2)P della norma EN 1991-2:2003/AC:2010.
- b) Inoltre, il modello di carico SW/0 per ponti continui, come stabilito al punto 6.3.3 (3)P della norma EN 1991-2:2003/AC:2010.
- (2) I modelli di carico vanno moltiplicati per il fattore alfa ( $\alpha$ ) come stabilito ai punti 6.3.2 (3)P e 6.3.3 (5)P della norma EN 1991-2:2003/AC:2010.
- (3) Il valore del fattore alfa ( $\alpha$ ) deve essere pari o superiore ai valori stabiliti nella tabella 11.

**▼M1**

Tabella 11

**Fattore alfa ( $\alpha$ ) per la progettazione di strutture nuove**

Tipo di traffico	Valore minimo del fattore alfa ( $\alpha$ )
P1, P2, P3, P4	1,0
P5	0,91

<sup>(1)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 della Commissione, del 16 maggio 2019, concernente le specifiche comuni del registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione 2014/880/UE (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 312).

**▼M1**

Tipo di traffico	Valore minimo del fattore alfa ( $\alpha$ )
P6	0,83
P1520	1
P1600	1,1
F1, F2, F3	1,0
F4	0,91
F1520	1,46
F1600	1,1

**▼B**

## 4.2.7.1.2. Tolleranza per gli effetti dinamici dei carichi verticali

- (1) Gli effetti di carico del modello di carico 71 e del modello di carico SW/0 vanno incrementati applicando un fattore dinamico  $\phi$  ( $\Phi$ ), come indicato ai punti 6.4.3 (1)P e 6.4.5.2 (2) della norma EN 1991-2:2003/AC:2010.
- (2) Nel caso dei ponti e per velocità superiori a 200 km/h, laddove il punto 6.4.4 della norma EN 1991-2:2003/AC:2010 prevede l'esecuzione di un'analisi dinamica, la struttura deve essere progettata inoltre per il modello di carico HSLM, di cui al punto 6.4.6.1.1 da (3) a (6) della norma EN 1991-2:2003/AC:2010.
- (3) È consentito progettare i nuovi ponti in modo da consentire il passaggio di singoli treni passeggeri con carichi per asse superiori a quelli previsti dal modello HSLM. L'analisi dinamica deve essere effettuata utilizzando il valore caratteristico di carico del singolo treno assunto come massa di progetto in condizioni di carico utile normale conformemente all'appendice K con una tolleranza per i passeggeri in piedi nelle aree apposite, conformemente alla nota 1 dell'appendice K.

## 4.2.7.1.3. Forze centrifughe

Quando un binario su un ponte è curvo su tutta o parte della lunghezza del ponte, la forza centrifuga deve essere tenuta in considerazione ai fini della progettazione delle strutture, come definito ai punti 6.5.1 (2), (4)P e (7) della norma EN 1991-2:2003/AC:2010.

## 4.2.7.1.4. Spinte di serpeggio

La spinta di serpeggio deve essere tenuta in conto ai fini della progettazione delle strutture, come indicato al punto 6.5.2 della norma EN 1991-2:2003/AC:2010.

## 4.2.7.1.5. Azioni dovute alla trazione e alla frenatura (carichi longitudinali)

Delle forze di trazione e di frenatura si deve tenere conto ai fini della progettazione delle strutture, come indicato ai punti 6.5.3 (2)P, (4), (5), (6) e (7)P della norma EN 1991-2:2003/AC:2010.

## 4.2.7.1.6. Sghebo del binario di progetto dovuto alle azioni del traffico ferroviario

Lo sghebo totale massimo di progetto del binario dovuto alle azioni del traffico ferroviario non deve superare i valori stabiliti al punto A2.4.4.2.2(3)P dell'allegato A2 della norma EN 1990:2002 pubblicata come EN 1990:2002/A1:2005.

## 4.2.7.2. Carico verticale equivalente per opere in terra nuove ed effetti di pressione della terra

- (1) Occorre progettare le opere in terra e specificare gli effetti di pressione della terra tenendo conto dei carichi verticali prodotti dal modello di carico 71 di cui al punto 6.3.2 (2) della norma EN 1991-2:2003/AC:2010.

**▼B**

- (2) Il carico verticale equivalente va moltiplicato per il fattore alfa ( $\alpha$ ) come indicato al punto 6.3.2 (3)P della norma EN 1991-2:2003/AC:2010. Il valore di  $\alpha$  deve essere pari o superiore ai valori riportati nella tabella 11.

4.2.7.3. Resistenza di strutture nuove sovrastanti i binari o adiacenti ai binari

Le azioni aerodinamiche esercitate dai treni circolanti devono essere prese in considerazione come definito ai punti da 6.6.2 a 6.6.6 della norma EN 1991-2:2003/AC:2010.

4.2.7.4. Resistenza dei ponti e delle opere in terra esistenti ai carichi del traffico

- (1) I ponti e le opere in terra devono essere portati a un livello specifico di interoperabilità conformemente alla categoria di linea STI come da definizione di cui al punto 4.2.1.

- (2) I requisiti minimi di capacità per le strutture per ciascun codice di traffico sono specificati nell'appendice E. I valori rappresentano il livello minimo stabilito come obiettivo che le strutture devono possedere perché la linea sia dichiarata interoperabile.

- (3) Sono contemplati i casi seguenti:

a) Quando una struttura esistente è sostituita da una struttura nuova, la struttura nuova deve essere conforme ai requisiti di cui ai punti 4.2.7.1 o 4.2.7.2.

b) Se la capacità minima delle strutture esistenti, espressa dalla categoria di linea EN pubblicata in combinazione con la velocità autorizzata, soddisfa i requisiti dell'appendice E, si considera che le strutture esistenti soddisfino i requisiti applicabili in materia di interoperabilità.

c) Quando la capacità di una struttura esistente non soddisfa i requisiti di cui all'appendice E e sono effettuati lavori (per esempio di rafforzamento) per migliorare la capacità della struttura affinché soddisfi i requisiti della presente STI (e la struttura non è sostituita da una struttura nuova), la struttura deve essere resa conforme ai requisiti dell'appendice E.

- (4) Per quanto riguarda la rete del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, ai punti 2) e 3) di cui sopra la categoria di linea EN può essere sostituita dal numero RA (Route Availability), rilasciato conformemente alla norma tecnica nazionale notificata a tal fine e, di conseguenza, il riferimento all'appendice E è sostituito da un riferimento all'appendice F.

4.2.8. *Limite di azione immediata su difetti della geometria del binario*

4.2.8.1. Limite di azione immediata per allineamento

- (1) I limiti di azione immediata per difetti isolati di allineamento sono definiti al punto 8.5 della norma EN 13848-5:2008+A1:2010. I difetti isolati non devono superare i limiti dell'intervallo di lunghezza d'onda  $D_1$ , quali indicati nella tabella 6 della norma EN.

**▼B**

- (2) I limiti di azione immediata per difetti isolati di allineamento nel caso di velocità superiori a 300 km/h costituiscono un punto in sospeso.

4.2.8.2. Limite di azione immediata per livellamento longitudinale

- (1) I limiti di azione immediata per difetti isolati di livellamento longitudinale sono definiti al punto 8.3 della norma EN 13848-5:2008+A1:2010. I difetti isolati non devono superare i limiti dell'intervallo di lunghezza d'onda D1, quali indicati nella tabella 5 della norma EN.

- (2) I limiti di azione immediata per difetti isolati di livellamento longitudinale nel caso di velocità superiori a 300 km/h costituiscono un punto in sospeso.

4.2.8.3. Limite di azione immediata per lo sghembo del binario

- (1) Il limite di azione immediata per lo sghembo del binario in quanto difetto isolato è fornito da un valore da zero al valore di picco. Lo sghembo del binario è definito al punto 4.6 della norma EN 13848-1:2003+A1:2008.

- (2) Il limite dello sghembo di binario è una funzione della base di misurazione applicata conformemente al punto 8.6 della norma EN 13848-5:2008 + A1:2010.

- (3) Il gestore dell'infrastruttura stabilisce nel piano di manutenzione la lunghezza di base sulla quale effettuerà la misurazione del binario al fine di verificare il rispetto di tale requisito. La lunghezza di base della misurazione deve includere almeno una base compresa fra 2 e 5 m.

- (4) Diversamente da quanto stabilito ai punti 1) e 2), per il sistema con scartamento da 1 520 mm lo sghembo di binario, per una lunghezza di base di 10 m, non deve essere superiore a:

a) 16 mm per le linee passeggeri con  $v > 120$  km/h o per le linee merci con  $v > 80$  km/h;

b) 20 mm per le linee passeggeri con  $v \leq 120$  km/h o per le linee merci con  $v \leq 80$  km/h.

- (5) Diversamente da quanto stabilito al punto 3), per il sistema con scartamento da 1 520 mm il gestore dell'infrastruttura stabilisce nel piano di manutenzione su quale lunghezza di base deve essere effettuata la misurazione del binario al fine di verificare il rispetto di tale requisito. La lunghezza di base della misurazione deve includere almeno una base di 10 m.

- (6) Diversamente da quanto stabilito al punto 2), per il sistema con scartamento da 1 668 mm il limite dello sghembo di binario è una funzione della base di misurazione applicata conformemente a una delle seguenti equazioni a seconda della sopraelevazione:

a) Limite dello sghembo =  $(20/l + 3)$  per  $u \leq 0,67 \times (r - 100)$  con un valore massimo di:

7 mm/m per velocità  $V \leq 200$  km/h, 5 mm/m per velocità  $V > 200$  km/h

**▼B**

b) Limite dello sghembo =  $(20/l + 1,5)$  per  $0,67 \times (r - 100) < u < 0,9 \times (r - 50)$  con un valore massimo di:

6 mm/m per  $l \leq 5$  m, 3 mm/m per  $l > 13$  m

$u$  = sopraelevazione (mm),  $l$  = lunghezza di base dello sghembo (m),  $r$  = raggio di curvatura orizzontale (m)

4.2.8.4. Limite di azione immediata dello scartamento in quanto difetto isolato

(1) I limiti di azione immediata dello scartamento in quanto difetto isolato sono stabiliti nella tabella 12.

Tabella 12

**Limite di azione immediata dello scartamento**

Velocità [km/h]	Dimensioni [mm]	
	Scartamento minimo	Scartamento massimo
$V \leq 120$	1 426	1 470
$120 < V \leq 160$	1 427	1 470
$160 < V \leq 230$	1 428	1 463
$V > 230$	1 430	1 463

(2) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 520 mm i limiti di azione immediata dello scartamento in quanto difetto isolato sono riportati nella tabella 13.

Tabella 13

**Limiti di azione immediata dello scartamento per il sistema di scartamento da 1 520 mm**

Velocità [km/h]	Dimensioni [mm]	
	Scartamento minimo	Scartamento massimo
$V \leq 140$	1 512	1 548
$V > 140$	1 512	1 536

(3) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 600 mm i limiti di azione immediata dello scartamento in quanto difetto isolato sono i seguenti:

a) scartamento minimo: 1 591 mm

b) scartamento massimo: 1 635 mm.

4.2.8.5. Limite di azione immediata per la sopraelevazione

(1) La sopraelevazione massima consentita in servizio è 180 mm.

(2) La sopraelevazione massima consentita in servizio è 190 mm su linee destinate al traffico passeggeri.

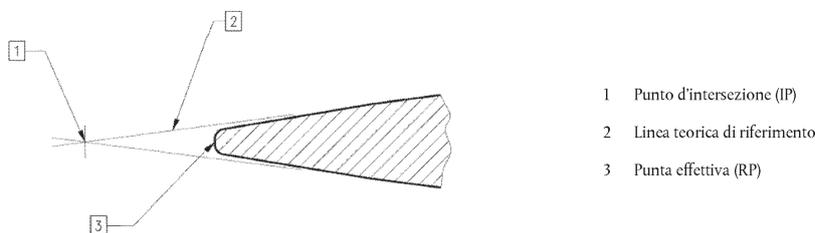
**▼B**

- (3) Diversamente da quanto stabilito ai punti da 1) a 2), per il sistema con scartamento da 1 520 mm la sopraelevazione massima consentita in servizio è 150 mm.
- (4) Diversamente da quanto stabilito ai punti da 1) a 2), per il sistema con scartamento da 1 600 mm la sopraelevazione massima consentita in servizio è 185 mm.
- (5) Diversamente da quanto stabilito ai punti da 1) a 2), per il sistema con scartamento da 1 668 mm la sopraelevazione massima consentita in servizio è 200 mm.

#### 4.2.8.6. Limiti di azione immediata per dispositivi di armamento

Figura 2

##### Ritrazione della punta del cuore di un incrocio fisso



- (1) Le caratteristiche tecniche dei dispositivi di armamento devono essere conformi ai seguenti valori in condizioni di esercizio:

- a) valore massimo dello spazio di libero passaggio tra gli aghi: 1 380 mm.

Tale valore può essere aumentato se il gestore dell'infrastruttura dimostra che il sistema di attivazione e di bloccaggio dello scambio può resistere all'impatto delle forze trasversali di una sala montata.

- b) Valore minimo della protezione della punta fissa del cuore dei deviatori: 1 392 mm.

Questo valore è misurato 14 mm al di sotto della superficie di rotolamento e sulla linea teorica di riferimento, a distanza idonea dalla punta effettiva (RP) del deviatore come indicato nella figura 2.

Per i deviatori con ritrazione della punta, questo valore può essere ridotto. In questo caso, il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare che la ritrazione della punta è sufficiente per garantire che la ruota non entri in collisione con il cuore della punta effettiva (RP).

- c) Valore massimo dello spazio di libero passaggio nella zona del cuore d'incrocio: 1 356 mm.

- d) Valore massimo dello spazio di libero passaggio all'ingresso controrotaia/zampa di lepre: 1 380 mm.

- e) Larghezza minima della gola: 38 mm.

- f) Profondità minima della gola: 40 mm.

- g) Altezza massima della controrotaia: 70 mm.

**▼B**

- (2) Tutti i requisiti pertinenti per i dispositivi di armamento si applicano anche alle altre soluzioni tecniche che utilizzano scambi, per esempio nei deviatori speciali usati nei binari a rotaia multipla.
- (3) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 520 mm le caratteristiche tecniche dei dispositivi di armamento devono essere conformi ai seguenti valori in condizioni di esercizio:
- a) il valore minimo di passaggio nel punto più stretto tra l'ago discosto ed il contrago è 65 mm;
  - b) il valore minimo della protezione della punta fissa del cuore dei deviatori è 1 472 mm.
  - c) Questo valore è misurato 13 mm al di sotto della superficie di rotolamento e sulla linea teorica di riferimento, a distanza idonea dalla punta effettiva (RP) del deviatore come indicato nella figura 2. Per i deviatori con ritrazione della punta, questo valore può essere ridotto. In questo caso, il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare che la ritrazione della punta è sufficiente per garantire che la ruota non entra in collisione con il cuore della punta effettiva (RP).
  - d) Il valore massimo del libero passaggio nella zona del cuore d'incrocio è 1 435 mm.
  - e) La larghezza minima della gola è 42 mm.
  - f) La profondità minima della gola è 40 mm.
  - g) L'altezza massima della controrotaia è 50 mm.
- (4) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 600 mm le caratteristiche tecniche dei dispositivi di armamento devono essere conformi ai seguenti valori in condizioni di esercizio:
- a) valore massimo dello spazio di libero passaggio tra gli aghi: 1 546 mm.  
  
Tale valore può essere aumentato se il gestore dell'infrastruttura dimostra che il sistema di attivazione e di bloccaggio dello scambio può resistere all'impatto delle forze trasversali di una sala montata.
  - b) Valore minimo della protezione della punta fissa del cuore dei deviatori: 1 556 mm.  
  
Questo valore è misurato 14 mm al di sotto della superficie di rotolamento e sulla linea teorica di riferimento, a distanza idonea dalla punta effettiva (RP) del deviatore come indicato nella figura 2.  
  
Per i deviatori con ritrazione della punta, questo valore può essere ridotto. In questo caso, il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare che la ritrazione della punta è sufficiente per garantire che la ruota non entri in collisione con il cuore della punta effettiva (RP).
  - c) Valore massimo dello spazio di libero passaggio nella zona del cuore d'incrocio: 1 520 mm.

**▼ B**

- d) Valore massimo dello spazio di libero passaggio all'ingresso controrotaia/zampa di lepre: 1 546 mm.
- e) Larghezza minima della gola: 38 mm.
- f) Profondità minima della gola: 40 mm.
- g) Altezza massima della controrotaia sopra la testa della rotaia di scorrimento: 25 mm.

**4.2.9. Marciapiedi**

- (1) I requisiti del presente punto si applicano soltanto ai marciapiedi adibiti al servizio viaggiatori lungo i quali è previsto che i treni si fermino nelle condizioni normali di servizio.
- (2) Ai fini dei requisiti del presente punto è permesso progettare marciapiedi sulla base degli attuali requisiti di servizio, a condizione che siano adottate disposizioni per i requisiti di servizio ragionevolmente prevedibili in futuro. Quando sono specificate le interfacce con i treni di cui è prevista la fermata al marciapiede, occorre prendere in considerazione sia i requisiti di servizio attuali che i requisiti di servizio ragionevolmente prevedibili per un periodo di almeno dieci anni successivamente all'entrata in servizio del marciapiede.

**4.2.9.1. Lunghezza utile dei marciapiedi**

La lunghezza utile di un marciapiede è stabilita conformemente al punto 4.2.1.

**4.2.9.2. Altezza dei marciapiedi**

- (1) L'altezza nominale di un marciapiede è pari a 550 mm o a 760 mm al di sopra della superficie di rotolamento per raggi di 300 m o più.
- (2) In caso di raggi di lunghezza inferiore l'altezza nominale del marciapiede può essere adeguata sulla base della distanza dello stesso per ridurre la distanza tra il treno e il marciapiede.
- (3) Nel caso dei marciapiedi lungo i quali è previsto che si fermino treni che non rientrano nell'ambito di applicazione della STI LOC&PAS, è possibile applicare altre disposizioni in materia di altezza nominale dei marciapiedi.
- (4) Diversamente da quanto stabilito ai punti da 1) a 2), per il sistema con scartamento da 1 520 mm l'altezza nominale dei marciapiedi è pari a 200 mm o a 550 mm al di sopra della superficie di rotolamento.
- (5) Diversamente da quanto stabilito ai punti da 1) a 2), per il sistema con scartamento da 1 600 mm l'altezza nominale dei marciapiedi è pari a 915 mm al di sopra della superficie di rotolamento.

**4.2.9.3. Distanza dei marciapiedi**

- (1) La distanza tra l'asse del binario e il bordo del marciapiede parallelo al piano di rotolamento ( $b_q$ ), secondo la definizione del capitolo 13 della norma EN 15273-3:2013, è stabilita sulla base della sagoma limite di installazione ( $b_{q\text{lim}}$ ). La sagoma limite di installazione è calcolata sulla base della sagoma G1.

**▼B**

- (2) Il marciapiede deve essere costruito in prossimità della sagoma con una tolleranza massima di 50 mm. Il valore di  $b_q$  deve pertanto corrispondere a:

$$b_{q\text{lim}} \leq b_q \leq b_{q\text{lim}} + 50 \text{ mm.}$$

- (3) Diversamente da quanto stabilito ai punti da 1) a 2), per il sistema con scartamento da 1 520 mm la distanza dei marciapiedi è:

a) 1 920 mm per i marciapiedi di altezza pari a 550 mm e

b) 1 745 mm per i marciapiedi di altezza pari a 200 mm.

- (4) Diversamente da quanto stabilito ai punti da 1) a 2), per il sistema con scartamento da 1 600 mm la distanza dei marciapiedi è pari a 1 560 mm.

#### 4.2.9.4. Tracciato di posa dei binari lungo i marciapiedi

- (1) Di preferenza, per le nuove linee il binario adiacente ai marciapiedi deve essere diritto; in nessun caso comunque deve presentare un raggio inferiore a 300 m.

- (2) Non sono specificati valori per i binari esistenti lungo marciapiedi nuovi, rinnovati o ristrutturati.

#### 4.2.10. *Salute, sicurezza e ambiente*

##### 4.2.10.1. Variazione massima della pressione nelle gallerie

- (1) Tutte le gallerie o strutture sotterranee destinate alla circolazione a velocità superiori o uguali a 200 km/h devono garantire che la variazione della pressione massima in galleria, causata dal passaggio di un treno che viaggia alla velocità massima consentita, non sia superiore a 10 kPa durante il tempo che il treno impiega a percorrere la galleria.

- (2) Tale requisito deve essere rispettato lungo l'esterno di qualsiasi treno conforme alle STI «Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri».

##### 4.2.10.2. Effetto dei venti trasversali

- (1) Una linea è interoperabile per quanto riguarda i venti trasversali se la sicurezza è garantita per un treno di riferimento che circola su tale linea nelle condizioni di esercizio più critiche.

- (2) Le norme di verifica della conformità tengono conto delle curve caratteristiche del vento dei treni di riferimento di cui alla STI LOC&PAS.

- (3) Se la sicurezza non può essere garantita senza misure mitigative, sia per la situazione geografica sia per altre caratteristiche specifiche della linea, il gestore dell'infrastruttura adotta tutte le misure necessarie per mantenere la sicurezza, ad esempio:

— riducendo la velocità del traffico in loco, possibilmente nei soli periodi a rischio di forti perturbazioni atmosferiche;

— installando dispositivi volti a proteggere la sezione di binario in questione dagli effetti del vento trasversale,

**▼B**

— applicando altre misure adeguate.

- (4) È necessario dimostrare che la sicurezza è garantita a seguito dell'adozione delle misure citate.

**▼M1**

## 4.2.10.3. Effetto aerodinamico su binari con ballast

- (1) L'interazione aerodinamica tra il materiale rotabile e l'infrastruttura può causare il sollevamento ed il successivo volare via di ballast dalla massiciata dai binari di corsa e dai dispositivi di armamento (sollevamento del ballast). Occorre limitare tale rischio.
- (2) I requisiti del sottosistema «infrastruttura» finalizzati a limitare il rischio di 'sollevamento del ballast' si applicano esclusivamente alle linee destinate alla circolazione a velocità superiore a 250 km/h.
- (3) I requisiti del precedente punto 2) costituiscono un punto in sospeso.

**▼B**

## 4.2.11. Disposizioni in materia di esercizio

## 4.2.11.1. Indicatori di ubicazione

Lungo il percorso, a intervalli nominali non superiori a 1 000 m, devono essere presenti indicatori di ubicazione.

## 4.2.11.2. Conicità equivalente in servizio

- (1) Qualora venga segnalata un'instabilità di marcia, l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura devono localizzare il tratto di linea interessato con un'indagine congiunta conformemente ai successivi paragrafi 2) e 3).

*Nota:* tale indagine congiunta è specificata inoltre al punto 4.2.3.4.3.2 della STI LOC & PAS relativo agli interventi sul materiale rotabile.

- (2) Il gestore dell'infrastruttura misura lo scartamento e i profili del fungo della rotaia nel sito di cui trattasi a una distanza di circa 10 m. La conicità equivalente media su 100 m è calcolata mediante modellizzazione con le sale montate (a) – (d) di cui al punto 4.2.4.5(4) della presente STI per verificare la conformità, ai fini dell'indagine congiunta, con la conicità equivalente limite per i binari specificati alla tabella 14.

Tabella 14

**Valori limite della conicità equivalente in servizio per il binario (ai fini dell'indagine congiunta)**

Velocità [km/h]	Valore massimo della conicità equivalente media su 100 m
$v \leq 60$	valutazione non richiesta
$60 < v \leq 120$	0,40
$120 < v \leq 160$	0,35
$160 < v \leq 230$	0,30
$v > 230$	0,25

**▼B**

- (3) Se la conicità equivalente media su 100 m è conforme ai valori limite di cui alla tabella 14, l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura effettuano un'indagine congiunta per accertare i motivi dell'instabilità.

4.2.12. *Impianti fissi per la manutenzione dei treni*4.2.12.1. **Indicazioni generali**

Il presente punto 4.2.12 stabilisce gli elementi dell'infrastruttura del sottosistema «manutenzione» necessari per la manutenzione dei treni.

**▼M1**4.2.12.2. **Scarico dei servizi igienici**

Gli impianti fissi per lo scarico dei servizi igienici devono essere compatibili con le caratteristiche del sistema di servizi igienici a ritenuta di cui alla STI LOC & PAS.

**▼B**4.2.12.3. **Impianti di pulizia esterna del treno**

- (1) L'eventuale impianto di lavaggio deve essere in grado di lavare le fiancate esterne dei treni a uno o due piani, di altezza compresa tra:

a) 500 e 3 500 mm per i treni a un piano;

b) 500 e 4 300 mm per i treni a due piani.

- (2) L'impianto di lavaggio deve essere progettato in modo che i treni possano attraversarlo a una velocità compresa fra 2 km/h e 5 km/h.

4.2.12.4. **Rifornimento di acqua****▼M1**

- (1) Gli impianti fissi per il rifornimento di acqua devono essere compatibili con le caratteristiche del sistema idrico di cui alla STI LOC & PAS.

**▼B**

- (2) Gli impianti fissi di rifornimento di acqua potabile sulla rete interoperabile devono essere provvisti di acqua potabile, in conformità alla direttiva 98/83/CE del Consiglio <sup>(1)</sup>.

**▼M1**4.2.12.5. **Rifornimento di carburante**

Gli impianti per il rifornimento di carburante devono essere compatibili con le caratteristiche del circuito del carburante di cui alla STI LOC & PAS.

4.2.12.6. **Alimentazione elettrica di terra**

Ove presente, l'alimentazione elettrica di terra deve essere effettuata utilizzando uno o più dei sistemi di alimentazione elettrica specificati nella STI LOC & PAS.

<sup>(1)</sup> Direttiva 98/83/CE del Consiglio del 3 novembre 1998 concernente la qualità delle acque destinate al consumo umano (GU L 330 del 5.12.1998, pag. 32).

**▼ B**4.3. **Specifiche funzionali e tecniche delle interfacce**

Per quanto riguarda la compatibilità tecnica, le interfacce tra il sottosistema «infrastruttura» e gli altri sottosistemi sono descritte nei punti seguenti.

4.3.1. *Interfacce con il sottosistema «materiale rotabile»***▼ M1**

Tabella 15

**Interfacce con il sottosistema 'Materiale rotabile', STI 'Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri**

Interfaccia	Riferimento STI «infrastruttura»	Riferimento STI «Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri»
Scartamento	4.2.4.1 Scartamento nominale 4.2.5.1 Geometria di progetto dei dispositivi di armamento 4.2.8.6 Limite di azione immediata per dispositivi di armamento	4.2.3.5.2.1 Caratteristiche meccaniche e geometriche della sala montata 4.2.3.5.2.3 Sale montate a scartamento variabile
Sagoma	4.2.3.1. Sagoma limite 4.2.3.2 Interasse dei binari 4.2.3.5 Raggio minimo di curvatura verticale 4.2.9.3 Distanza dei marciapiedi	4.2.3.1 Scartamento
Carico per asse e interasse del carrello	4.2.6.1 Resistenza del binario ai carichi verticali 4.2.6.3 Resistenza laterale del binario 4.2.7.1 Resistenza dei ponti nuovi ai carichi da traffico 4.2.7.2 Carico verticale equivalente per opere in terra nuove ed effetti di pressione della terra sulle strutture nuove 4.2.7.4 Resistenza dei ponti e delle opere in terra esistenti ai carichi da traffico	4.2.2.10 Condizioni di carico e massa ponderata 4.2.3.2.1 Parametro del carico per asse
Caratteristiche di marcia	4.2.6.1 Resistenza del binario ai carichi verticali 4.2.6.3 Resistenza laterale del binario 4.2.7.1.4 Spinte di serpeggio	4.2.3.4.2.1 Valori limite per la sicurezza della circolazione 4.2.3.4.2.2 Valori limite di carico sui binari
Stabilità di marcia	4.2.4.4 Conicità equivalente 4.2.4.6 Profilo del fungo della rotaia per il binario di corsa 4.2.11.2 Conicità equivalente in servizio	4.2.3.4.3 Conicità equivalente 4.2.3.5.2.2 Caratteristiche meccaniche e geometriche delle ruote
Azioni longitudinali	4.2.6.2 Resistenza longitudinale del binario 4.2.7.1.5 Azioni dovute alla trazione e alla frenatura (carichi longitudinali)	4.2.4.5 Prestazioni di frenatura

▼ M1

Interfaccia	Riferimento STI «infrastruttura»	Riferimento STI «Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri»
Raggio minimo di curvatura orizzontale	4.2.3.4 Raggio minimo di curvatura orizzontale	4.2.3.6 Raggio minimo di curvatura Allegato A, A.1 Respingenti
Comportamento dinamico in movimento	4.2.4.3. Insufficienza di sopraelevazione	4.2.3.4.2. Comportamento dinamico in movimento
Decelerazione massima	4.2.6.2 Resistenza longitudinale del binario 4.2.7.1.5 Azioni dovute a trazione e frenatura	4.2.4.5 Prestazioni di frenatura
Effetti aerodinamici	4.2.3.2 Interasse dei binari 4.2.7.3 Resistenza di strutture nuove sovrastanti i binari o adiacenti ai binari 4.2.10.1 Variazione massima della pressione in galleria 4.2.10.3 Effetto aerodinamico su binari con ballast	4.2.6.2.1 Spostamento d'aria sui passeggeri lungo i marciapiedi e sui lavoratori lungo i binari 4.2.6.2.2 Impulso della pressione di testa 4.2.6.2.3 Variazione massima della pressione in galleria 4.2.6.2.5 Effetto aerodinamico su binari con ballast
Venti trasversali	4.2.10.2 Effetto dei venti trasversali	4.2.6.2.4 Vento trasversale
Impianti per la manutenzione dei treni	4.2.12.2 Scarico delle toilette 4.2.12.3 Impianti di pulizia esterna dei treni 4.2.12.4 Rifornimento di acqua 4.2.12.5 Rifornimento di carburante 4.2.12.6 Alimentazione elettrica di terra	4.2.11.3 Sistema di scarico delle toilette 4.2.11.2.2 Pulizia esterna in un impianto di lavaggio 4.2.11.4 Strumenti per il rifornimento idrico 4.2.11.5 Interfaccia per il rifornimento idrico 4.2.11.7 Attrezzature di rifornimento 4.2.11.6 Requisiti particolari per lo stazionamento dei treni



Tabella 16

**Interfacce con il sottosistema «Materiale rotabile», STI «Carri merci»**

Interfaccia	Riferimento STI «infrastruttura»	Riferimento STI Carri merci
Scartamento	4.2.4.1 Scartamento nominale 4.2.4.6 Profilo del fungo della rotaia per il binario di corsa 4.2.5.1 Geometria di progetto dei dispositivi di armamento 4.2.8.6 Limite di azione immediata per dispositivi di armamento	4.2.3.6.2 Caratteristiche delle sale montate 4.2.3.6.3 Caratteristiche delle ruote
Sagoma	4.2.3.1. Sagoma limite 4.2.3.2 Interasse dei binari 4.2.3.5 Raggio minimo di curvatura verticale 4.2.9.3 Distanza dei marciapiedi	4.2.3.1 Scartamento
Carico per asse e interasse del carrello	4.2.6.1 Resistenza del binario ai carichi verticali 4.2.6.3 Resistenza laterale del binario 4.2.7.1 Resistenza di ponti nuovi ai carichi da traffico 4.2.7.2 Carico verticale equivalente per opere in terra nuove ed effetti di pressione della terra sulle strutture nuove 4.2.7.4 Resistenza dei ponti e delle opere in terra esistenti ai carichi da traffico	4.2.3.2 Compatibilità con la capacità di carico delle linee
Comportamento dinamico in movimento	4.2.8 Limite di azione immediata su difetti della geometria del binario	4.2.3.5.2 Comportamento dinamico in movimento
Azioni longitudinali	4.2.6.2 Resistenza longitudinale del binario 4.2.7.1.5 Azioni dovute alla trazione e alla frenatura (carichi longitudinali)	4.2.4.3.2 Efficienza dei freni
Raggio minimo di curvatura	4.2.3.4 Raggio minimo di curvatura orizzontale	4.2.2.1 Interfacce meccaniche
Curvatura verticale	4.2.3.5 Raggio minimo di curvatura verticale	4.2.3.1 Scartamento

**▼B**4.3.2. *Interfacce con il sottosistema «Energia»*

Tabella 17

**Interfacce con il sottosistema «Energia»**

Interfaccia	Riferimento STI Infrastruttura	Riferimento STI Energia
Sagoma	4.2.3.1. Sagoma limite	4.1.10 Sagoma del pantografo

4.3.3. *Interfacce con il sottosistema «Controllo-comando e segnalamento»*

Tabella 18

**Interfacce con il sottosistema «Controllo-comando e segnalamento»**

Interfaccia	Riferimento STI Infrastruttura	Riferimento STI «Controllo-comando e segnalamento»
Profilo limite degli ostacoli per gli impianti CCS Visibilità degli oggetti del sistema CCS	4.2.3.1. Sagoma limite	4.2.5.2 Comunicazione Euro-balise (spazio per l'installazione) 4.2.5.3 Comunicazione Euro-loop (spazio per l'installazione) 4.2.10 Sistemi di rilevamento treno (spazio per l'installazione) 4.2.15 Visibilità degli oggetti del sistema controllo-comando e segnalamento di terra

4.3.4. *Interfacce con il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico»***▼MI**

Tabella 19

**Interfacce con il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico»**

Interfaccia	Riferimento STI «infrastruttura»	Riferimento STI «Esercizio e gestione del traffico»
Stabilità di marcia	4.2.11.2 Conicità equivalente in servizio	4.2.3.4.4. Qualità dell'esercizio
Utilizzo di freni a correnti parassite	4.2.6.2 Resistenza longitudinale del binario	4.2.2.6.2 Prestazioni di frenatura
Venti trasversali	4.2.10.2 Effetto dei venti trasversali	4.2.3.6.3 Disposizioni contingenti
Norme di esercizio	4.4. Norme di esercizio	4.2.1.2.2.2 Modifiche alle informazioni contenute nel Fascicolo percorso treno 4.2.3.6 Esercizio in condizioni degradate
Competenze del personale	4.6 Qualifiche professionali	2.2.1. Personale e treni

**▼B**4.4. **Norme di esercizio**

- (1) Le norme di esercizio sono elaborate nell'ambito delle procedure descritte nel sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura. Dette norme tengono conto della documentazione relativa all'esercizio che forma parte integrante del fascicolo tecnico, come previsto dall'►**MI** articolo 15, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797 e indicato nell'allegato IV, punto 2.4 della stessa ◀.
- (2) In determinate situazioni che riguardano lavori già programmati, può essere necessario sospendere temporaneamente le specifiche del sottosistema «infrastruttura» e i suoi componenti di interoperabilità definiti nelle sezioni 4 e 5 della presente STI.

**▼ B****4.5. Norme relative alla manutenzione**

- (1) Le norme relative alla manutenzione sono elaborate nell'ambito delle procedure descritte nel sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura.
- (2) Il fascicolo di manutenzione è preparato prima della messa in servizio di una linea e forma parte integrante del fascicolo tecnico che accompagna la dichiarazione di verifica.
- (3) Il piano di manutenzione è redatto per il sottosistema al fine di garantire che i requisiti di cui alla presente STI siano mantenuti per tutta la durata di vita dello stesso.

**4.5.1. Fascicolo di manutenzione**

Il fascicolo di manutenzione deve contenere almeno:

- a) una serie di valori per i limiti di azione immediata;
- b) le misure adottate (ad esempio, riduzione di velocità, tempi di riparazione) qualora non siano rispettati i limiti previsti,

relativi alla qualità geometrica del binario e ai limiti dei difetti isolati.

**▼ M1****4.5.2. Piano di manutenzione**

Il gestore dell'infrastruttura deve disporre di un piano di manutenzione che prevede i punti di cui al punto 4.5.1 così come almeno i seguenti elementi:

- a) una serie di valori per i limiti di intervento e di allerta;
- b) una dichiarazione relativa ai metodi, alle competenze professionali del personale e ai dispositivi di sicurezza per la protezione personale che devono essere utilizzati;
- c) le norme applicabili alla protezione delle persone che lavorano sui o in prossimità dei binari;
- d) gli strumenti utilizzati per controllare il rispetto dei valori in condizioni operative;
- e) le misure adottate, per velocità superiori a 250 km/h, al fine di limitare il rischio di sollevamento del ballast.

**▼ B****4.6. Qualifiche professionali**

Le qualifiche professionali del personale incaricato del funzionamento e della manutenzione del sottosistema «infrastruttura» non sono illustrate nella presente STI ma sono descritte nel sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura.

**4.7. Condizioni di salute e di sicurezza****▼ M1**

- (1) Le condizioni di salute e di sicurezza del personale addetto all'esercizio e alla manutenzione del sottosistema «infrastruttura» devono essere conformi alla pertinente legislazione europea e nazionale.

**▼ B**

- (2) Tale aspetto è trattato nell'ambito delle procedure descritte nel sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura.

**▼B**

## 5. COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

5.1. **Base di selezione dei componenti di interoperabilità**

- (1) I requisiti del punto 5.3 si basano sul progetto tradizionale di binari con ballast e rotaia Vignole (a base piana) su traversine di calcestruzzo o legno e attacchi che offrono resistenza allo scorrimento longitudinale appoggiandosi al piede della rotaia.
- (2) I componenti e i sottoinsiemi utilizzati per la costruzione di altri progetti di binari non sono considerati componenti di interoperabilità.

5.2. **Elenco dei componenti**

- (1) Ai fini della presente STI, solo i seguenti elementi, che si tratti di componenti elementari o di sottoinsiemi del binario, sono definiti «componenti di interoperabilità»:
  - a) la rotaia (punto 5.3.1)
  - b) gli attacchi della rotaia (punto 5.3.2)
  - c) le traverse (punto 5.3.3).
- (2) I punti seguenti descrivono, per ciascuno di questi componenti, le specifiche applicabili.
- (3) Le rotaie, gli attacchi e le traverse utilizzati per brevi tratti di binari per usi specifici, per esempio nei dispositivi di armamento, nei dispositivi di dilatazione, nelle piastre di passaggio e in strutture speciali, non sono considerati componenti di interoperabilità.

5.3. **Prestazioni e specifiche dei componenti**5.3.1. *Rotaia*

Le specifiche del componente d'interoperabilità «rotaia» riguardano i seguenti parametri:

- a) profilo del fungo della rotaia;
- b) acciaio della rotaia.

5.3.1.1. *Profilo del fungo della rotaia*

Il profilo del fungo della rotaia deve soddisfare i requisiti di cui al punto 4.2.4.6 «Profilo del fungo della rotaia per il binario di corsa».

5.3.1.2. *Acciaio della rotaia.*

- (1) L'acciaio della rotaia è pertinente ai fini dei requisiti del punto 4.2.6 «Resistenza del binario ai carichi applicati».
- (2) L'acciaio della rotaia deve soddisfare i seguenti requisiti:
  - a) La durezza della rotaia deve essere di almeno 200 HBW.
  - b) La resistenza alla trazione deve essere di almeno 680 MPa.
  - c) Il numero minimo di cicli nella prova di fatica, senza che si registrino avarie, deve essere pari ad almeno  $5 \times 10^6$ .

5.3.2. *Sistemi di attacco delle rotaie*

- (1) Il sistema di attacco delle rotaie riguarda i requisiti del punto 4.2.6.1 «Resistenza dei binari ai carichi verticali», del punto 4.2.6.2 «Resistenza longitudinale del binario» e 4.2.6.3 «Resistenza laterale del binario».

**▼B**

- (2) Il sistema di attacco delle rotaie deve soddisfare i seguenti requisiti nelle condizioni di prova in laboratorio:
- a) lo sforzo longitudinale necessario affinché il binario inizi a scivolare (a spostarsi in modo anelastico) attraverso un solo assemblaggio di attacco del binario deve essere di almeno 7 kN e, per velocità superiori a 250 km/h, di almeno 9 kN.

**▼M1**

- b) l'attacco del binario deve resistere all'applicazione di 3 000 000 cicli del carico tipico applicato in una curva stretta in modo che il cambiamento delle prestazioni dell'attacco non sia:

- superiore del 20 % in termini di forza di serraggio,
- superiore del 25 % in termini di rigidità verticale,
- superiore al 20 % in termini di riduzione del blocco longitudinale.

Il carico tipico deve essere adatto per:

- il carico assiale massimo che il sistema di attacco delle rotaie è progettato per sopportare;
- la combinazione di rotaia, inclinazione della rotaia, piastre sottorotaia (tavolette) e tipo di traverse con i quali il sistema di attacchi può essere utilizzato.

**▼B**5.3.3. *Traverse*

- (1) Le traverse devono essere progettate in modo che, quando sono utilizzate con rotaie e un sistema di attacco della rotaia specifici, abbiano proprietà conformi ai requisiti di cui ai punti 4.2.4.1 «Scartamento nominale», 4.2.4.7 «Inclinazione della rotaia» e 4.2.6 «Resistenza del binario ai carichi applicati».
- (2) Per il sistema con scartamento nominale da 1 435 mm lo scartamento di progetto per le traverse deve essere di 1 437 mm.

## 6. VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ DEI COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ E VERIFICA CE DEI SOTTOSISTEMI

I moduli per le procedure di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego e verifica CE sono definiti all'articolo 8 del presente regolamento.

6.1. **Componenti d'interoperabilità**6.1.1. *Procedure di valutazione della conformità*

- (1) La procedura di valutazione della conformità dei componenti di interoperabilità di cui alla sezione 5 della presente STI deve essere effettuata applicando i relativi moduli.
- (2) I componenti di interoperabilità utilizzabili in servizio che sono adatti al riutilizzo non sono soggetti alle procedure di valutazione della conformità.

6.1.2. *Applicazione dei moduli*

- (1) Ai fini della valutazione della conformità dei componenti di interoperabilità sono utilizzati i seguenti moduli:
- a) CA «Controllo interno della produzione»
- b) CB «Esame CE del tipo»
- c) CC «Conformità al tipo basata sul controllo interno della produzione»

**▼B**

- d) CD «Conformità al tipo basata sul sistema di gestione della qualità nel processo di produzione»
- e) CF «Conformità al tipo basata sulla verifica del prodotto»
- f) CH «Conformità basata sul sistema di gestione della qualità totale»
- (2) I moduli per la valutazione della conformità dei componenti di interoperabilità devono essere selezionati fra quelli proposti nella tabella 20.

Tabella 20

**Moduli per la valutazione della conformità da applicare per i componenti di interoperabilità**

Procedure	Rotaie	Sistema di attacco delle rotaie	Traverse
Immesse sul mercato UE prima dell'entrata in vigore delle pertinenti STI	CA o CH	CA o CH	
Immesse sul mercato UE dopo l'entrata in vigore delle pertinenti STI	CB + CC o CB + CD o CB + CF o CH		

- (3) Nel caso di prodotti immessi sul mercato prima della pubblicazione delle pertinenti STI, il tipo si considera autorizzato, pertanto l'esame CE per tipo (modulo CB) non è necessario, purché il fabbricante dimostri che le prove e le verifiche dei componenti di interoperabilità sono state considerate soddisfacenti per applicazioni precedenti in condizioni simili e sono conformi ai requisiti previsti dalla presente STI. In questo caso le valutazioni rimangono valide nella nuova applicazione. Se non è possibile dimostrare che la soluzione ha ottenuto risultati positivi in passato, si applica la procedura per i componenti di interoperabilità immessi sul mercato UE dopo la pubblicazione della presente STI.
- (4) La valutazione della conformità dei componenti di interoperabilità deve riguardare le fasi e le caratteristiche di cui alla tabella 36 dell'appendice A della presente STI.

6.1.3. *Soluzioni innovative per i componenti di interoperabilità*

Se per un componente di interoperabilità è proposta una soluzione innovativa, si applica la procedura descritta all'articolo 10.

6.1.4. *Dichiarazione CE di conformità per i componenti di interoperabilità***▼M1**6.1.4.1. *Componenti di interoperabilità soggetti alle direttive dell'Unione europea.*

- (1) A norma dell'articolo 10, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797, per i componenti di interoperabilità oggetto di altri atti giuridici dell'Unione concernenti altre materie, la dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego indica che i componenti di interoperabilità rispondono anche ai requisiti di tali altri atti giuridici;

**▼ M1**

- (2) conformemente all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2019/250 della Commissione <sup>(1)</sup>, la dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego comprende un elenco di restrizioni o di condizioni di utilizzo.

**▼ B**

- 6.1.4.2. Dichiarazione CE di conformità per le rotaie  
Non è richiesta la dichiarazione che definisce le condizioni di uso.
- 6.1.4.3. Dichiarazione CE di conformità per i sistemi di attacco delle rotaie  
La dichiarazione CE di conformità deve essere corredata di una dichiarazione attestante:
- a) la combinazione di rotaia, inclinazione della rotaia, piastre sotto-rotaia (tavolette) e tipo di traverse con i quali il sistema di attacchi può essere utilizzato
  - b) il carico massimo per asse che il sistema di attacco delle rotaie è progettato per sopportare.
- 6.1.4.4. Dichiarazione CE di conformità per le traverse  
La dichiarazione CE di conformità deve essere corredata di una dichiarazione attestante:
- a) la combinazione di rotaia, inclinazione della rotaia e tipo di sistema di attacchi con cui possono essere utilizzate le traverse;
  - b) lo scartamento nominale e di progetto;
  - c) le combinazioni di carico per asse e velocità del treno che la traversa è progettata per sostenere.
- 6.1.5. *Procedure di valutazione particolari per componenti di interoperabilità*
- 6.1.5.1. Valutazione delle rotaie  
La valutazione dell'acciaio delle rotaie è effettuata sulla base dei seguenti requisiti:
- a) La durezza della rotaia è sottoposta a prova per la posizione RS, conformemente al punto 9.1.8 della norma EN 13674-1:2011, misurata utilizzando un campione (campione di controllo fuori produzione).
  - b) La resistenza alla trazione è sottoposta a prova conformemente al punto 9.1.9 della norma EN 13674-1:2011, misurata utilizzando un campione (campione di controllo fuori produzione).
  - c) La prova di fatica è eseguita conformemente ai punti 8.1 e 8.4 della norma EN 13674-1:2011.
- 6.1.5.2. Valutazione delle traverse
- (1) Fino al 31 maggio 2021 è consentito l'uso di uno scartamento di progetto per le traverse inferiore a 1 437 mm.
  - (2) Nel caso delle traverse per scartamento multiplo e polivalente è consentito non sottoporre a valutazione lo scartamento di progetto per lo scartamento nominale da 1 435 mm.
- 6.2. **Sottosistema «infrastruttura»**
- 6.2.1. *Disposizioni generali*
- (1) Su richiesta del richiedente, l'organismo notificato esegue la verifica CE del sottosistema «infrastruttura» conformemente all' ► **M1** articolo 15 della direttiva (UE) 2016/797 ◀ e conformemente alle disposizioni dei moduli pertinenti.

<sup>(1)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2019/250 della Commissione, del 12 febbraio 2019, relativo ai modelli di dichiarazioni e di certificati «CE» per i sottosistemi e i componenti di interoperabilità ferroviari, relativo al modello di dichiarazione di conformità a un tipo di veicolo ferroviario autorizzato e alle procedure «CE» di verifica dei sottosistemi conformemente alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (UE) n. 201/2011 (GU L 42 del 13.2.2019, pag. 9).

**▼B**

- (2) Se il richiedente dimostra che le prove o le valutazioni di un sottosistema infrastruttura o di parti dello stesso sono le stesse che hanno ottenuto valutazione positiva in applicazioni precedenti di un progetto, l'organismo notificato tiene conto di tali prove e valutazioni ai fini della verifica CE.
- (3) La verifica CE del sottosistema «infrastruttura» deve riguardare le fasi e le caratteristiche di cui alla tabella 37 dell'appendice B della presente STI.
- (4) I parametri di prestazioni di cui al punto 4.2.1 della presente STI non sono soggetti alla verifica CE del sottosistema.
- (5) Il punto 6.2.4 presenta procedure speciali di valutazione per i parametri specifici fondamentali del sottosistema «Infrastruttura».

**▼M1**

- (6) Il richiedente redige la dichiarazione «CE» di verifica per il sottosistema «infrastruttura» conformemente all'articolo 15 della direttiva (UE) 2016/797.

**▼B**6.2.2. *Applicazione dei moduli*

Per la procedura di verifica CE del sottosistema «Infrastruttura», il richiedente deve scegliere:

- a) Modulo SG: verifica CE basata sulla verifica su un'unità, o
- b) modulo SH1: verifica CE basata sul sistema di gestione della qualità totale più esame del progetto.

6.2.2.1. *Applicazione del modulo SG*

Quando la verifica CE può essere effettuata con maggior efficacia utilizzando le informazioni raccolte dal gestore dell'infrastruttura, dall'ente appaltante o dai contraenti principali interessati (per esempio dati ottenuti utilizzando veicoli di prova o altri dispositivi di misurazione), l'organismo notificato deve tenere conto di queste informazioni ai fini della valutazione della conformità.

6.2.2.2. *Applicazione del modulo SH1*

Il modulo SH1 può essere scelto soltanto quando le attività facenti capo al sottosistema oggetto della verifica (progettazione, fabbricazione, assemblaggio, installazione) sono controllate da un sistema di gestione della qualità che riguarda progettazione, produzione, controllo e prova del prodotto finito; tale sistema deve essere approvato e monitorato da un organismo notificato.

6.2.3. *Soluzioni innovative*

Se per un sottosistema dell'infrastruttura è proposta una soluzione innovativa, si applica la procedura descritta all'articolo 10.

6.2.4. *Procedure di valutazione particolari per sottosistemi dell'infrastruttura*6.2.4.1. *Valutazione della sagoma limite*

- (1) La valutazione della sagoma limite in sede di esame del progetto deve essere effettuata sulla base di sezioni trasversali caratteristiche utilizzando i risultati dei calcoli effettuati dal gestore dell'infrastruttura o dall'ente appaltante sulla base delle sezioni 5, 7 e 10 e dell'allegato C e del punto D.4.8 dell'allegato D della norma EN 15273-3:2013.
- (2) Sezioni trasversali caratteristiche sono le seguenti:
  - a) binario senza sopraelevazione;

**▼B**

- b) binario con sopraelevazione massima;
  - c) binario con strutture di ingegneria civile che sovrastano la linea;
  - d) qualsiasi altro punto in cui la distanza dalla sagoma limite di installazione di progetto è inferiore a 100 mm o la distanza dalla sagoma nominale o uniforme d'installazione è inferiore a 50 mm.
- (3) Dopo l'assemblaggio e prima della messa in servizio gli spazi liberi sono verificati nei punti in cui la distanza dalla sagoma limite di installazione di progetto è inferiore a 100 mm o la distanza dalla sagoma nominale o uniforme d'installazione è inferiore a 50 mm.
- (4) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 520 mm la valutazione della sagoma limite in sede di esame del progetto deve essere effettuata sulla base di sezioni trasversali caratteristiche utilizzando il profilo limite uniforme «S» quale definito nell'appendice H della presente STI.
- (5) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 600 mm la valutazione della sagoma limite in sede di esame del progetto deve essere effettuata sulla base di sezioni trasversali caratteristiche utilizzando il profilo limite «IRL1» quale definito nell'appendice O della presente STI.

**6.2.4.2. Valutazione dell'interasse dei binari**

- (1) Un esame del progetto per la valutazione dell'interasse dei binari viene effettuata utilizzando i risultati dei calcoli svolti dal gestore dell'infrastruttura o dall'ente appaltante sulla base del capitolo 9 della norma EN 15273-3:2013. L'interasse nominale dei binari è verificato sul tracciato della linea in cui le distanze sono date in parallelo al piano orizzontale. L'interasse d'installazione minimo dei binari è verificato utilizzando il raggio e la sopraelevazione pertinente.
- (2) Dopo l'assemblaggio e prima della messa in servizio l'interasse dei binari è verificato nei punti critici nei quali la distanza dall'interasse d'installazione minimo dei binari, definito conformemente al capitolo 9 della norma EN 15273-3:2013, è inferiore a 50 mm.
- (3) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 520 mm un esame del progetto per la valutazione dell'interasse dei binari deve essere effettuata utilizzando i risultati dei calcoli svolti dal gestore dell'infrastruttura o dall'ente appaltante. L'interasse nominale dei binari è verificato sul tracciato della linea in cui le distanze sono date in parallelo al piano orizzontale. L'interasse d'installazione minimo dei binari è verificato utilizzando il raggio e la sopraelevazione pertinente.
- (4) Diversamente da quanto stabilito al punto 2), per il sistema con scartamento da 1 520 mm, dopo l'assemblaggio e prima della messa in servizio, l'interasse dei binari è verificato in punti critici nei quali la distanza dall'interasse d'installazione minimo dei binari, è inferiore a 50 mm.

**▼B**

- 6.2.4.3. Valutazione dello scartamento nominale
- (1) La valutazione dello scartamento nominale in fase di esame del progetto è effettuata verificando l'autocertificazione del richiedente.
  - (2) La valutazione dello scartamento nominale in fase di assemblaggio e prima della messa in servizio è effettuata verificando il certificato del componente di interoperabilità «traversa». Nel caso di componenti di interoperabilità non certificati la valutazione dello scartamento nominale è effettuata verificando l'autocertificazione del richiedente.
- 6.2.4.4. Valutazione del tracciato di posa dei binari
- (1) In fase di esame del progetto, i raggi di curva, la sopraelevazione, l'insufficienza di sopraelevazione e il cambio brusco dell'insufficienza di sopraelevazione devono essere valutati sulla base della velocità locale di progetto.
  - (2) Non è richiesta la valutazione della configurazione dei dispositivi di armamento.
- 6.2.4.5. Valutazione dell'insufficienza di sopraelevazione per treni progettati per circolare con un'insufficienza di sopraelevazione superiore.
- Il punto 4.2.4.3(2) recita: «È ammesso che i treni specificamente progettati per circolare con un'insufficienza di sopraelevazione superiore (unità multiple con carichi assiali inferiori; veicoli muniti di equipaggiamento speciale per impegnare le curve) possano circolare con valori più elevati di insufficienza di sopraelevazione, purché sia possibile dimostrare che ciò avviene in tutta sicurezza». Tale dimostrazione non rientra nell'ambito di applicazione della presente STI e non è quindi soggetta alla verifica del sottosistema «infrastruttura» da parte di un organismo notificato. La dimostrazione è effettuata dall'impresa ferroviaria, se necessario in cooperazione con il gestore dell'infrastruttura.
- 6.2.4.6. Valutazione dei valori di progetto della conicità equivalente
- La valutazione dei valori di progetto della conicità equivalente viene effettuata utilizzando i risultati dei calcoli svolti dal gestore dell'infrastruttura o dall'ente appaltante sulla base della norma EN 15302:2008+A1:2010.
- 6.2.4.7. Valutazione del profilo del fungo della rotaia
- (1) Il profilo di progetto delle nuove rotaie è valutato sulla base del punto 4.2.4.6.
  - (2) Le rotaie adatte al servizio e riutilizzate non sono soggette ai requisiti relativi al profilo del fungo della rotaia di cui al punto 4.2.4.6.
- 6.2.4.8. Valutazione dei dispositivi di armamento
- La valutazione dei dispositivi di armamento relativi ai punti da 4.2.5.1 a 4.2.5.3 viene effettuata accertandosi dell'esistenza dell'autocertificazione da parte del gestore dell'infrastruttura o dell'ente appaltante.
- 6.2.4.9. Valutazione di nuove strutture, opere in terra nuove ed effetti di pressione della terra
- (1) La valutazione delle nuove strutture viene effettuata verificando i carichi di traffico e il limite dello sghembo di binario utilizzati per il progetto sulla base dei requisiti minimi dei punti 4.2.7.1 e 4.2.7.3. L'organismo notificato non è tenuto a riesaminare il progetto né a effettuare calcoli. Ai fini del riesame del valore del fattore alfa utilizzato nel progetto conformemente al punto 4.2.7.1, occorre esclusivamente verificare che il valore del fattore alfa sia conforme ai dati della tabella 11.

**▼B**

- (2) La valutazione delle opere in terra nuove e degli effetti di pressione della terra viene effettuata verificando i carichi verticali utilizzati per il progetto sulla base dei requisiti del punto 4.2.7.2. Ai fini del riesame del valore del fattore alfa utilizzato nel progetto conformemente al punto 4.2.7.2, occorre esclusivamente verificare che il valore del fattore alfa sia conforme ai dati della tabella 11. L'organismo notificato non è tenuto a riesaminare il progetto né a effettuare calcoli.

## 6.2.4.10. Valutazione delle strutture esistenti

- (1) La valutazione delle strutture esistenti alla luce dei requisiti del punto 4.2.7.4(3), lettere b) e c), viene effettuata con uno dei seguenti metodi:
- a) verificando che i valori delle categorie di linea EN, in combinazione con la velocità autorizzata pubblicata o in procinto di essere pubblicata per le linee comprendenti le strutture in questione, siano conformi ai requisiti di cui all'appendice E della presente STI;
  - b) verificando che i valori delle categorie di linea EN, in combinazione con la velocità autorizzata specificata per le strutture in questione o per il progetto, siano conformi ai requisiti di cui all'appendice E della presente STI;
  - c) verificando i carichi di traffico specificati per le strutture in questione o per il progetto sulla base dei requisiti minimi dei punti 4.2.7.1.1 e 4.2.7.1.2. Ai fini del riesame del valore del fattore alfa conformemente al punto 4.2.7.1.1, occorre esclusivamente verificare che il valore del fattore alfa sia conforme al valore riportato nella tabella 11.
- (2) Non è necessario riesaminare il progetto né effettuare calcoli.
- (3) Per la valutazione delle strutture esistenti si applica rispettivamente il punto 4.2.7.4(4).

## 6.2.4.11. Valutazione della distanza del marciapiede

- (1) La valutazione della distanza tra l'asse del binario e il bordo del marciapiede, in sede di esame del progetto, viene effettuata utilizzando i risultati dei calcoli realizzati dal gestore dell'infrastruttura o dall'ente appaltante sulla base del capitolo 13 della norma EN 15273-3:2013.
- (2) Lo spazio libero deve essere verificato dopo l'assemblaggio e prima della messa in servizio. La distanza è verificata alle estremità del marciapiede e ogni 30 metri sui tratti di binario in rettilineo e ogni 10 metri sui tratti di binario in curva.
- (3) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 520 mm la valutazione della distanza tra l'asse del binario e il bordo del marciapiede, in sede di esame del progetto, viene effettuata sulla base dei requisiti del punto 4.2.9.3. Il punto (2) si applica di conseguenza.
- (4) Diversamente da quanto stabilito al punto 1), per il sistema con scartamento da 1 600 mm la valutazione della distanza tra l'asse del binario e il bordo del marciapiede, in sede di esame del progetto, viene effettuata sulla base dei requisiti del punto 4.2.9.3(4). Il punto (2) si applica di conseguenza.

## 6.2.4.12. Valutazione della variazione massima di pressione in galleria

- (1) La valutazione della variazione massima di pressione in galleria (criterio 10 kPa) viene effettuata utilizzando i risultati delle simulazioni numeriche conformi ai capitoli 4 e 6 della norma EN 14067-5:2006+A1:2010 svolte dal gestore dell'infrastruttura o dall'ente appaltante sulla base di tutte le condizioni di esercizio attese con i treni conformi alla STI «Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» e progettati per circolare a velocità pari o superiori a 200 km/h nella specifica galleria da sottoporre a valutazione.

**▼B**

- (2) I parametri da utilizzare devono essere tali da rispettare la pressione di riferimento caratteristica propria dei treni definita nella STI «Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri».
- (3) La superficie delle sezioni trasversali di riferimento dei treni interoperabili da considerare (costante lungo il treno), indipendentemente dai veicoli, a motore o trainati, deve essere:
- 12 m<sup>2</sup> per i veicoli progettati per la sagoma cinematica di riferimento GC e DE3;
  - 11 m<sup>2</sup> per i veicoli progettati per le sagome cinematiche di riferimento GA e GB;
  - 10 m<sup>2</sup> per i veicoli progettati per la sagoma cinematica di riferimento G1.

La sagoma del veicolo da prendere in considerazione è stabilita sulla base delle sagome selezionate conformemente al punto 4.2.1.

- (4) La valutazione può prendere in considerazione eventuali caratteristiche costruttive atte a ridurre le variazioni di pressione, nonché la lunghezza della galleria.
- (5) Non è necessario prendere in considerazione le variazioni di pressione dovute alle condizioni atmosferiche o geografiche.

## 6.2.4.13. Valutazione dell'effetto dei venti trasversali

Tale dimostrazione di sicurezza non rientra nell'ambito di applicazione della presente STI e non è quindi soggetta alla verifica da parte di un organismo notificato. La dimostrazione è effettuata dal gestore dell'infrastruttura, se necessario in cooperazione con l'impresa ferroviaria.

## 6.2.4.14. Valutazione degli impianti fissi per la manutenzione dei treni

La valutazione degli impianti fissi per la manutenzione dei treni rientra fra le responsabilità dello Stato membro interessato.

**▼M1**

## 6.2.4.15. Verifica della compatibilità con i sistemi di frenatura

La valutazione dei requisiti di cui al punto 4.2.6.2.2, punto 2), non è necessaria.

**▼B**6.2.5. *Soluzioni tecniche che consentono di presumere la conformità nella fase di progettazione*

La presunzione di conformità in fase di progettazione per le soluzioni tecniche può essere valutata prima della realizzazione di uno specifico progetto e indipendentemente dallo stesso.

## 6.2.5.1. Valutazione della resistenza del binario nella linea di corsa

- (1) La dimostrazione di conformità del binario ai requisiti del punto 4.2.6 può essere effettuata con riferimento a un progetto di binario esistente che soddisfa le condizioni di esercizio previste per il sottosistema interessato.
- (2) Un progetto di binario è definito dalle caratteristiche tecniche di cui all'appendice C.1 della presente STI e dalle condizioni di esercizio di cui all'appendice D.1 della presente STI.

**▼B**

- (3) Si parla di «progetto di binario esistente» se sono soddisfatte entrambe le condizioni seguenti:
- a) il progetto di binario è stato in condizioni normali di esercizio per almeno un anno;
  - b) il quantitativo totale transitato sul binario è stato di almeno 20 milioni di tonnellate lorde nel periodo di normale esercizio.
- (4) Le condizioni di esercizio per un progetto di binario esistente sono le condizioni che sono state applicate nel normale esercizio.
- (5) La valutazione finalizzata a confermare un progetto di binario esistente è effettuata verificando che siano specificate le caratteristiche tecniche di cui all'appendice C.1 della presente STI e le condizioni d'uso di cui all'appendice D.1 della presente STI e che sia disponibile il riferimento agli utilizzi precedenti del progetto di binario.
- (6) Quando in un progetto è utilizzata la progettazione di un binario esistente già sottoposta a valutazione, l'organismo notificato si limita a verificare che siano rispettate le condizioni d'uso.
- (7) Nel caso di progetti di binario nuovi che sono basati su progetti di binario esistenti, può essere effettuata una nuova valutazione per verificare le differenze e valutare il loro impatto sulla resistenza del binario. Tale valutazione può essere effettuata per esempio mediante simulazione al computer, analisi di laboratorio o prova in situ.
- (8) Si ritiene che un progetto di binario sia nuovo in caso di cambiamento di almeno una delle caratteristiche tecniche di cui all'appendice C della presente STI o di una delle condizioni di uso di cui all'appendice D della presente STI.

#### 6.2.5.2. Valutazione dei dispositivi di armamento

- (1) Ai fini della valutazione della resistenza del binario per quanto riguarda i dispositivi di armamento si applicano le disposizioni del punto 6.2.5.1. L'appendice C.2 stabilisce le caratteristiche tecniche dei progetti dei dispositivi di armamento e l'appendice D.2 le condizioni d'uso dei progetti dei dispositivi di armamento.
- (2) La valutazione della geometria di progetto dei dispositivi di armamento è effettuata conformemente al punto 6.2.4.8 della presente STI.
- (3) La valutazione della lunghezza massima dello spazio non guidato dei cuori doppi delle intersezioni è effettuata conformemente al punto 6.2.4.8 della presente STI.

#### 6.3. Verifica CE in caso di uso della velocità quale criterio di migrazione

- (1) Il punto 7.5 consente la messa in servizio di una linea ad una velocità inferiore a quella per la quale era stata progettata. Il presente punto stabilisce i requisiti per la verifica CE in tale caso.
- (2) Alcuni valori limite stabiliti nella sezione 4 dipendono dalla velocità per la quale il percorso è stato progettato. La conformità deve essere valutata alla velocità prevista dal progetto; tuttavia, è consentito valutare caratteristiche che dipendono dalla velocità a una velocità inferiore al momento della messa in servizio.
- (3) La conformità delle altre caratteristiche per la velocità prevista nella progettazione rimane valida.

**▼ B**

- (4) Per dichiarare l'interoperabilità alla velocità prevista, è necessario valutare la conformità delle sole caratteristiche temporaneamente non rispettate al momento in cui saranno portate al livello progettato.

6.4. **Valutazione del fascicolo di manutenzione**

- (1) Il punto 4.5 prevede che il gestore dell'infrastruttura disponga per ciascuna linea interoperabile di un fascicolo di manutenzione per il sottosistema «Infrastruttura».
- (2) L'organismo notificato deve confermare che il fascicolo di manutenzione esiste e che contiene gli elementi di cui al punto 4.5.1. L'organismo notificato non è responsabile della valutazione dell'idoneità dei requisiti dettagliati stabiliti nel fascicolo.

**▼ M1**

- (3) L'organismo notificato include nella documentazione tecnica di cui all'articolo 15, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797 un riferimento al fascicolo di manutenzione di cui al punto 4.5.1 della presente STI.

**▼ B**6.5. **Sottosistemi contenenti componenti di interoperabilità privi di dichiarazione CE**6.5.1. *Condizioni*

- (1) Fino al 31 maggio 2021 un organismo notificato può rilasciare un certificato CE di verifica relativo a un sottosistema anche se per alcuni componenti di interoperabilità del sottosistema non esiste una dichiarazione CE di conformità e/o idoneità all'impiego ai sensi della presente STI, a condizione che siano soddisfatti i criteri seguenti:
- a) l'organismo notificato ha verificato la conformità del sottosistema ai requisiti della sezione 4 e in relazione alle sezioni da 6.2 a 7 (escluso il punto 7.7 «Casi specifici») della presente STI. Inoltre, la conformità dei componenti di interoperabilità alle sezioni 5 e 6.1 non si applica, e
  - b) i componenti di interoperabilità, che non dispongono della pertinente dichiarazione CE di conformità e/o di idoneità all'impiego, sono stati utilizzati in un sottosistema già approvato e messo in servizio in almeno uno Stato membro prima dell'entrata in vigore della presente STI.
- (2) Non sono rilasciate dichiarazioni CE di conformità e/o idoneità all'impiego per i componenti di interoperabilità valutati in questo modo.

6.5.2. *Documentazione*

- (1) Il certificato di verifica CE del sottosistema indica chiaramente quali componenti di interoperabilità sono stati valutati dall'organismo notificato nel contesto della verifica del sottosistema.
- (2) La dichiarazione CE di verifica del sottosistema specifica chiaramente:
- a) quali componenti di interoperabilità sono stati valutati nell'ambito del sottosistema;
  - b) la conferma che il sottosistema contiene componenti di interoperabilità identici a quelli verificati nell'ambito del sottosistema;

▼ **B**

- e) per tali componenti di interoperabilità, la ragione o le ragioni per cui il fabbricante non ha fornito una dichiarazione CE di conformità o idoneità all'impiego prima di inserire i componenti nel sottosistema, compresa l'applicazione delle norme nazionali notificate ai sensi dell'► **M1** articolo 14 della direttiva (UE) 2016/797 ◀.

6.5.3. *Manutenzione dei sottosistemi certificati conformemente al punto 6.5.1*

- (1) Durante e dopo il periodo di transizione e dopo il termine dello stesso, fino a quando il sottosistema è aggiornato o rinnovato (tenendo conto della decisione dello Stato membro sull'applicazione delle STI), i componenti di interoperabilità sprovvisti di dichiarazione CE di conformità e/o di idoneità all'impiego e che sono dello stesso tipo possono essere utilizzati come prodotti sostitutivi nell'ambito della manutenzione (parti di ricambio) per il sottosistema, sotto la responsabilità dell'organismo responsabile della manutenzione.
- (2) L'organismo responsabile della manutenzione deve in ogni caso assicurare che i componenti dei prodotti sostitutivi nell'ambito della manutenzione siano idonei all'applicazione e che siano utilizzati nello stesso ambito e che consentano di ottenere l'interoperabilità all'interno del sistema ferroviario rispondendo nel contempo ai requisiti essenziali. Per tali componenti devono essere assicurate la tracciabilità e la certificazione in conformità a qualsiasi norma nazionale o internazionale, o a qualsiasi codice di buona prassi ampiamente riconosciuto nel settore ferroviario.

6.6. **Sottosistemi contenenti componenti di interoperabilità utilizzabili in servizio e adatti al riutilizzo**

6.6.1. *Condizioni*

- (1) Un organismo notificato può rilasciare un certificato CE di verifica relativo a un sottosistema anche se alcuni componenti di interoperabilità incorporati nel sottosistema sono componenti di interoperabilità utilizzabili in servizio e adatti al riutilizzo, a condizione che siano soddisfatti i criteri seguenti:
- a) l'organismo notificato ha verificato la conformità del sottosistema ai requisiti della sezione 4 e in relazione alle sezioni da 6.2 a 7 (escluso il punto 7.7 «Casi specifici») della presente STI. Inoltre, la conformità dei componenti di interoperabilità alla sezione 6.1 non si applica, e
- b) i componenti di interoperabilità non dispongono della pertinente dichiarazione CE di conformità e/o idoneità all'impiego.
- (2) Non sono rilasciate dichiarazioni CE di conformità e/o idoneità all'impiego per i componenti di interoperabilità valutati in questo modo.

6.6.2. *Documentazione*

- (1) Il certificato CE di verifica del sottosistema indica chiaramente quali componenti di interoperabilità sono stati valutati dall'organismo notificato nel contesto della verifica del sottosistema.
- (2) La dichiarazione CE di verifica del sottosistema specifica chiaramente:
- a) quali componenti di interoperabilità sono componenti di interoperabilità utilizzabili in servizio e adatti al riutilizzo;
- b) che il sottosistema contiene componenti di interoperabilità identici a quelli verificati come elementi del sottosistema.

**▼ B**6.6.3. *Impiego di componenti di interoperabilità utilizzabili in servizio nella manutenzione*

- (1) I componenti di interoperabilità utilizzabili in servizio e adatti al riutilizzo possono essere utilizzati come elementi sostituibili (pezzi di ricambio) per interventi di manutenzione del sottosistema sotto la responsabilità dell'organismo preposto alla manutenzione.
- (2) L'organismo responsabile della manutenzione deve in ogni caso assicurare che i componenti dei prodotti sostitutivi nell'ambito della manutenzione siano idonei all'applicazione e che siano utilizzati nello stesso ambito e che consentano di ottenere l'interoperabilità all'interno del sistema ferroviario rispondendo nel contempo ai requisiti essenziali. Per tali componenti devono essere assicurate la tracciabilità e la certificazione in conformità a qualsiasi norma nazionale o internazionale, o a qualsiasi codice di buona prassi ampiamente riconosciuto nel settore ferroviario.

7. **ATTUAZIONE DELLA STI «INFRASTRUTTURA»****▼ M1**

Gli Stati membri mettono a punto un piano per l'attuazione della presente STI tenendo conto della coerenza dell'intero sistema ferroviario dell'Unione europea. Tale piano comprende tutti i progetti riguardanti un nuovo sottosistema «infrastruttura», il suo rinnovo e la sua ristrutturazione, in linea con le disposizioni dei successivi punti da 7.1 a 7.7.

**▼ B**7.1. **Applicazione della presente STI alle linee ferroviarie**

Le sezioni da 4 a 6 e tutte le disposizioni specifiche dei successivi punti da 7.2 a 7.6 si applicano integralmente alle linee che rientrano nell'ambito di applicazione geografico della presente STI e che entreranno in servizio come linee interoperabili dopo l'entrata in vigore della presente STI.

7.2. **Applicazione della presente STI alle nuove linee ferroviarie**

- (1) Ai fini della presente STI per «nuova linea» si intende una linea che crea un percorso dove prima non ne esisteva alcuno.
- (2) Le situazioni seguenti, in cui l'obiettivo è aumentare la velocità o la capacità, possono essere considerate come linee ristrutturate e non come linee nuove:
  - a) il riallineamento di una parte di un percorso esistente,
  - b) la creazione di una circonvallazione,
  - c) l'aggiunta di uno o più binari su un percorso esistente, indipendentemente dalla distanza fra i binari originari e i binari nuovi.

7.3. **Applicazione della presente STI alle linee ferroviarie esistenti****▼ M1**7.3.1. *Ristrutturazione o rinnovo di una linea*

- 1) A norma dell'articolo 2, punto 14, della direttiva (UE) 2016/797, per «ristrutturazione» si intendono lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che comportano una modifica della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica, qualora tale documentazione sia presente, e che migliorano l'insieme delle prestazioni del sottosistema.
- 2) Il sottosistema «infrastruttura» di una linea è considerato ristrutturato nel quadro della presente STI quando almeno uno dei parametri di prestazione carico per asse e sagoma, di cui al punto 4.2.1, è stato migliorato al fine di conformarsi ai requisiti di un altro codice di traffico.

**▼ M1**

- 3) Conformemente all'articolo 2, punto 15, della direttiva (UE) 2016/797, per «rinnovo» si intendono lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema.
- 4) A tal fine, per lavoro importante di sostituzione si deve intendere un progetto intrapreso per sostituire sistematicamente gli elementi di una linea o di una sezione di una linea. Il rinnovo differisce dalla sostituzione nell'ambito della manutenzione, di cui al punto 7.3.3, in quanto offre la possibilità di realizzare una linea conforme alla STI. Un rinnovo è comparabile a una ristrutturazione, con la differenza che non comporta una modifica dei parametri di prestazioni.
- 5) La portata della ristrutturazione o del rinnovo del sottosistema «infrastruttura» può riguardare l'intero sottosistema su una determinata linea o solo alcune parti di esso. A norma dell'articolo 18, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/797, l'autorità nazionale di sicurezza esamina il progetto e decide se sia necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio.
- 6) Nei casi in cui è richiesta una nuova autorizzazione, le parti del sottosistema «infrastruttura» che rientrano nell'ambito di applicazione della ristrutturazione o del rinnovo sono conformi alla presente STI e sono soggette alla procedura di cui all'articolo 15 della direttiva (UE) 2016/797, a meno che non sia rilasciata un'autorizzazione di non applicazione delle STI a norma dell'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/797.
- 7) Nei casi in cui non è richiesta una nuova autorizzazione di messa in servizio, è raccomandata la conformità alla presente STI. Quando non è possibile ottenere tale conformità, l'ente appaltante ne comunica le ragioni allo Stato membro.

**▼ B**

---

**7.3.3. Sostituzione nell'ambito della manutenzione**

- (1) Quando le parti di un sottosistema su una linea sono oggetto di lavori di manutenzione, conformemente alla presente STI non è necessario prevedere una procedura di verifica formale e messa in servizio. Tuttavia, le sostituzioni nel quadro di una manutenzione dovrebbero essere effettuate, nei limiti di quanto ragionevolmente realizzabile, conformemente ai requisiti della presente STI.
- (2) L'obiettivo dovrebbe essere il progressivo sviluppo di una linea interoperabile grazie alle sostituzioni effettuate nel quadro della manutenzione.
- (3) Affinché una parte considerevole del sottosistema «infrastruttura» evolva progressivamente verso l'interoperabilità, il seguente gruppo di parametri fondamentali deve sempre essere adattato simultaneamente:
  - a) tracciato delle linee;
  - b) parametri dei binari;
  - c) dispositivi di armamento;
  - d) resistenza del binario ai carichi applicati;

**▼ B**

- e) resistenza delle strutture ai carichi da traffico;
- f) marciapiedi.

**▼ M1**

- (4) In questi casi si noti che ciascuno degli elementi di cui sopra, preso separatamente, non può assicurare la conformità dell'intero sottosistema. La conformità del sottosistema può essere dichiarata soltanto quando tutti gli elementi siano stati resi conformi alla STI.

**▼ B**

7.3.4. *Linee esistenti che non sono oggetto di un progetto di rinnovo o ristrutturazione*

La dimostrazione del livello di conformità delle linee esistenti ai parametri fondamentali della STI è facoltativa. La procedura per tale dimostrazione deve essere conforme alla raccomandazione 2014/881/UE della Commissione del 18 novembre 2014 <sup>(1)</sup>.

7.4. **Applicazione della presente STI a marciapiedi esistenti**

In caso di ristrutturazione o rinnovo del sottosistema infrastruttura si applicano le seguenti condizioni relative all'altezza del marciapiede disciplinate dal punto 4.2.9.2 della presente STI:

- a) per garantire la coerenza con uno specifico programma di ristrutturazione o rinnovo di una linea, o sezione di una linea, è consentito applicare altre altezze nominali dei marciapiedi;
- b) se le opere impongono di apportare modifiche strutturali a un elemento portante, è consentito applicare altre altezze nominali dei marciapiedi;

7.5. **La velocità come criterio di attuazione**

- (1) È consentito mettere in servizio una linea in quanto linea interoperabile a una velocità inferiore a quella per la quale è stata progettata. Tuttavia, in tal caso la linea non deve essere costruita in modo da impedire la futura adozione della velocità per la quale era stata progettata.
- (2) Per esempio, l'interasse deve essere adatto per la velocità per la quale la linea era stata progettata ma la sopraelevazione deve essere adeguata alla velocità di circolazione sulla linea al momento della sua entrata in servizio.
- (3) I requisiti per la valutazione della conformità in tale caso sono definiti nella sezione 6.3.

**▼ M1**

7.6. **Controllo della compatibilità con la tratta prima dell'utilizzo dei veicoli autorizzati**

La procedura applicata e i parametri del sottosistema «infrastruttura» che devono essere utilizzati dall'impresa ferroviaria ai fini del controllo della compatibilità con la tratta sono descritti al punto 4.2.2.5 e all'appendice D1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) della Commissione 2019/773 <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Raccomandazione 2014/881/UE della Commissione del 18 novembre 2014 relativa alla procedura di dimostrazione della conformità delle linee ferroviarie esistenti ai parametri fondamentali delle specifiche tecniche di interoperabilità (cfr. pag. 520 della presente Gazzetta ufficiale).

<sup>(2)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione, del 16 maggio 2019, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità concernente il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2012/757/UE della Commissione (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 5).

**▼B**7.7. **Casi specifici**

I seguenti casi specifici possono essere applicati su determinate reti. I casi specifici sono classificati come:

- a) casi «P»: casi permanenti;
- b) casi «T»: casi temporanei, per i quali si raccomanda di raggiungere il sistema definitivo entro il 2020 (obiettivo stabilito dalla decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1), quale modificata dalla decisione n. 884/2004/CE (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 12).

**▼M1**

Tutti i casi specifici e le relative date devono essere riesaminati nel corso delle future revisioni della STI al fine di limitarne l'ambito di applicazione tecnico e geografico sulla base di una valutazione del loro impatto su sicurezza, interoperabilità, servizi transfrontalieri e corridoi TEN-T nonché dell'impatto a livello pratico ed economico del loro mantenimento o della loro eliminazione. Sarà tenuta in particolare considerazione la disponibilità di finanziamenti dell'UE.

I casi specifici devono essere limitati alla tratta o alla rete in cui sono strettamente necessari e sono presi in considerazione attraverso le procedure di compatibilità con la tratta.

**▼B**7.7.1. *Particolarità della rete austriaca*

## 7.7.1.1. Altezza dei marciapiedi (4.2.9.2)

Casi P

Per altre parti della rete ferroviaria dell'Unione, di cui all'articolo 2, paragrafo 4, del presente regolamento, in caso di rinnovo e ristrutturazione, è ammessa un'altezza nominale dei marciapiedi di 380 mm al di sopra della superficie di rotolamento.

7.7.2. *Particolarità della rete belga*

## 7.7.2.1. Distanza dei marciapiedi (4.2.9.3)

Casi P

**▼M1**

Per altezze dei marciapiedi di 550 mm e 760 mm il valore convenzionale  $b_{q0}$  della distanza del marciapiede è calcolato applicando le seguenti formule:

**▼B**

$$b_{q0} = 1\,650 + \frac{5\,000}{R} \quad \text{in curva con raggio } 1\,000 \leq R \leq \infty \text{ (m);}$$

$$b_{q0} = 1\,650 + \frac{26\,470}{R} - 21,5 \quad \text{in curva con raggio } R < 1\,000 \text{ (m).}$$

7.7.3. *Particolarità della rete bulgara*

## 7.7.3.1. Altezza dei marciapiedi (4.2.9.2)

Casi P

Per marciapiedi rinnovati o ristrutturati è ammessa un'altezza nominale dei marciapiedi di 300 mm e 1 100 mm al di sopra della superficie di rotolamento.

<sup>(1)</sup> Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1), quale modificata dalla decisione n. 884/2004/CE (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 12).

**▼B**

- 7.7.3.2. Distanza dei marciapiedi (4.2.9.3)  
Casi P  
Diversamente da quanto stabilito ai punti 4.2.9.3(1) e 4.2.9.3(2), la distanza dei marciapiedi è:
- a) 1 650 mm per i marciapiedi di altezza pari a 300 mm e
  - b) 1 750 mm per i marciapiedi di altezza pari a 1 100 mm.
- 7.7.4. *Particolarità della rete danese*
- 7.7.4.1. Altezza dei marciapiedi (4.2.9.2)  
Casi P  
Per i servizi della S-Tog è ammessa un'altezza nominale dei marciapiedi di 920 mm al di sopra della superficie di rotolamento.
- 7.7.5. *Particolarità della rete estone*
- 7.7.5.1. Scartamento nominale (4.2.4.1)  
Casi P  
Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.4.1(2), per il sistema con scartamento da 1 520 mm lo scartamento standard nominale è di 1 520 mm o di 1 524 mm.
- 7.7.5.2. Resistenza di ponti nuovi ai carichi del traffico (4.2.7.1)  
Casi P  
Per il sistema con scartamento da 1 520 mm, su linee con un carico per asse di 30 t, è ammesso progettare strutture per sostenere carichi verticali conformemente al modello di carico di cui all'appendice M della presente STI.
- 7.7.5.3. Limite di azione immediata per dispositivi di armamento (4.2.8.6)  
Casi P  
Diversamente da quanto stabilito al sottopunto 4.2.8.6(3)(a), per il sistema con scartamento da 1 520 mm il valore minimo di passaggio nel punto più stretto tra la rotaia del deviatoio aperta e la rotaia contrago è 54 mm.
- 7.7.6. *Particolarità della rete finlandese*
- 7.7.6.1. Categorie di linea STI (4.2.1.)  
Casi P  
Al posto delle sagome specificate nelle colonne «Sagoma» delle tabelle 2 e 3 del punto 4.2.1(6), per lo scartamento nominale da 1 524 mm è consentito l'uso della sagoma FIN1.
- 7.7.6.2. Sagoma limite (4.2.3.1)  
Casi P  
(1) Diversamente da quanto stabilito ai punti 4.2.3.1(1) e 4.2.3.1(2), per lo scartamento nominale da 1 524 mm sia la parte superiore che la parte inferiore della sagoma limite sono stabilite sulla base della sagoma FIN1. Tali sagome sono definite nell'allegato D, sezione D4.4 della norma EN 15273-3:2013.

**▼B**

- (2) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.1(3), per lo scartamento nominale da 1 524 mm i calcoli della sagoma limite sono effettuati usando il metodo statico in conformità ai requisiti delle sezioni 5, 6 e 10 dell'allegato D, sezione D4.4 della norma EN 15273-3:2013.

## 7.7.6.3. Interasse dei binari (4.2.3.2)

## Casi P

- (1) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.2(1), per lo scartamento nominale da 1 524 mm l'interasse dei binari è stabilito sulla base della sagoma FIN1.
- (2) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.2(2), per il sistema di scartamento da 1 524 mm l'interasse nominale orizzontale dei binari per le nuove linee è specificato per il progetto e non deve essere inferiore ai valori della tabella 21; esso tiene conto dei margini per gli effetti aerodinamici.

Tabella 21

**Interasse nominale orizzontale minimo**

Velocità massima consentita (km/h)	Interasse nominale orizzontale minimo dei binari [m]
$v \leq 120$	4,10
$120 < v \leq 160$	4,30
$160 < v \leq 200$	4,50
$200 < v \leq 250$	4,70
$v > 250$	5,00

- (3) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.2(3), per il sistema con scartamento da 1 524 mm l'interasse dei binari deve essere almeno conforme ai requisiti relativi all'interasse d'installazione minimo dei binari, definito in conformità all'allegato D, sezione D4.4.5 della norma EN 15273-3:2013.

## 7.7.6.4. Raggio minimo di curvatura orizzontale (4.2.3.4)

## Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.4(3), per il sistema con scartamento da 1 524 mm le controcurve (escluse le controcurve nelle stazioni di smistamento in cui i carri sono movimentati singolarmente) con raggio compreso fra 150 m e 275 m per le nuove linee sono progettate in conformità alla tabella 22 in modo da evitare il blocco dei respingenti.

Tabella 22

**Limiti di lunghezza di tratti di binario intermedi rettilinei tra due lunghe curve circolari in direzioni opposte [m] (\*)**

Catena di allineamento (*)	Limiti per i binari destinati al traffico misto [m]
$R = 150 \text{ m} \text{ — rettilineo — } R = 150 \text{ m}$	16,9
$R = 160 \text{ m} \text{ — rettilineo — } R = 160 \text{ m}$	15,0
$R = 170 \text{ m} \text{ — rettilineo — } R = 170 \text{ m}$	13,5

## ▼B

Catena di allineamento (*)	Limiti per i binari destinati al traffico misto [m]
$R = 180 \text{ m} \text{ — rettilineo — } R = 180 \text{ m}$	12,2
$R = 190 \text{ m} \text{ — rettilineo — } R = 190 \text{ m}$	11,1
$R = 200 \text{ m} \text{ — rettilineo — } R = 200 \text{ m}$	10,00
$R = 210 \text{ m} \text{ — rettilineo — } R = 210 \text{ m}$	9,1
$R = 220 \text{ m} \text{ — rettilineo — } R = 220 \text{ m}$	8,2
$R = 230 \text{ m} \text{ — rettilineo — } R = 230 \text{ m}$	7,3
$R = 240 \text{ m} \text{ — rettilineo — } R = 240 \text{ m}$	6,4
$R = 250 \text{ m} \text{ — rettilineo — } R = 250 \text{ m}$	5,4
$R = 260 \text{ m} \text{ — rettilineo — } R = 260 \text{ m}$	4,1
$R = 270 \text{ m} \text{ — rettilineo — } R = 270 \text{ m}$	2,0
$R = 275 \text{ m} \text{ — rettilineo — } R = 275 \text{ m}$	0

(\*) Nota: Nel caso di curve contrapposte con raggi differenti, per la progettazione dei tratti rettilinei tra le curve si utilizza il raggio della curva più piccola.

## 7.7.6.5. Scartamento nominale (4.2.4.1)

## Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.4.1(1), lo scartamento nominale è di 1 524 mm.

## 7.7.6.6. Sopraelevazione (4.2.4.2)

## Casi P

(1) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.4.2(1), per lo scartamento nominale da 1 524 mm la sopraelevazione di progetto non deve superare 180 mm per binari con o senza ballast.

(2) In deroga al punto 4.2.4.2(3), per lo scartamento nominale da 1 524 mm sulle nuove linee con traffico misto o merci e con curve aventi un raggio inferiore a 320 m e un raccordo di sopraelevazione superiore a 1 mm/m, la sopraelevazione deve essere compresa tra i limiti indicati nella formula seguente:

$$D \leq (R - 50) \times 0,7$$

dove D rappresenta la sopraelevazione in mm e R il raggio in m.

## 7.7.6.7. Lunghezza massima dello spazio non guidato dei cuori doppi delle intersezioni (4.2.5.3)

## Casi P

Al punto 1) dell'appendice J, per lo scartamento nominale da 1 524 mm:

a) Diversamente da quanto stabilito al sottopunto (J.1)(b), il raggio minimo attraverso un cuore doppio di una intersezione è 200 m; per un raggio compreso tra 200-220 m il piccolo raggio è compensato allargando lo scartamento.

**▼B**

b) Diversamente da quanto stabilito al sottopunto (J.1)(c), l'altezza minima della controrotaia è pari a 39 mm.

7.7.6.8. Limite di azione immediata per lo scartamento in quanto difetto isolato (4.2.8.4)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.8.4(1), per lo scartamento nominale da 1 524 mm i limiti di azione immediata dello scartamento in quanto difetto isolato sono riportati nella tabella 23.

Tabella 23

**Limiti di azione immediata dello scartamento nominale da 1 524 mm**

Velocità [km/h]	Dimensioni [mm]	
	Scartamento minimo	Scartamento massimo
$v \leq 60$	1 515	1 554
$60 < v \leq 120$	1 516	1 552
$120 < v \leq 160$	1 517	1 547
$160 < v \leq 200$	1 518	1 543
$200 < v \leq 250$	1 519	1 539
$v > 250$	1 520	1 539

7.7.6.9. Limite di azione immediata per la sopraelevazione (4.2.8.5)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.8.5(1), per lo scartamento nominale da 1 524 mm la sopraelevazione massima consentita in servizio è 190 mm.

7.7.6.10. Limite di azione immediata per dispositivi di armamento (4.2.8.6)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.8.6(1), per lo scartamento nominale da 1 524 mm le caratteristiche tecniche dei dispositivi di armamento devono essere conformi ai seguenti valori in condizioni di esercizio:

a) valore massimo dello spazio di libero passaggio tra gli aghi: 1 469 mm.

Tale valore può essere aumentato se il gestore dell'infrastruttura dimostra che il sistema di attivazione e di bloccaggio dello scambio può resistere all'impatto delle forze trasversali di una sala montata.

b) Valore minimo della protezione della punta fissa del cuore dei deviatori: 1 476 mm.

Questo valore è misurato 14 mm al di sotto della superficie di rotolamento e sulla linea teorica di riferimento, a distanza idonea dalla punta effettiva (RP) del deviatore come indicato nella figura 2.

Per i deviatori con ritrazione della punta, questo valore può essere ridotto. In questo caso, il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare che la ritrazione della punta è sufficiente per garantire che la ruota non entra in collisione con il cuore della punta effettiva (RP).

**▼B**

- e) Valore massimo dello spazio di libero passaggio nella zona del cuore d'incrocio: 1 440 mm.
- d) Valore massimo dello spazio di libero passaggio all'ingresso controrotaia/zampa di lepre: 1 469 mm.
- e) Larghezza minima della gola: 42 mm.
- f) Profondità minima della gola: 40 mm.
- g) Altezza massima della controrotaia: 55 mm.

## 7.7.6.11. Distanza dei marciapiedi (4.2.9.3)

## Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.9.3(1), per lo scartamento nominale da 1 524 mm la distanza tra l'asse del binario e il bordo del marciapiede parallelo al piano di rotolamento è stabilita sulla base della sagoma limite di installazione ed è definita nel capitolo 13 della norma EN 15273-3:2013. La sagoma limite di installazione è fissata sulla base della sagoma FIN1. La distanza minima di  $b_q$ , calcolata come nel capitolo 13 della norma EN 15273-3:2013, è successivamente indicata come  $b_{q\text{lim}}$ .

## 7.7.6.12. Impianti di pulizia esterna del treno (4.2.12.3)

## Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.12.3(1), per lo scartamento nominale da 1 524 mm l'eventuale impianto di lavaggio deve essere in grado di lavare le fiancate esterne dei treni a uno o due piani, di altezza compresa tra:

- a) 330 e 4 367 mm per i treni a un piano;
- b) 330 e 5 300 mm per i treni a due piani.

## 7.7.6.13. Valutazione della sagoma limite (6.2.4.1.)

## Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 6.2.4.1(1), per lo scartamento nominale da 1 524 mm la valutazione della sagoma limite in sede di esame del progetto viene effettuata sulla base di sezioni trasversali caratteristiche utilizzando i risultati dei calcoli effettuati dal gestore dell'infrastruttura o dall'ente appaltante sulla base delle sezioni 5, 6 e 10 e dell'allegato D, sezione D.4.8, della norma EN 15273-3:2013.

7.7.7. *Particolarità della rete francese*

## 7.7.7.1. Altezza dei marciapiedi (4.2.9.2)

## Casi P

Per la rete ferroviaria dell'Ile-de-France è ammessa un'altezza nominale dei marciapiedi di 920 mm al di sopra della superficie di rotolamento.

7.7.8. *Particolarità della rete tedesca*

## 7.7.8.1. Altezza dei marciapiedi (4.2.9.2)

## Casi P

Per i servizi della S-Bahn è ammessa un'altezza nominale dei marciapiedi di 960 mm al di sopra della superficie di rotolamento.

**▼B**7.7.9. *Particolarità della rete greca*

## 7.7.9.1. Altezza dei marciapiedi (4.2.9.2)

Casi P

È ammessa un'altezza nominale dei marciapiedi di 300 mm al di sopra della superficie di rotolamento.

7.7.10. *Particolarità della rete italiana*

## 7.7.10.1. Distanza dei marciapiedi (4.2.9.3)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.9.3(1), per i marciapiedi con altezza di 550 mm la distanza  $b_{q\text{lim}}$  [mm] tra l'asse del binario e il bordo del marciapiede parallelo al piano di rotolamento è calcolata applicando la seguente formula:

a) sui rettifili e nel lato interno delle curve:

$$b_{q\text{lim}} = 1\,650 + 3\,750/R + (g - 1\,435)/2 + 11,5$$

b) all'esterno delle curve:

$$b_{q\text{lim}} = 1\,650 + 3\,750/R + (g - 1\,435)/2 + 11,5 + 220 * \tan\delta$$

dove R è il raggio del binario, in metri, g è lo scartamento,  $\delta$  è l'angolo della sopraelevazione con la linea orizzontale.

## 7.7.10.2. Conicità equivalente (4.2.4.5)

Casi P

(1) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.4.5(3), i valori di progetto dello scartamento, del profilo del fungo della rotaia e dell'inclinazione della rotaia per il binario di corsa devono essere scelti in modo da garantire che non siano superati i limiti della conicità equivalente riportati nella tabella 24.

Tabella 24

**Valori limite di progetto della conicità equivalente**

Velocità [km/h]	Profilo della ruota	
	S1002, GV1/40	EPS
$v \leq 60$	Valutazione non richiesta	
$60 < v \leq 200$	0,25	0,30
$200 < v \leq 280$	0,20	N.D.
$v > 280$	0,10	N.D.

(2) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.4.5 (4), le sale montate seguenti devono essere progettate per la circolazione sulle condizioni dei binari specificate (simulate mediante il calcolo conformemente alla norma EN 15302:2008+A1:2010):

a) S 1002 quali definite nell'allegato C della norma EN 13715:2006 +A1:2010 con SR1.

b) S 1002 quali definite nell'allegato C della norma EN 13715:2006 +A1:2010 con SR2.

c) GV 1/40 quali definite nell'allegato B della norma EN 13715:2006 +A1:2010 con SR1.

**▼B**

d) GV 1/40 quali definite nell'allegato B della norma EN 13715:2006 +A1:2010 con SR2.

e) EPS quale definito nell'allegato C della norma EN 13715:2006 +A1:2010 con SR1.

Per SR1 e SR2 si applicano i seguenti valori:

f) Per il sistema con scartamento da 1 435 mm SR1 = 1 420 mm e SR2 = 1 426 mm.

7.7.10.3. Conicità equivalente in servizio (4.2.11.2).

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.11.2.(2), il gestore dell'infrastruttura misura lo scartamento e i profili del fungo della rotaia nel sito di cui trattasi a una distanza di circa 10 m. La conicità equivalente media su 100 m è calcolata mediante modellizzazione con le sale montate (a) – (e) di cui al punto 7.7.10.2(2) della presente STI per verificare la conformità, ai fini dell'indagine congiunta, con la conicità equivalente limite per i binari specificati alla tabella 14.

7.7.11. *Particolarità della rete lettone*

7.7.11.1. Resistenza dei ponti nuovi ai carichi di traffico (4.2.8.1) — carichi verticali (4.2.7.1.1)

Casi P

(1) In relazione al sottopunto 4.2.7.1.1(1)(a) per il sistema con scartamento da 1 520 mm, si applica il modello di carico 71 con un carico distribuito  $q_{vk}$  di 100 kN/m.

**▼M1**

7.7.12. *Particolarità della rete polacca*

7.7.12.1. Categorie di linea STI (4.2.1.)

Casi P

Al punto 4.2.1(7), tabella 2, rigo P3, sulle linee ferroviarie polacche rinnovate o ristrutturate, al posto della sagoma DE3 è ammessa la sagoma G2.

7.7.12.2. Interasse dei binari (4.2.3.2)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.2(4), per il sistema con scartamento da 1 520 mm, nel caso di binari delle stazioni per il carico diretto di merci da un carro all'altro è ammesso un interasse nominale orizzontale minimo di 3,60 m.

7.7.12.3. Raggio minimo di curvatura orizzontale (4.2.3.4)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.4(3), per il sistema con scartamento da 1 520 mm su binari diversi dai binari principali, le curve contrapposte con raggio compreso tra 150 e 250 m sono progettate con una sezione di binario rettilineo di almeno 10 m tra le curve.

**▼B**

**▼B**

## 7.7.12.4. Raggio minimo di curvatura verticale (4.2.3.5)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.5(3), per lo scartamento da 1 520 mm, il raggio di curvatura verticale (esclusi i dorsi d'asino nelle stazioni di smistamento) deve essere di almeno 2 000 m sia sui dossi che negli avvallamenti.

## 7.7.12.5. Insufficienza di sopraelevazione (4.2.4.3)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.4.3(3), per tutti i tipi di materiale rotabile per lo scartamento da 1 520 mm l'insufficienza di sopraelevazione non deve superare 130 mm.

## 7.7.12.6. Cambio brusco dell'insufficienza di sopraelevazione

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.4.4(3), per lo scartamento da 1 520 mm si applicano i requisiti dei punti 4.2.4.4(1) e 4.2.4.4(2).

## 7.7.12.7. Limite di azione immediata per lo sghembo del binario (4.2.8.3)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito ai punti 4.2.8.3(4) e 4.2.8.3(5), per lo scartamento da 1 520 mm si applicano i punti da 4.2.8.3(1) a 4.2.8.3(3).

## 7.7.12.8. Limite di azione immediata per lo scartamento in quanto difetto isolato (4.2.8.4)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito ai requisiti della tabella 13 di cui al punto 4.2.8.4(2), i valori limite per lo scartamento da 1 520 mm in Polonia sono riportati nella tabella seguente:

Tabella 25

**Limiti di azione immediata dello scartamento per lo scartamento da 1 520 mm in Polonia**

Velocità [km/h]	Dimensioni [mm]	
	Scartamento minimo	Scartamento massimo
$V < 50$	1 511	1 548
$50 \leq V \leq 140$	1 512	1 548
$V > 140$	1 512	1 536

## 7.7.12.9. Limite di azione immediata per dispositivi di armamento (4.2.8.6)

Casi P

(1) Diversamente da quanto stabilito al sottopunto 4.2.8.6(1)(d), per taluni tipi di scambi con  $R = 190$  m e incroci con inclinazione di 1:9 e 1:4,444 per lo spazio libero di passaggio è ammesso un valore massimo di 1 385 mm all'ingresso della controrotaia/zampa di lepre.

(2) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.8.6(3), per lo scartamento da 1 520 mm le caratteristiche tecniche dei dispositivi di armamento devono essere conformi ai seguenti valori in condizioni di esercizio:

**▼B**

- a) valore massimo dello spazio di libero passaggio tra gli aghi: 1 460 mm.

Tale valore può essere aumentato se il gestore dell'infrastruttura dimostra che il sistema di attivazione e di bloccaggio dello scambio può resistere all'impatto delle forze trasversali di una sala montata.

- b) Valore minimo della protezione della punta fissa del cuore dei deviatori: 1 472 mm.

Questo valore è misurato 14 mm al di sotto della superficie di rotolamento e sulla linea teorica di riferimento, a distanza idonea dalla punta effettiva (RP) del deviatore come indicato nella figura 2.

Per i deviatori con ritrazione della punta, questo valore può essere ridotto. In questo caso, il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare che la ritrazione della punta è sufficiente per garantire che la ruota non entra in collisione con il cuore della punta effettiva (RP).

- c) Valore massimo dello spazio di libero passaggio nella zona del cuore d'incrocio: 1 436 mm.

- d) Larghezza minima della gola: 38 mm.

- e) Profondità minima della gola: 40 mm.

- f) Altezza massima della controrotaia: 55 mm.

#### 7.7.12.10. Altezza dei marciapiedi (4.2.9.2)

Casi P

- (1) Nel caso dei marciapiedi utilizzati per i servizi ferroviari urbani e suburbani, è ammessa un'altezza nominale del marciapiede di 960 mm al di sopra della superficie di rotolamento.

- (2) Per linee rinnovate o ristrutturate con velocità non superiore a 160 km/h è ammessa un'altezza nominale del marciapiede compresa tra 220 e 380 mm al di sopra della superficie di rotolamento.

#### 7.7.12.11. Conicità equivalente in servizio (4.2.11.2).

Casi T

Fino all'introduzione di apparecchiature per la misurazione degli elementi richiesti ai fini del calcolo della conicità equivalente in servizio, in Polonia è consentito non verificare tale parametro.

#### 7.7.12.12. Traverse (punto 5.3.3).

Casi P

Il requisito del punto 5.3.3(2) si applica in caso di velocità superiori a 250 km/h.

#### 7.7.13. Particolarità della rete portoghese

##### 7.7.13.1. Sagoma limite (4.2.3.1)

Casi P

- (1) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.1(1), per lo scartamento nominale da 1 668 mm la parte superiore della sagoma limite è stabilita sulla base delle sagome riportate nelle tabelle 26 e 27 dell'allegato D, sezione D4.3, della norma EN 15273-3:2013.

**▼B**

Tabella 26

**Sagome utilizzate in Portogallo per il traffico passeggeri**

Codice di traffico	Sagoma
P1	PTc
P2	PTb+
P3	PTc
P4	PTb+
P5	PTb
P6	PTb

Tabella 27

**Sagome utilizzate in Portogallo per il traffico merci**

Codice di traffico	Sagoma
F1	PTc
F2	PTb+
F3	PTb
F4	PTb

(2) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.1(2), per lo scartamento nominale da 1 668 mm la parte inferiore della sagoma limite deve essere conforme all'allegato D, sezione D.4.3.4, della norma EN 15273-3:2013.

(3) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.1(3), per lo scartamento nominale da 1 668 mm i calcoli della sagoma limite sono effettuati usando il metodo cinematico in conformità ai requisiti dell'allegato D, sezione D.4.3, della norma EN 15273-3:2013.

## 7.7.13.2. Interasse dei binari (4.2.3.2)

## Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.2(1), per lo scartamento nominale da 1 668 mm l'interasse dei binari è stabilito sulla base dei profili di riferimento PTb, PTb+ o PTc definiti nell'allegato D, sezione D.4.3, della norma EN 15273-3:2013.

## 7.7.13.3. Limite di azione immediata per lo scartamento in quanto difetto isolato (4.2.8.4)

## Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.8.4(1), per lo scartamento nominale da 1 668 mm i limiti di azione immediata dello scartamento in quanto difetto isolato sono riportati nella tabella 28.

**▼B**

Tabella 28

**Limite di azione immediata dello scartamento della rete portoghese**

Velocità [km/h]	Dimensioni [mm]	
	Scartamento minimo	Scartamento massimo
$V \leq 120$	1 657	1 703
$120 < V \leq 160$	1 658	1 703
$160 < V \leq 230$	1 661	1 696
$V > 230$	1 663	1 696

## 7.7.13.4. Limite di azione immediata per dispositivi di armamento (4.2.8.6)

## Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.8.6(1), per lo scartamento nominale da 1 668 mm le caratteristiche tecniche dei dispositivi di armamento devono essere conformi ai seguenti valori in condizioni di esercizio:

- a) Valore massimo dello spazio di libero passaggio tra gli aghi: 1 618 mm.

Tale valore può essere aumentato se il gestore dell'infrastruttura dimostra che il sistema di attivazione e di bloccaggio dello scambio può resistere all'impatto delle forze trasversali di una sala montata.

- b) Valore minimo della protezione della punta fissa del cuore dei deviatori: 1 625 mm.

Questo valore è misurato 14 mm al di sotto della superficie di rotolamento e sulla linea teorica di riferimento, a distanza idonea dalla punta effettiva (RP) del deviatore come indicato nella figura 2.

Per i deviatori con ritrazione della punta, questo valore può essere ridotto. In questo caso, il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare che la ritrazione della punta è sufficiente per garantire che la ruota non entra in collisione con il cuore della punta effettiva (RP).

- c) Valore massimo dello spazio di libero passaggio nella zona del cuore d'incrocio: 1 590 mm.
- d) Valore massimo dello spazio di libero passaggio all'ingresso controrotaia/zampa di lepre: 1 618 mm.
- e) Larghezza minima della gola: 38 mm.
- f) Profondità minima della gola: 40 mm.
- g) Altezza massima della controrotaia: 70 mm.

**▼M1**

## 7.7.13.5. Altezza dei marciapiedi (4.2.9.2)

## Casi P

Per lo scartamento nominale da 1 668 mm, in caso di marciapiedi nuovi o ristrutturati, è ammessa un'altezza nominale del marciapiede di 685 mm (uso generale) e 900 mm (traffico urbano e suburbano) al di sopra della superficie di rotolamento per raggi superiori rispettivamente a 300 m o a 350 m.

**▼B**

## 7.7.13.6. Distanza dei marciapiedi (4.2.9.3)

Casi P

- (1) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.9.3(1), per lo scartamento nominale da 1 668 mm la distanza tra l'asse del binario e il bordo del marciapiede parallelo al piano di rotolamento ( $b_q$ ), secondo la definizione del capitolo 13 della norma EN 15273-3:2013, è stabilita sulla base della sagoma limite di installazione ( $b_{q\text{lim}}$ ). La sagoma limite di installazione è calcolata sulla base della sagoma PTb+ di cui all'allegato D, sezione D.4.3, della norma EN 15273-3:2013.
- (2) Per il sistema di binario a tre rotaie, la sagoma limite di installazione è il profilo esterno risultante dalla sovrapposizione della sagoma d'installazione centrata sullo scartamento da 1 668 e della sagoma d'installazione di cui al punto 4.2.9.3(1) centrata sullo scartamento da 1 435 mm.

## 7.7.13.7. Valutazione della sagoma limite (6.2.4.1.)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 6.2.4.1(1), per lo scartamento nominale da 1 668 mm la valutazione della sagoma limite in sede di esame del progetto viene effettuata sulla base di sezioni trasversali caratteristiche utilizzando i risultati dei calcoli effettuati dal gestore dell'infrastruttura o dall'ente appaltante sulla base dei capitoli 5, 7 e 10 e della sezione D.4.3, della norma EN 15273-3:2013.

## 7.7.13.8. Valutazione della variazione massima di pressione in galleria (6.2.4.12)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 6.2.4.12(3), per lo scartamento nominale da 1 668 mm la superficie delle sezioni trasversali di riferimento da considerare (costante lungo il treno), indipendentemente dai veicoli, a motore o trainati, deve essere:

- a) 12 m<sup>2</sup> per i veicoli progettati per la sagoma cinematica di riferimento PTC;
- b) 11 m<sup>2</sup> per i veicoli progettati per le sagome cinematiche di riferimento PTb e PTb+.

La sagoma del veicolo da prendere in considerazione è stabilita sulla base della sagoma selezionata conformemente al punto 7.7.13.1.

7.7.14. *Particolarità della rete della Repubblica d'Irlanda*

## 7.7.14.1. Sagoma limite (4.2.3.1)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.1(5), per lo scartamento nominale da 1 600 mm è consentito applicare la sagoma limite uniforme IRL2, come indicato nell'appendice O della presente STI.

## 7.7.14.2. Interasse dei binari (4.2.3.2)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.2(6), per lo scartamento nominale da 1 600 mm, l'interasse dei binari è fissato sulla base delle sagome selezionate conformemente al punto 7.7.14.1. L'interasse nominale orizzontale dei binari è specificato per il progetto e non deve essere inferiore a 3,47 m per la sagoma IRL2; esso tiene conto dei margini per gli effetti aerodinamici.

**▼B**

## 7.7.14.3. Valutazione della sagoma limite (6.2.4.1)

## Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 6.2.4.1(5), per lo scartamento da 1 600 mm la valutazione della sagoma limite in sede di esame del progetto deve essere effettuata sulla base di sezioni trasversali caratteristiche utilizzando la sagoma limite «IRL2» quale definito nell'appendice O della presente STI.

## 7.7.15. Particolarità della rete spagnola

## 7.7.15.1. Sagoma limite (4.2.3.1)

## Casi P

(1) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.1(1), per lo scartamento nominale da 1 668 mm la parte superiore della sagoma limite per le nuove linee è stabilita sulla base delle sagome riportate nelle tabelle 29 e 30 dell'allegato D, sezione D.4.11, della norma EN 15273-3:2013.

Tabella 29

**Sagome per il trasporto passeggeri sulla rete spagnola**

Codice di traffico	Sagoma delle parti superiori
P1	GEC16
P2	GEB16
P3	GEC16
P4	GEB16
P5	GEB16
P6	GHE16

Tabella 30

**Sagome per il trasporto merci sulla rete spagnola**

Codice di traffico	Sagoma delle parti superiori
F1	GEC16
F2	GEB16
F3	GEB16
F4	GHE16

Nel caso di linee nuove o ristrutturate la parte superiore della sagoma limite è stabilita sulla base della sagoma GHE16 definita nell'allegato D, sezione D.4.11, della norma EN 15273-3:2013.

(2) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.1(2), per lo scartamento nominale da 1 668 mm la parte inferiore della sagoma limite è GEI2 di cui all'appendice P della presente STI. Quando i binari sono dotati di freni di rotaia, alla parte inferiore della sagoma si applica la sagoma limite GEI1, quale definita nell'appendice P della presente STI.

**▼B**

(3) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.1(3), per lo scartamento nominale da 1 668 mm i calcoli della sagoma limite sono effettuati usando il metodo cinematico in conformità ai requisiti dell'allegato D, sezione D.4.11, della norma EN 15273-3:2013 per le parti superiori e dell'appendice P della presente STI per le parti inferiori.

## 7.7.15.2. Interasse dei binari (4.2.3.2)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.2(1), per lo scartamento nominale da 1 668 mm l'interasse dei binari è stabilito sulla base delle sagome per le parti superiori GHE16, GEB16 o GEC16 di cui all'allegato D, sezione D.4.11, della norma EN 15273-3:2013.

## 7.7.15.3. Sghebo del binario di progetto dovuto all'azione del traffico ferroviario (4.2.7.1.6)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.7.1.6, per lo scartamento nominale da 1 668 mm lo sghebo totale massimo di progetto del binario dovuto all'azione del traffico ferroviario non deve superare 8 mm/3 m.

## 7.7.15.4. Limite di azione immediata per lo scartamento in quanto difetto isolato (4.2.8.4)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.8.4(1), per lo scartamento nominale da 1 668 mm i limiti di azione immediata dello scartamento in quanto difetto isolato sono riportati nella tabella 31.

Tabella 31

**Limite di azione immediata dello scartamento da 1 668**

Velocità [km/h]	Dimensioni [mm]	
	Scartamento minimo	Scartamento massimo
$V \leq 80$	1 659	1 698
$80 < V \leq 120$	1 659	1 691
$120 < V \leq 160$	1 660	1 688
$160 < V \leq 200$	1 661	1 686
$200 < V \leq 240$	1 663	1 684
$240 < V \leq 280$	1 663	1 682
$280 < V \leq 320$	1 664	1 680
$320 < V \leq 350$	1 665	1 679

## 7.7.15.5. Limite di azione immediata per dispositivi di armamento (4.2.8.6)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.8.6(1), per lo scartamento nominale da 1 668 mm le caratteristiche tecniche dei dispositivi di armamento devono essere conformi ai seguenti valori in condizioni di esercizio:

- a) Valore massimo dello spazio di libero passaggio tra gli aghi: 1 618 mm.

Tale valore può essere aumentato se il gestore dell'infrastruttura dimostra che il sistema di attivazione e di bloccaggio dello scambio può resistere all'impatto delle forze trasversali di una sala montata.

**▼B**

- b) Valore minimo della protezione della punta fissa del cuore dei deviatori: 1 626 mm.

Questo valore è misurato 14 mm al di sotto della superficie di rotolamento e sulla linea teorica di riferimento, a distanza idonea dalla punta effettiva (RP) del deviatore come indicato nella figura 2.

Per i deviatori con ritrazione della punta, questo valore può essere ridotto. In questo caso, il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare che la ritrazione della punta è sufficiente per garantire che la ruota non entra in collisione con il cuore della punta effettiva (RP).

- c) Valore massimo dello spazio di libero passaggio nella zona del cuore d'incrocio: 1 590 mm.
- d) Valore massimo dello spazio di libero passaggio all'ingresso controrotaia/zampa di lepre: 1 620 mm.
- e) Larghezza minima della gola: 38 mm.
- f) Profondità minima della gola: 40 mm.
- g) Altezza massima della controrotaia: 70 mm.

#### 7.7.15.6. Altezza dei marciapiedi (4.2.9.2)

Casi P

L'altezza nominale ammessa per i marciapiedi destinati al traffico

- a) pendolari o regionale, o
- b) pendolari e di lunga distanza
- c) regionale e di lunga distanza

che vi si ferma nelle normali condizioni di servizio è 680 mm al di sopra della superficie di rotolamento per un raggio pari o superiore a 300 m.

#### 7.7.15.7. Distanza dei marciapiedi (4.2.9.3)

Casi P

- (1) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.9.3(1), per lo scartamento nominale da 1 668 mm la distanza tra l'asse del binario e il bordo del marciapiede parallelo al piano di rotolamento ( $b_q$ ), secondo la definizione del capitolo 13 della norma EN 15273-3:2013, è stabilita sulla base della sagoma limite di installazione ( $b_{q\text{lim}}$ ). La sagoma limite di installazione è calcolata sulla base delle sagome delle parti superiori GHE16 o GEC16 di cui all'allegato D, sezione D.4.11, della norma EN 15273-3:2013.
- (2) Per il sistema di binario a tre rotaie, la sagoma limite di installazione è il profilo esterno risultante dalla sovrapposizione della sagoma limite d'installazione centrata sullo scartamento da 1 688 e della sagoma limite d'installazione di cui al punto 4.2.9.3(1) centrata sullo scartamento da 1 435 mm.

#### 7.7.15.8. Valutazione della sagoma limite (6.2.4.1.)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 6.2.4.1(1), per lo scartamento nominale da 1 668 mm la valutazione della sagoma limite in sede di revisione del progetto viene effettuata sulla base di sezioni trasversali caratteristiche utilizzando i risultati dei calcoli effettuati dal gestore dell'infrastruttura o dall'ente appaltante sulla base dei

**▼B**

capitoli 5, 7 e 10 e dell'allegato D, sezione D.4.11, della norma EN 15273-3:2013 per le parti superiori e dell'appendice P della presente STI per le parti inferiori.

7.7.15.9. Valutazione della variazione massima di pressione in galleria (6.2.4.12)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 6.2.4.12(3), per lo scartamento nominale da 1 668 mm la superficie delle sezioni trasversali di riferimento da considerare indipendentemente dai veicoli, a motore o trainati, deve essere:

- a) 12 m<sup>2</sup> per i veicoli progettati per la sagoma cinematica di riferimento GEC16;
- b) 11 m<sup>2</sup> per i veicoli progettati per le sagome cinematiche di riferimento GEB16 e GHE16.

La sagoma del veicolo da prendere in considerazione è stabilita sulla base della sagoma selezionata conformemente al punto 7.7.15.1.

7.7.16. *Particolarità della rete svedese*

7.7.16.1. Indicazioni generali

Casi P

Sull'infrastruttura con collegamenti diretti con la rete finlandese e per le infrastrutture nei porti possono essere applicate le particolarità della rete finlandese, di cui alla sezione 7.7.6 della presente STI, sui binari destinati ai veicoli per lo scartamento nominale da 1 524 mm.

7.7.16.2. Distanza dei marciapiedi (4.2.9.3)

Casi P

Come indicato al punto 4.2.9.3(1), la distanza tra l'asse del binario e il bordo del marciapiede parallelo al piano di rotolamento ( $b_q$ ), secondo la definizione del capitolo 13 della norma EN 15273-3:2013, è calcolata con i seguenti valori per il decentramento aggiuntivo consentito ( $S_{kin}$ ):

- a) all'interno della curva:  $S_{kin} = 40,5/R$ ,
- b) all'esterno della curva:  $S_{kin} = 31,5/R$ .

7.7.17. *Particolarità della rete del Regno Unito per la Gran Bretagna*

7.7.17.1. Categorie di linea STI (4.2.1.)

Casi P

- (1) Quando la velocità delle linee è espressa in chilometri all'ora [km/h] come categoria o parametro di prestazione nella presente STI, è consentito convertire la velocità nel suo equivalente in miglia per ora [mph], come nell'appendice G, per la rete nazionale del Regno Unito in Gran Bretagna.
- (2) Diversamente da quanto stabilito alla colonna «Sagoma» di cui alle tabelle 2 e 3 del punto 4.2.1(7), per la sagoma di tutte le linee nuove dedicate all'alta velocità con il codice di traffico P1 è consentito utilizzare le norme tecniche nazionali di cui all'appendice Q.

**▼B**

## 7.7.17.2. Sagoma limite (4.2.3.1)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.1, per le sagome nazionali selezionate in base al punto 7.7.17.1(2), la sagoma limite è fissata conformemente all'appendice Q.

## 7.7.17.3. Interasse dei binari (4.2.3.2)

Casi P

(1) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.2, l'interasse nominale dei binari deve essere di 3 400 mm sui rettilinei e binari in curva con un raggio pari o superiore a 400 m.

(2) Quando vincoli topografici impediscono di applicare un interasse nominale di 3 400 mm, è permesso ridurre l'interasse a condizione di attuare misure speciali per consentire l'incrocio dei treni in condizioni di sicurezza.

(3) La riduzione dell'interasse deve essere conforme alla norma tecnica nazionale di cui all'appendice Q.

## 7.7.17.3.bis Conicità equivalente (4.2.4.5)

Casi P

(1) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.4.5(3), i valori di progetto dello scartamento, del profilo del fungo della rotaia e dell'inclinazione della rotaia per il binario di corsa devono essere scelti in modo da garantire che non siano superati i limiti della conicità equivalente riportati nella tabella 32.

Tabella 32

**Valori limite di progetto della conicità equivalente**

Velocità [km/h]	Profilo della ruota	
	S1002, GV1/40	EPS
$v \leq 60$	Valutazione non richiesta	
$60 < v \leq 200$	0,25	0,30
$200 < v \leq 280$	0,20	0,20
$v > 280$	0,10	0,15

(2) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.4.5 4), le sale montate seguenti devono essere progettate per la circolazione sulle condizioni dei binari specificate (simulate mediante il calcolo conformemente alla norma EN 15302:2008+A1:2010):

a) S 1002 quali definite nell'allegato C della norma EN 13715:2006 +A1:2010 con SR1.

b) S 1002 quali definite nell'allegato C della norma EN 13715:2006 +A1:2010 con SR2.

c) GV 1/40 quali definite nell'allegato B della norma EN 13715:2006 +A1:2010 con SR1.

d) GV 1/40 quali definite nell'allegato B della norma EN 13715:2006 +A1:2010 con SR2.

**▼B**

e) EPS quale definito nell'allegato C della norma EN 13715:2006 +A1:2010 con SR1.

Per SR1 e SR2 si applicano i seguenti valori:

f) Per il sistema con scartamento da 1 435 mm SR1 = 1 420 mm e SR2 = 1 426 mm.

7.7.17.4. Lunghezza massima dello spazio non guidato dei cuori doppi delle intersezioni (4.2.5.3)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.5.3, il valore di progetto della lunghezza massima dello spazio non guidato dei cuori doppi delle intersezioni deve essere conforme alla norma tecnica nazionale di cui all'appendice Q.

7.7.17.5. Limite di azione immediata per dispositivi di armamento (4.2.8.6)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.8.6(1)(b), per la progettazione «CENS6 verticale» dei dispositivi di armamento, per gli incroci comuni di 1 388 mm è ammesso un valore minimo della protezione della punta fissa (misurato 14 mm al di sotto della superficie di rotolamento, e sulla linea teorica di riferimento, a distanza idonea dalla punta effettiva (RP) del deviatoio come indicato nella figura 2).

7.7.17.6. Altezza dei marciapiedi (4.2.9.2)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.9.2, per quanto riguarda l'altezza dei marciapiedi è consentito utilizzare le norme tecniche nazionali di cui all'appendice Q.

7.7.17.7. Distanza dei marciapiedi (4.2.9.3)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.9.3, per quanto riguarda la distanza dei marciapiedi, è consentito utilizzare le norme tecniche nazionali di cui all'appendice Q.

7.7.17.8. Conicità equivalente in servizio (4.2.11.2).

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.11.2(2), il gestore dell'infrastruttura misura lo scartamento e i profili del fungo della rotaia nel sito di cui trattasi a una distanza di circa 10 m. La conicità equivalente media su 100 m è calcolata mediante modellizzazione con le sale montate (a) – (e) di cui al punto 7.7.17.3(2) della presente STI per verificare la conformità, ai fini dell'indagine congiunta, con la conicità equivalente limite per i binari specificati alla tabella 14.

7.7.17.9. Valutazione della sagoma limite (6.2.4.1.)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 6.2.4.1, è consentito valutare la sagoma limite in conformità alle norme tecniche nazionali di cui all'appendice Q.

7.7.17.10. Valutazione dell'interasse dei binari (6.2.4.2)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 6.2.4.2, è consentito valutare l'interasse dei binari in conformità alle norme tecniche nazionali di cui all'appendice Q.

**▼B**

## 7.7.17.11. Valutazione della distanza del marciapiede (6.2.4.11)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 6.2.4.11, è consentito valutare la distanza dei marciapiedi in conformità alle norme tecniche nazionali di cui all'appendice Q.

7.7.18. *Particolarità della rete del Regno Unito per l'Irlanda del Nord*

## 7.7.18.1. Sagoma limite (4.2.3.1)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.1(5), per lo scartamento nominale da 1 600 mm è consentito applicare la sagoma limite uniforme IRL3, come indicato nell'appendice O della presente STI.

## 7.7.18.2. Interasse dei binari (4.2.3.2)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.2(6), per lo scartamento nominale da 1 600 mm, l'interasse dei binari è fissato sulla base delle sagome selezionate conformemente al punto 7.7.17.1. L'interasse nominale orizzontale dei binari è specificato per il progetto e tiene conto dei margini per gli effetti aerodinamici. Il valore minimo ammesso per la sagoma limite uniforme IRL3 costituisce un punto in sospeso.

## 7.7.18.3. Valutazione della sagoma limite (6.2.4.1)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 6.2.4.1(5), per lo scartamento da 1 600 mm la valutazione della sagoma limite in sede di esame del progetto deve essere effettuata sulla base di sezioni trasversali caratteristiche utilizzando la sagoma limite «IRL3» come definita nell'appendice O della presente STI.

7.7.19. *Particolarità della rete slovacca*

## 7.7.19.1. Categorie di linea STI (4.2.1.)

Casi P

Nel caso del codice di traffico F1520, di cui alla tabella 3 del punto 4.2.1(7), per il sistema di scartamento da 1 520 mm, è consentito utilizzare un carico per asse di 24,5 t e una lunghezza del treno compresa tra 650 m e 1 050 m.

## 7.7.19.2. Raggio minimo di curvatura orizzontale (4.2.3.4)

Casi P

(1) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.4(2), le curve contrapposte (escluse le curve contrapposte nelle stazioni di smistamento in cui i carri sono movimentati singolarmente) con raggio compreso fra 150 m e 300 m per le nuove linee sono progettate in conformità alle tabelle 33 e 34 in modo da evitare il blocco dei respingenti.

(2) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.4(3), per il sistema con scartamento da 1 520 mm sui binari principali, le curve contrapposte con raggio compreso tra 150 e 250 m sono progettate con una sezione di binario rettilineo di almeno 15 m tra le curve.

(3) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.4(3), per il sistema con scartamento da 1 520 mm su binari diversi dai binari principali, le curve contrapposte con raggio compreso tra 150 e 250 m sono progettate in conformità alle tabelle 33 e 34.

▼B

Tabella 33

**Llimiti di lunghezza dei tratti di binario intermedi rettilinei tra due lunghe curve circolari in direzioni opposte (m)**

R <sub>1</sub> /R <sub>2</sub>	150	160	170	180	190	200	220	230	250	280	300
150	11,0	10,7	10,4	10,0	9,8	9,5	9,0	8,7	8,1	7,6	6,7
160	10,7	10,4	10,0	9,8	9,5	9,0	8,6	8,1	7,6	6,7	6,4
170	10,4	10,0	9,8	9,5	9,0	8,5	8,1	7,6	6,7	6,4	6,0
180	10,0	9,8	9,5	9,0	8,5	8,0	7,5	6,6	6,4	6,0	5,5
190	9,8	9,5	9,0	8,5	8,0	7,5	6,5	6,3	6,0	5,4	4,5
200	9,5	9,0	8,5	8,0	7,5	6,5	6,2	6,0	5,3	4,0	3,0
220	9,0	8,6	8,1	7,5	6,5	6,2	6,0	5,3	4,0	3,0	0,0
230	8,7	8,1	7,6	6,6	6,3	6,0	5,3	4,0	3,0	0,0	
250	8,1	7,6	6,7	6,4	6,0	5,3	4,0	3,0	0,0		
280	7,6	6,7	6,4	6,0	5,4	4,0	3,0	0,0			
300	6,7	6,4	6,0	5,5	4,5	3,0	0,0				
325	6,4	6,0	5,7	5,0	4,0	0,0					
350	6,3	5,8	5,2	4,0	3,0	0,0					
400	6,0	5,2	4,0	3,0	0,0						
450	5,5	4,5	3,0	0,0							
500	5,0	3,0	0,0								
600	3,0	0,0									
700	0,0										

Tabella 34

**Llimiti di lunghezza dei tratti di binario intermedi rettilinei tra due lunghe curve circolari in direzioni opposte (m); per treni passeggeri con velocità fino a 40 km/h per binari diversi dai binari principali**

R <sub>1</sub> /R <sub>2</sub>	150	160	170	180	190	200	220	230	250
150	11,0	10,7	10,4	10,0	9,8	9,5	9,0	8,7	8,1
160	10,7	10,4	10,0	9,8	9,5	9,0	8,6	8,1	7,6
170	10,4	10,0	9,8	9,5	9,0	8,5	8,1	7,6	6,7
180	10,0	9,8	9,5	9,0	8,5	8,0	7,5	6,6	6,4
190	9,8	9,5	9,0	8,5	8,0	7,5	6,5	6,3	6,0
200	9,5	9,0	8,5	8,0	7,5	6,7	6,2	6,0	5,3
220	9,0	8,6	8,1	7,5	6,5	6,2	6,0	5,3	4,0
230	8,7	8,1	7,6	6,6	6,3	6,0	5,3	4,0	4,0
250	8,1	7,6	6,7	6,4	6,0	5,3	4,0	4,0	4,0
280	7,6	6,7	6,4	6,0	5,4	4,0	4,0	4,0	4,0
300	6,7	6,4	6,0	5,5	4,5	4,0	4,0	4,0	4,0

**▼B**

R <sub>1</sub> /R <sub>2</sub>	150	160	170	180	190	200	220	230	250
<b>325</b>	6,4	6,0	5,7	5,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
<b>350</b>	6,3	5,8	5,2	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
<b>400</b>	6,0	5,2	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
<b>450</b>	5,5	4,5	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
<b>500</b>	5,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
<b>600</b>	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0

## 7.7.19.3. Raggio minimo di curvatura verticale (4.2.3.5)

## Casi P

- (1) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.5(1), esclusivamente per i binari di raccordo con velocità massima fino a 10 km/h, il raggio di curvatura verticale (escluse le selle di lancio nelle stazioni di smistamento) deve essere di almeno 500 m sia sui dossi che negli avvallamenti.
- (2) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.5(3), per il sistema con scartamento da 1 520 mm il raggio di curvatura verticale (escluse le stazioni di smistamento) deve essere di almeno 2 000 m sia sui dossi che negli avvallamenti e, in caso di spazi limitati, di almeno 1 000 m sia sui dossi che negli avvallamenti.
- (3) Nel caso di binari di raccordo con velocità massima fino a 10 km/h è consentito utilizzare un raggio di curvatura verticale di almeno 500 m sia sui dossi che negli avvallamenti.
- (4) Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.3.5(4), per il sistema con scartamento da 1 520 mm in caso di selle di lancio nelle stazioni di smistamento il raggio di curvatura verticale deve essere di almeno 300 m sui dossi e di 250 m negli avvallamenti.

## 7.7.19.4. Insufficienza di sopraelevazione (4.2.4.3)

## Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.4.3(3), per tutti i tipi di materiale rotabile per il sistema di scartamento da 1 520 mm l'insufficienza di sopraelevazione non deve superare 137 mm. Nel caso del traffico passeggeri ciò vale per velocità fino a 230 km/h. Nel caso del traffico misto tale limite è valido per velocità fino a 160 km/h.

## 7.7.19.5. Limite di azione immediata per lo sghembo del binario (4.2.8.3)

## Casi P

Diversamente da quanto stabilito ai punti 4.2.8.3(4) e 4.2.8.3(5), per il sistema con scartamento da 1 520 mm si applicano i punti da 4.2.8.3(1) a 4.2.8.3(3).

## 7.7.19.6. Limite di azione immediata per lo scartamento in quanto difetto isolato (4.2.8.4)

## Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.8.4(2), per il sistema con scartamento da 1 520 mm i limiti di azione immediata dello scartamento in quanto difetto isolato sono riportati nella tabella 35.



Tabella 35

**Llimiti di azione immediata dello scartamento per lo scartamento da 1 520 mm nella Repubblica slovacca**

Velocità [km/h]	Dimensioni [mm]	
	Scartamento minimo	Scartamento massimo
$V \leq 80$	1 511	1 555
$80 < V \leq 120$	1 512	1 550
$120 < V \leq 160$	1 513	1 545
$160 < V \leq 230$	1 514	1 540

7.7.19.7. Limite di azione immediata per la sopraelevazione (4.2.8.5)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto da 4.2.8.5(3), per il sistema con scartamento da 1 520 mm la sopraelevazione massima consentita in servizio è 170 mm.

7.7.19.8. Limite di azione immediata per dispositivi di armamento (4.2.8.6)

Casi P

Diversamente da quanto stabilito al punto 4.2.8.6(3), per il sistema con scartamento da 1 520 mm le caratteristiche tecniche dei dispositivi di armamento devono essere conformi ai seguenti valori in condizioni di esercizio:

- a) Il valore minimo di passaggio nel punto più stretto tra la rotaia del deviatore aperta e la rotaia contrago è 60 mm;
- b) Il valore minimo della protezione della punta fissa del cuore d'incrocio è 1 472 mm. Questo valore è misurato 14 mm al di sotto della superficie di rotolamento, e sulla linea teorica di riferimento, a distanza idonea dalla punta effettiva (RP) del deviatore come indicato nella figura 2. Per i deviatori con ritrazione della punta, questo valore può essere ridotto. In questo caso, il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare che la ritrazione della punta è sufficiente per garantire che la ruota non entra in collisione con il cuore della punta effettiva (RP).
- c) Il valore massimo del libero passaggio nella zona del cuore d'incrocio è 1 436 mm.
- d) La larghezza minima della gola è 40 mm.
- e) La profondità minima della gola è 40 mm.
- f) L'altezza massima della controrotaia è 54 mm.

7.7.19.9. Altezza dei marciapiedi (4.2.9.2)

Casi P

Nel caso di linee rinnovate con velocità massima non superiore a 120 km/h, l'altezza nominale del marciapiede consentita è compresa tra 200 mm e 300 mm al di sopra della superficie di rotolamento.

**▼B**

7.7.19.10. Conicità equivalente in servizio (4.2.11.2).

Casi T

Fino all'introduzione di apparecchiature per la misurazione degli elementi richiesti ai fini del calcolo della conicità equivalente in servizio, nella Repubblica slovacca è consentito non verificare tale parametro.

7.7.19.11. Traverse (punto 5.3.3).

Casi P

Il requisito del punto 5.3.3(2) si applica in caso di velocità superiori a 250 km/h.

**▼B***Appendice A***Valutazione dei componenti di interoperabilità**

Le caratteristiche dei componenti di interoperabilità che devono essere valutate dall'organismo notificato o dal fabbricante conformemente al modulo selezionato, nelle varie fasi di progettazione, sviluppo e produzione, sono contraddistinte con una «X» nella tabella 36. Se non è richiesta alcuna valutazione, la tabella riporta l'indicazione «n.a.».

Per i componenti di interoperabilità del sottosistema «infrastruttura» non sono richieste procedure particolari di valutazione.

**▼M1***Tabella 36***Valutazione dei componenti di interoperabilità ai fini della dichiarazione «CE» di conformità**

Caratteristiche da valutare	Valutazione nella fase seguente			
	Fase di progettazione e sviluppo			Fase di produzione Processo di fabbricazione + prova del prodotto
	Esame del progetto	Revisione del processo di fabbricazione	Esame del tipo	Qualità del prodotto (serie)
5.3.1 Rotaia				
5.3.1.1 Profilo del fungo della rotaia	X	n.a.	X	X
5.3.1.2 Acciaio della rotaia	X	X	X	X
5.3.2 Sistemi di attacco delle rotaie	n.a.	n.a.	X	X
5.3.3 Traverse	X	X	n.a.	X



Appendice B

**Valutazione del sottosistema «infrastruttura»**

Le caratteristiche del sottosistema da valutare nelle varie fasi di progettazione, costruzione e funzionamento sono contrassegnate con una «X» nella tabella 37.

Se non è richiesta alcuna valutazione da parte di un organismo notificato, la tabella riporta l'indicazione «n.a.». Ciò non preclude la necessità di effettuare altre valutazioni nell'ambito di altre fasi.

Definizione delle fasi di valutazione:

- (1) «Esame del progetto»: include la verifica dell'esattezza dei valori/parametri rispetto ai requisiti STI applicabili relativi al progetto finale.
- (2) «Assemblaggio prima della messa in servizio»: la verifica sul campo della conformità del prodotto o sottosistema effettivo con i rispettivi parametri di progetto immediatamente prima dell'entrata in servizio.

La colonna 3 contiene riferimenti al punto 6.2.4 «Procedure di valutazione particolari per il sottosistema» e al punto 6.2.5 «Soluzioni tecniche che consentono di presumere la conformità nella fase di progettazione».

Tabella 37

**Valutazione del sottosistema «infrastruttura» ai fini della verifica CE di conformità**

Caratteristiche da valutare	Linea nuova o progetto di ristrutturazione/ rinnovo		Procedure di valutazione particolari
	Esame del progetto	Assemblaggio prima della messa in servizio	
	1	2	
Sagoma limite (4.2.3.1)	X	X	6.2.4.1
Interasse dei binari (4.2.3.2)	X	X	6.2.4.2
Pendenze massime (4.2.3.3)	X	n.a.	
Raggio minimo di curvatura orizzontale (4.2.3.4)	X	X	6.2.4.4
Raggio minimo di curvatura verticale (4.2.3.5)	X	n.a.	6.2.4.4
Scartamento nominale (4.2.4.1)	X	X	6.2.4.3
Sopraelevazione (4.2.4.2)	X	X	6.2.4.4
Insufficienza di sopraelevazione (4.2.4.3)	X	n.a.	6.2.4.4 6.2.4.5
Cambio brusco dell'insufficienza di sopraelevazione (4.2.4.4)	X	n.a.	6.2.4.4
Valutazione dei valori di progetto della conicità equivalente (4.2.4.5)	X	n.a.	6.2.4.6
Profilo del fungo della rotaia per il binario di corsa (4.2.4.6)	X	n.a.	6.2.4.7
Inclinazione della rotaia (4.2.4.7)	X	n.a.	
Geometria di progettazione dei dispositivi di armamento (4.2.5.1)	X	n.a.	6.2.4.8

▼ **B**

Caratteristiche da valutare	Linea nuova o progetto di ristrutturazione/ rinnovo		Procedure di valutazione particolari
	Esame del progetto	Assemblaggio prima della messa in servizio	
	1	2	3
Utilizzo di deviatori con cuore a punta mobile (4.2.5.2)	X	n.a.	6.2.4.8
Lunghezza massima dello spazio non guidato dei cuori doppi delle intersezioni (4.2.5.3)	X	n.a.	6.2.4.8
Resistenza del binario ai carichi verticali (4.2.6.1)	X	n.a.	6.2.5
▼ <b>M1</b> Resistenza longitudinale del binario (4.2.6.2)	X	n.a.	6.2.5 6.2.4.15
▼ <b>B</b> Resistenza laterale del binario (4.2.6.3)	X	n.a.	6.2.5
Resistenza di ponti nuovi ai carichi del traffico (4.2.7.1)	X	n.a.	6.2.4.9
Carico verticale equivalente per opere in terra nuove ed effetti di pressione della terra (4.2.7.2)	X	n.a.	6.2.4.9
Resistenza di strutture nuove sovrastanti i binari o adiacenti ai binari (4.2.7.3)	X	n.a.	6.2.4.9
Resistenza delle strutture e delle opere in terra esistenti ai carichi del traffico (4.2.7.4)	X	n.a.	6.2.4.10
Limite di azione immediata per allineamento (4.2.8.1)	n.a.	n.a.	
Limite di azione immediata per livellamento longitudinale (4.2.8.2)	n.a.	n.a.	
Limite di azione immediata per lo sghembo del binario (4.2.8.3)	n.a.	n.a.	
Limite di azione immediata per lo scartamento in quanto difetto isolato (4.2.8.4)	n.a.	n.a.	
Limite di azione immediata per la sopraelevazione (4.2.8.5)	n.a.	n.a.	
Limite di azione immediata per dispositivi di armamento (4.2.8.6)	n.a.	n.a.	
Lunghezza utile dei marciapiedi (4.2.9.1)	X	n.a.	
Altezza dei marciapiedi (4.2.9.2)	X	X	
Distanza dei marciapiedi (4.2.9.3)	X	X	6.2.4.11
Tracciato di posa dei binari lungo i marciapiedi (4.2.9.4)	X	n.a.	
Variazione di pressione massima in galleria (4.2.10.1)	X	n.a.	6.2.4.12
Effetto dei venti trasversali (4.2.10.2)	n.a.	n.a.	6.2.4.13
Indicatori di ubicazione (4.2.11.1)	n.a.	n.a.	
Conicità equivalente in servizio (4.2.11.2)	n.a.	n.a.	
Scarico dei servizi igienici (4.2.12.2) n.a.	n.a.	n.a.	6.2.4.14
Impianti di pulizia esterna del treno (4.2.12.3)	n.a.	n.a.	6.2.4.14
Rifornimento di acqua (4.2.12.4)	n.a.	n.a.	6.2.4.14
Rifornimento di carburante (4.2.12.5)	n.a.	n.a.	6.2.4.14
Alimentazione elettrica di terra (4.2.12.6)	n.a.	n.a.	6.2.4.14
Applicazione dei componenti di interoperabilità	n.a.	X	

**▼B**

*Appendice C*

**Caratteristiche tecniche dei progetti di binari e di dispositivi di armamento**

**▼B***Appendice C.1***Caratteristiche tecniche dei progetti di binari**

I progetti di binari devono essere definiti almeno dalle caratteristiche tecniche seguenti:

- a) Rotaie
  - Profilo(i) e inclinazione
  - Lunga rotaia saldata o lunghezza delle rotaie (per le sezioni con binari giuntati)
- b) Sistema di attacchi
  - Tipo
  - Rigidità delle piastrine
  - Forza di serraggio
  - Tenuta longitudinale
- c) Traverse
  - Tipo
  - Resistenza ai carichi verticali:
    - Calcestruzzo: momenti flettenti di progetto
    - Legno: conformità alla norma EN 13145:2001
    - Acciaio: momento di inerzia della sezione trasversale
  - Resistenza ai carichi longitudinali e laterali: geometria e peso
  - Scartamento nominale e di progetto
- d) Inclinazione della rotaia
- e) Sezioni trasversali della massiciata (rinfiato del ballast — spessore del ballast)
- f) Tipo di ballast (calibrazione = granulometria)
- g) Passo delle traverse
- h) Dispositivi speciali: ad esempio, ancoraggi per le traverse, terza/quarta rotaia, ...

**▼B***Appendice C.2***Caratteristiche tecniche dei progetti di dispositivi di armamento**

I progetti di dispositivi di armamento devono essere definiti almeno dalle caratteristiche tecniche seguenti:

## a) Rotaie

- Profilo(i) e inclinazione (rotaia del deviatoio, contrago)
- Lunga rotaia saldata o lunghezza delle rotaie (per le sezioni con binari giuntati)

## b) Sistema di attacchi

- Tipo
- Rigidità delle piastrine
- Forza di serraggio
- Tenuta longitudinale

**▼M1**

## c) Traversone

**▼B**

- Tipo
- Resistenza ai carichi verticali:
  - Calcestruzzo: momenti flettenti di progetto
  - Legno: conformità alla norma EN 13145:2001
  - Acciaio: momento di inerzia della sezione trasversale
- Resistenza ai carichi longitudinali e laterali: geometria e peso
- Scartamento nominale e di progetto

## d) Inclinazione della rotaia

## e) Sezioni trasversali della massicciata (rinfiango del ballast — spessore del ballast)

## f) Tipo di ballast (calibrazione = granulometria)

## g) Tipo di incrocio (cuori a punta fissa o mobile)

**▼B**

- h) Tipo di bloccaggio (telaio degli aghi, cuore a punta mobile)
- i) Dispositivi speciali: ad esempio, ancoraggi per le traverse, terza/quarta rotaia, ...
- j) Schema generale dei dispositivi di armamento indicante
  - il tracciato geometrico (triangolo) con descrizione della lunghezza della deviazione e le tangenti alla fine della deviazione
  - le principali caratteristiche geometriche, quali il raggio principale nello scambio, il pannello di chiusura e di incrocio, l'angolo di incrocio
  - il passo delle traverse

**▼B**

*Appendice D*

**Condizioni d'uso dei progetti di binari e di dispositivi di armamento**

**▼B***Appendice D.1***Condizioni d'uso dei progetti di binari**

Le condizioni d'uso dei progetti di binari sono definite come segue:

- a) Carico massimo per asse [t]
- b) Velocità massima della linea [km/h]
- c) Raggio minimo di curvatura orizzontale [m]
- d) Sopraelevazione massima [mm]
- e) Insufficienza massima di sopraelevazione [mm]

**▼B**

*Appendice D.2*

**Condizioni d'uso dei progetti di dispositivi di armamento**

Le condizioni d'uso dei progetti di dispositivi di armamento sono definite come segue:

- a) Carico massimo per asse [t]
- b) Velocità massima della linea [km/h] su un percorso diretto e nei binari deviati degli scambi
- c) Norme per gli scambi curvi basate su progetti generici indicanti curvature minime (ad esempio, per percorsi diretti e nei binari deviati degli scambi)

**▼B***Appendice E***Requisiti di capacità applicabili alle strutture in funzione del codice di traffico**

I requisiti minimi di capacità applicabili alle strutture sono definiti nella tabella 38 e nella tabella 39 in funzione del codice di traffico di cui alla tabella 2 e alla tabella 3. I requisiti di capacità sono definiti nella tabella 38 e nella tabella 39 da un parametro combinato comprendente la categoria di linea EN e la velocità massima corrispondente. La categoria di linea EN e la velocità corrispondente devono essere considerate come un'unica quantità combinata.

**▼M1**

La categoria di linea EN è una funzione del carico per asse e degli aspetti geometrici riguardanti la spaziatura degli assi. Le categorie di linea EN sono riportate nell'allegato A della norma EN 15528:2015.

*Tabella 38***Categoria di linea EN — Velocità corrispondente <sup>(1)</sup> <sup>(6)</sup> [km/h] — Traffico passeggeri**

Codice di traffico	Vetture passeggeri (comprese carrozze, furgoni e carri per il trasporto di automobili) e carri merci leggeri <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup>	Locomotive e motrici <sup>(2)</sup> <sup>(4)</sup>	Unità multiple, mezzi di trazione ed elettromotrici elettrici o diesel <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup>
P1	n.a. <sup>(12)</sup>	n.a. <sup>(12)</sup>	Punto in sospenso
P2	n.a. <sup>(12)</sup>	n.a. <sup>(12)</sup>	Punto in sospenso
P3a (> 160 km/h)	A – 200 B1 – 160	D2 – 200 <sup>(11)</sup>	Punto in sospenso
P3b (≤ 160 km/h)	B1 – 160	D2 – 160	C2 <sup>(8)</sup> – 160 D2 <sup>(9)</sup> – 120
P4a (> 160 km/h)	A – 200 B1 – 160	D2 – 200 <sup>(11)</sup>	Punto in sospenso
P4b (≤ 160 km/h)	A – 160 B1 – 140	D2 – 160	B1 <sup>(7)</sup> – 160 C2 <sup>(8)</sup> – 140 D2 <sup>(9)</sup> – 120
P5	B1 – 120	C2 – 120 <sup>(5)</sup>	B1 <sup>(7)</sup> – 120
P6	a12		
P1520	Punto in sospenso		
P1600	Punto in sospenso		

**▼B***Tabella 39***Categoria di linea EN — Velocità corrispondente <sup>(1)</sup> <sup>(6)</sup> [km/h] — Traffico merci**

Codice di traffico	Carri merci altri veicoli	Locomotive <sup>(2)</sup>
F1	D4 – 120	D2 – 120
F2	D2 – 120	D2 – 120
F3	C2 – 100	C2 – 100
F4	B2 – 100	B2 – 100

**▼ B**

Codice di traffico	Carri merci altri veicoli	Locomotive <sup>(2)</sup>
F1520	Punto in sospenso	
F1600	Punto in sospenso	

*Note*

- (<sup>1</sup>) ► **MI** Il valore della velocità indicato nella tabella rappresenta il requisito massimo per la linea e può essere inferiore in conformità ai requisiti del punto 4.2.1(12). Nella verifica delle singole strutture sulla linea è ammesso tenere conto del tipo di veicolo e della velocità consentita a livello locale. ◀
- (<sup>2</sup>) ► **MI** Le vetture passeggeri (inclusi carrozze, furgoni e carri per il trasporto di automobili), gli altri veicoli, le locomotive, le motrici e le unità multiple, i mezzi di trazione e le elettromotrici elettrici o diesel sono definiti nella STI LOC & PAS. I carri merci leggeri sono definiti come furgoni con l'eccezione che sono autorizzati a essere trasportati in composizioni non destinate a trasportare passeggeri. ◀
- (<sup>3</sup>) I requisiti applicabili alle strutture sono compatibili con le carrozze passeggeri, i furgoni, i carri per il trasporto di automobili, i carri merci leggeri e i veicoli nelle unità multiple e nei mezzi di trazione diesel ed elettrici di lunghezza: compresa fra 18 m e 27,5 m per i veicoli convenzionali e articolati e compresa fra 9 m e 14 m per gli assi unici classici.
- (<sup>4</sup>) I requisiti applicabili alle strutture sono compatibili con un numero massimo di due locomotive e/o motrici adiacenti accoppiate. I requisiti applicabili alle strutture sono compatibili con una velocità massima di 120 km/h per tre o più locomotive e/o motrici adiacenti accoppiate (o un treno di locomotive e/o motrici) a condizione che le locomotive e/o motrici rispettino i limiti corrispondenti per i carri merci.
- (<sup>5</sup>) Per il codice di traffico P5 lo Stato membro può indicare se i requisiti si applicano alle locomotive e alle motrici.
- (<sup>6</sup>) La base per la verifica della compatibilità di singoli treni e strutture deve essere conforme all'appendice K della presente STI.
- (<sup>7</sup>) I requisiti applicabili alle strutture sono compatibili con una massa media per unità di lunghezza di 2,75 t/m sulla lunghezza di ogni carrozza/veicolo.
- (<sup>8</sup>) I requisiti applicabili alle strutture sono compatibili con una massa media per unità di lunghezza di 3,1 t/m sulla lunghezza di ogni carrozza/veicolo.
- (<sup>9</sup>) I requisiti applicabili alle strutture sono compatibili con una massa media per unità di lunghezza di 3,5 t/m sulla lunghezza di ogni carrozza/veicolo.
- **MI** ◀
- (<sup>11</sup>) Sono ammessi soltanto i veicoli a 4 assi. La spaziatura tra gli assi di un carrello deve essere di almeno 2,6 m. La massa media per unità di lunghezza sulla lunghezza del veicolo non deve essere superiore a 5,0 t/m.
- **MI** (<sup>12</sup>) Tenendo conto dello stato dell'arte dell'esercizio, non è necessario definire requisiti armonizzati al fine di realizzare un livello adeguato di interoperabilità per questo tipo di veicoli per i codici di traffico P1 e P2. ◀

▼ **B**

## Appendice F

**Requisiti di capacità applicabili alle strutture in funzione del codice di traffico nel Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord**

I requisiti minimi di capacità applicabili alle strutture sono definiti nella tabella 40 e nella tabella 41 in funzione del codice di traffico di cui alla tabella 2 e alla tabella 3. I requisiti di capacità sono definiti nella tabella 40 e nella tabella 41 da un parametro combinato comprendente il numero RA e la velocità massima corrispondente. Il numero RA e la velocità associata devono essere considerati come un unico parametro combinato.

Il numero RA è una funzione del carico per asse e degli aspetti geometrici relativi alla spaziatura fra gli assi. I numeri RA sono definiti nelle norme tecniche nazionali notificate a tal fine.

▼ **M1**

Tabella 40

**Numero RA — Velocità associata <sup>(1)</sup> <sup>(5)</sup> [miglia all'ora] — Traffico passeggeri**

Codice di traffico	Vetture passeggeri (comprese carrozze, furgoni e carri per il trasporto di automobili) e carri merci leggeri <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup> <sup>(6)</sup>	Locomotive e motrici <sup>(2)</sup> <sup>(4)</sup>	Unità multiple, mezzi di trazione ed elettromotrici elettrici o diesel <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup> <sup>(6)</sup>
P1	n.a. <sup>(11)</sup>	n.a. <sup>(11)</sup>	Punto in sospenso
P2	n.a. <sup>(11)</sup>	n.a. <sup>(11)</sup>	Punto in sospenso
P3a (> 160 km/h)	RA1 – 125 RA2 – 90	RA7 – 125 <sup>(7)</sup> RA8 – 110 <sup>(7)</sup> RA8 – 100 <sup>(8)</sup> RA5 – 125 <sup>(9)</sup>	Punto in sospenso
P3b (≤ 160 km/h)	RA1 – 100 RA2 – 90	RA8 – 100 <sup>(8)</sup> RA5 – 100 <sup>(9)</sup>	RA3 – 100
P4a (> 160 km/h)	RA1 – 125 RA2 – 90	RA7 – 125 <sup>(7)</sup> RA7 – 100 <sup>(8)</sup> RA4 – 125 <sup>(9)</sup>	Punto in sospenso
P4b (≤ 160 km/h)	RA1 – 100 RA2 – 90	RA7 – 100 <sup>(8)</sup> RA4 – 100 <sup>(9)</sup>	RA3 – 100
P5	RA1 – 75	RA5 – 75 <sup>(8)</sup> <sup>(10)</sup> RA4 – 75 <sup>(9)</sup> <sup>(10)</sup>	RA3 – 75
P6	RA1		
P1600	Punto in sospenso		

▼ **B**

Tabella 41

**Numero RA — Velocità associata <sup>(1)</sup> <sup>(5)</sup> [miglia all'ora] — Traffico merci**

Codice di traffico	Carri merci altri veicoli	Locomotive <sup>(2)</sup> <sup>(4)</sup> <sup>(8)</sup>
F1	RA8 – 75	RA7 – 75
F2	RA7 – 75	RA7 – 75
F3	RA5 – 60	RA7 – 60

**▼ B**

Codice di traffico	Carri merci altri veicoli	Locomotive <sup>(2)</sup> <sup>(4)</sup> <sup>(8)</sup>
F4	RA4 – 60	RA5 – 60
F1600	Punto in sospenso	

Note:

- (<sup>1</sup>) ► **M1** Il valore della velocità indicato nella tabella rappresenta il requisito massimo per la linea e può essere inferiore in conformità ai requisiti del punto 4.2.1(12). Nella verifica delle singole strutture sulla linea è ammesso tenere conto del tipo di veicolo e della velocità consentita a livello locale. ◀
- (<sup>2</sup>) ► **M1** Le vetture passeggeri (inclusi carrozze, furgoni e carri per il trasporto di automobili), gli altri veicoli, le locomotive, le motrici e le unità multiple, i mezzi di trazione e le elettromotrici elettrici o diesel sono definiti nella STI LOC & PAS. I carri merci leggeri sono definiti come furgoni con l'eccezione che sono autorizzati a essere trasportati in composizioni non destinate a trasportare passeggeri. ◀
- (<sup>3</sup>) I requisiti applicabili alle strutture sono compatibili con le carrozze passeggeri, i furgoni, i carri per il trasporto di automobili, i carri merci leggeri e i veicoli nelle unità multiple e nei mezzi di trazione diesel ed elettrici di lunghezza: compresa fra 18 m e 27,5 m per i veicoli convenzionali e articolati e compresa fra 9 m e 14 m per gli assi unici classici.
- (<sup>4</sup>) I requisiti applicabili alle strutture sono compatibili con un numero massimo di due locomotive e/o motrici adiacenti accoppiate. I requisiti applicabili alle strutture sono compatibili fino a una velocità massima di 75 mph per un massimo di 5 locomotive e/o motrici adiacenti accoppiate (o un treno di locomotive e/o motrici) a condizione che le locomotive e/o motrici rispettino i limiti corrispondenti per i carri merci.
- (<sup>5</sup>) La base per la verifica della compatibilità di singoli treni e strutture deve essere conforme all'appendice K della presente STI, salvo laddove modificata dalle norme tecniche nazionali notificate a tal fine.
- (<sup>6</sup>) I requisiti applicabili alle strutture sono compatibili con una massa media per unità di lunghezza di 3,0 t/m sulla lunghezza di ogni carrozza/veicolo.
- (<sup>7</sup>) Sono ammessi soltanto i veicoli a 4 assi. La spaziatura tra gli assi di un carrello deve essere di almeno 2,6 m. La massa media per unità di lunghezza sulla lunghezza del veicolo non deve essere superiore a 4,6 t/m.
- (<sup>8</sup>) Sono ammessi i veicoli a 4 o 6 assi.
- (<sup>9</sup>) Motrici, sono ammessi soltanto i veicoli a 4 assi. Inclusive le locomotive in cui la differenza di lunghezza tra la locomotiva e i veicoli trainati è inferiore al 15 % della lunghezza dei veicoli trainati per velocità superiori a 90 mph.
- (<sup>10</sup>) Per il codice di traffico P5 lo Stato membro può indicare se i requisiti si applicano alle locomotive e alle motrici.
- **M1** (<sup>11</sup>) Tenendo conto dello stato dell'arte dell'esercizio, non è necessario definire requisiti armonizzati al fine di realizzare un livello adeguato di interoperabilità per questo tipo di veicoli per i codici di traffico P1 e P2. ◀

▼B*Appendice G***Conversione della velocità in miglia all'ora per la repubblica di Irlanda e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord***Tabella 42***Conversione della velocità da [km/h] a [mph]**

Velocità [km/h]	Velocità [mph]
2	1
3	1
5	3
10	5
15	10
20	10
30	20
40	25
50	30
60	40
80	50
100	60
120	75
140	90
150	95
160	100
170	105
180	110
190	120
200	125
220	135
225	140
230	145
250	155
280	175
300	190
320	200
350	220

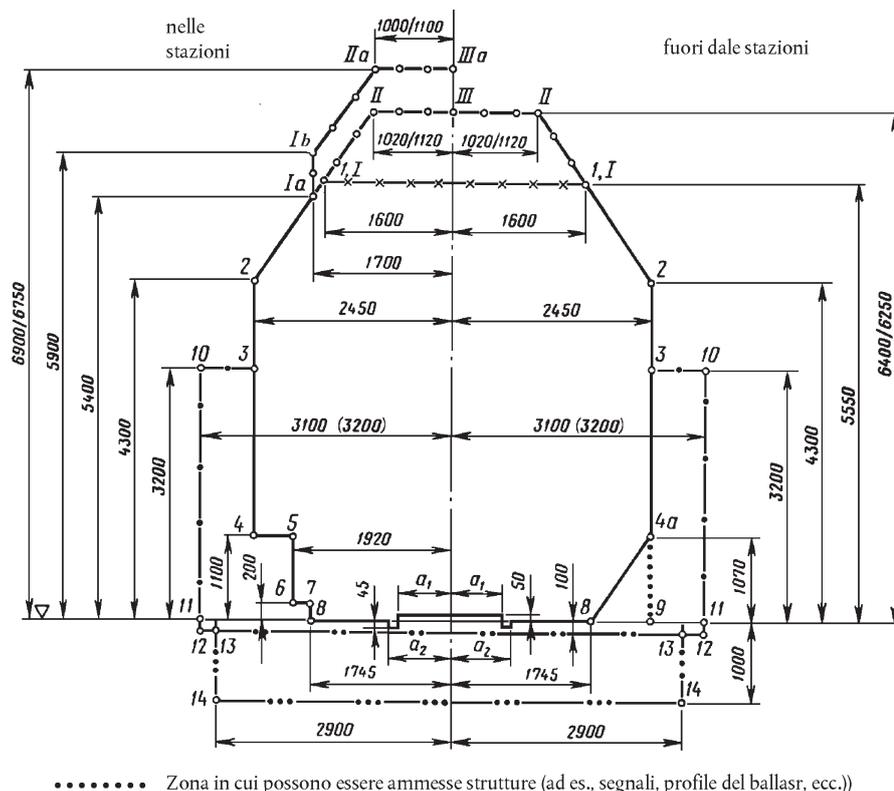


Appendice H

Sagoma limite per il sistema con scartamento da 1 520 mm

Figura 3

Sagoma limite S per il sistema con scartamento da 1 520 mm [dimensioni in mm]



Chiarimenti per la figura 3:

Tutte le dimensioni orizzontali sono misurate dalla mezzzeria del binario e tutte le dimensioni verticali dall'estremità del fungo della rotaia.

Lato sinistro del contorno — applicazioni binari all'interno delle stazioni, le fermate, e i tratti privati/binari di raccordo (ad eccezione dei contorni Ia, Ib, IIa, IIIa).

Lato destro del contorno — applicazioni per i binari di corsa.

Applicazioni per parti specifiche del contorno

1,I — 1, I — contorno del profilo limite per binari non elettrificati,

1,I — II — III — II — 1,I — contorno del profilo limite per binari elettrificati — per binari di corsa, per binari all'interno delle stazioni e per i tratti privati/binari di raccordo, in cui non è prevista la sosta dei veicoli,

Ia — Ib — IIa — IIIa — contorno del profilo limite per binari elettrificati — per altri binari all'interno delle stazioni e altri tratti privati/binari di raccordo

**▼B**

*Nota:* i valori di 1 000 mm, 1 020 mm, 6 900 mm e 6 400 mm indicati nei numeratori si riferiscono a un sistema di contatto con cavo portante.

I valori di 1 100 mm, 1 120 mm, 6 750 mm e 6 250 mm indicati nei denominatori si riferiscono a un sistema di contatto senza cavo portante.

11 — 10 — 3 — contorno del profilo limite per strutture e apparecchiature (ad eccezione di gallerie, ponti, marciapiedi e rampe) all'esterno del «limite» del binario;

9 — 4a — contorno del profilo limite per gallerie, parapetti dei ponti, binari sopraelevati (profilo del ballast), segnali, muri dei terrapieni e parapetti di altre strutture della piattaforma ferroviaria,

12-12 — contorno che non può essere in posizione più elevata rispetto ad alcun dispositivo (sui binari tra stazioni o in stazioni sulla lunghezza utile del binario) fatta eccezione per i passaggi a livello, gli induttori di segnalazione delle locomotive, il meccanismo degli scambi e le apparecchiature di segnalamento e sicurezza situate in loro prossimità.

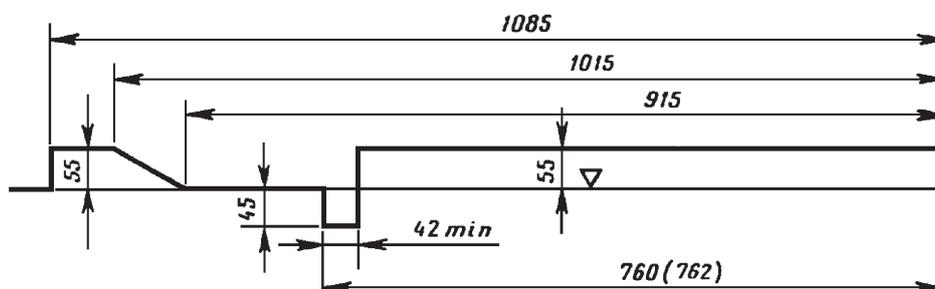
14-14 — contorno di edifici (o fondamenta), cavi sotterranei, cavi in acciaio, condotte e altre strutture non ferroviarie (fatta eccezione per le apparecchiature di segnalamento e sicurezza)

Per lo scartamento nominale da 1 520 mm  $a_1 = 670$  mm e  $a_2 = 760$  mm.

Per lo scartamento nominale da 1 524 mm  $a_1 = 672$  mm e  $a_2 = 762$  mm.

*Figura 4*

**Profilo di riferimento per le parti inferiori su binari muniti di deviatoio doppio**



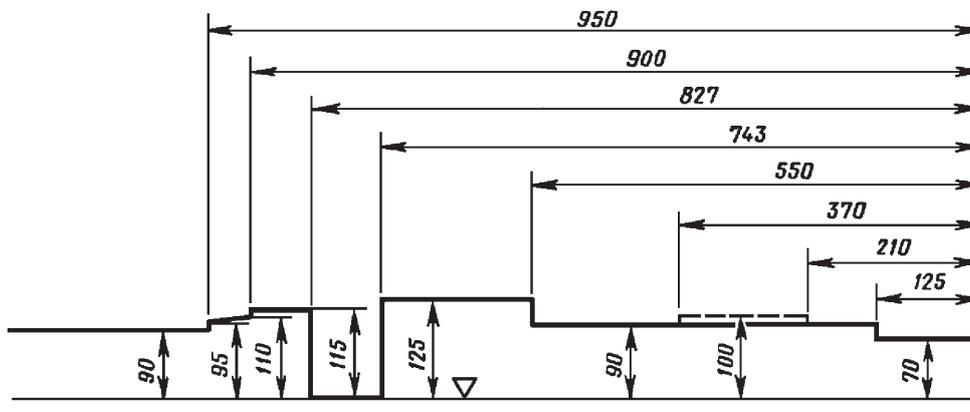
*Chiarimenti per la figura 4:*

La distanza di 760 mm si riferisce allo scartamento da 1 520 mm e quella di 762 mm allo scartamento da 1 524 mm.

▼B

Figura 5

Profilo di riferimento per le parti inferiori nelle stazioni di smistamento munite di freni di rotaia







▼ **B**

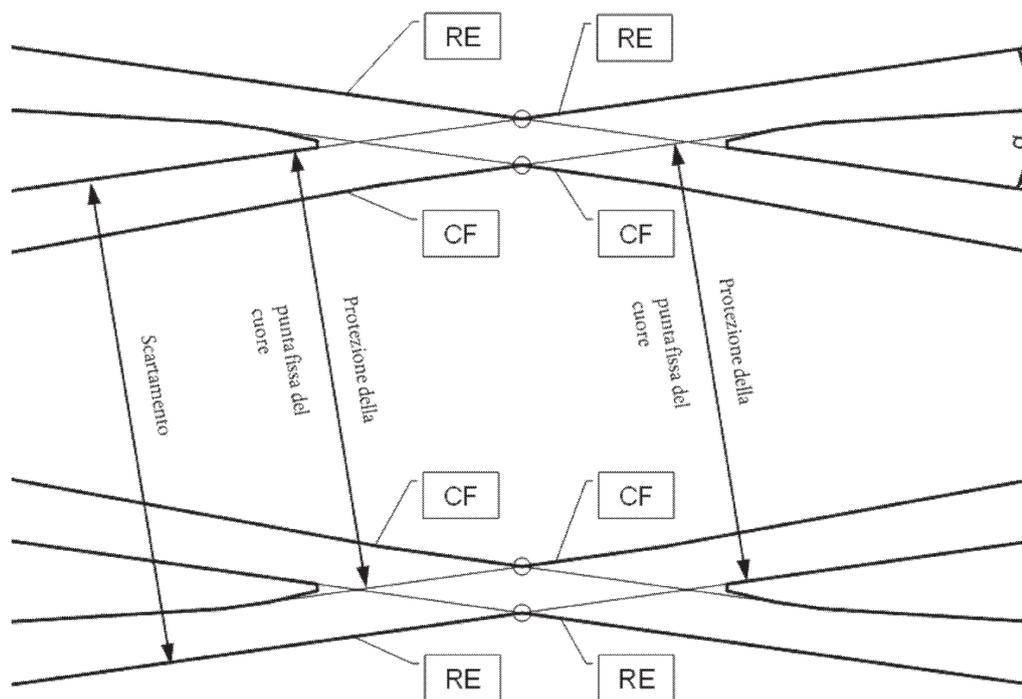
## Appendice J

**Garantire la sicurezza sui cuori doppi delle intersezioni**

(J.1) I cuori doppi delle intersezioni dovrebbero essere progettati in modo da avere uno spazio non guidato non troppo lungo. Nei cuori doppi delle intersezioni le controrotaie non possono essere costruite in modo tale da garantirne la guida per l'intera lunghezza. Lo spazio non guidato può essere accettato fino a un certo limite illustrato da una situazione di riferimento che definisca:

- angolo di incrocio minimo: tangente 1 in 9 ( $tga = 0,11$ ,  $a = 6^\circ 20'$ )
- raggio minimo attraverso gli incroci fissi ottusi 450 m
- Altezza minima della controrotaia: 45 mm
- Forma del cuore dell'incrocio quale definita nella figura che segue

Figura 6

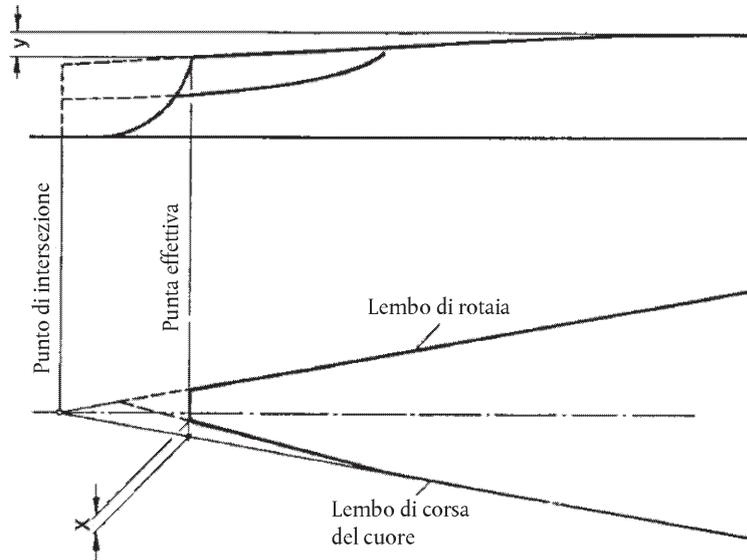
**Cuori doppi delle intersezioni**

RE = lembo di rotaia  
CF = lembo di corsa del cuore

▼B

Figura 7

## Ritrazione della punta X sul lembo di corsa del cuore



$X = 3 \text{ mm}$  (su una lunghezza di 150 mm)

$Y = 8 \text{ mm}$  (approssimativamente su una lunghezza compresa tra 200 e 500 mm)

- (J.2) Qualora non sia rispettato uno dei requisiti di cui sopra, deve essere controllato il progetto per verificare l'equivalenza dello spazio non guidato o l'accettazione dell'interferenza tra la ruota e il cuore quando entrano in contatto.
- (J.3) Il progetto deve essere verificato per le ruote con diametro tra 630 mm e 840 mm. Per ruote di diametro tra 330 mm e 630 mm sono richieste dimostrazioni specifiche.
- (J.4) I grafici seguenti consentono una semplice verifica dello spazio non guidato per situazioni specifiche con differenti angoli di incrocio, altezza della controrotaia e curvatura di incrocio.

I grafici prendono in considerazione le seguenti tolleranze massime del binario:

- a) scartamento compreso tra 1 433 mm e 1 439 mm compresi
- b) protezione della punta del cuore tra 1 393 mm e 1 398 mm compresi
- c) spazio libero di passaggio  $\leq 1\,356 \text{ mm}$

La figura 8 consente di specificare il diametro minimo della ruota che può circolare sui cuori doppi delle intersezioni curvi con un raggio di 450. La figura 9 consente di fare lo stesso per i cuori doppi delle intersezioni rettilinei.

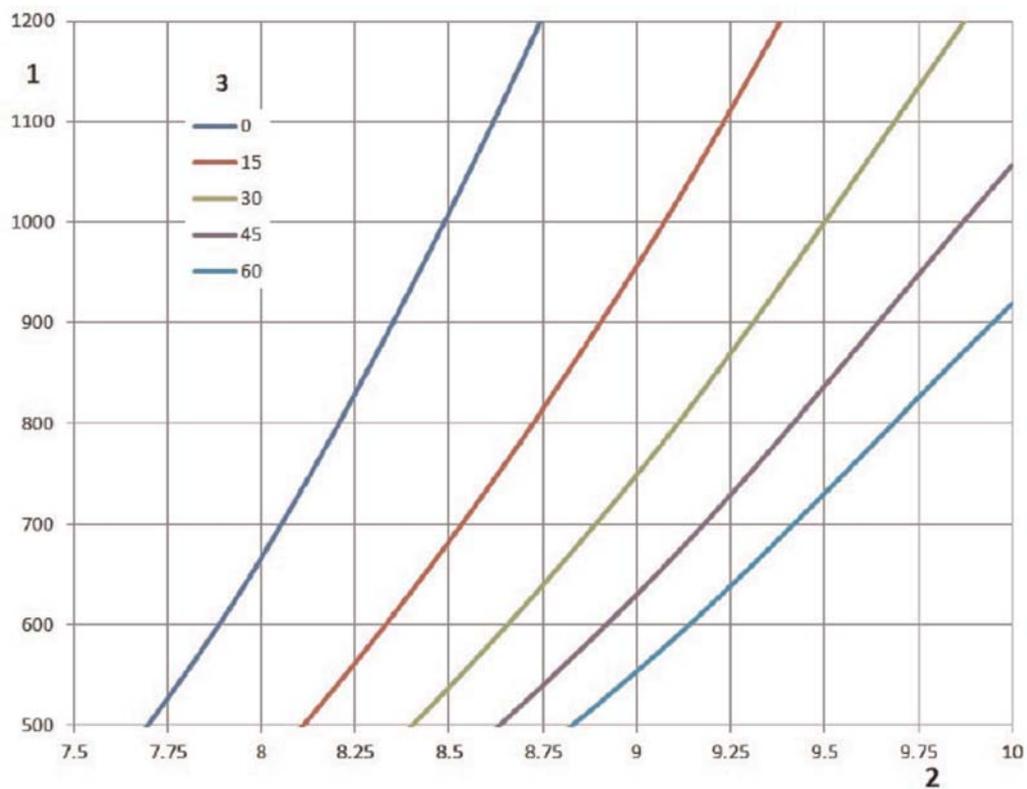
Per altre situazioni possono essere effettuati calcoli specifici.

- (J.5) Per i sistemi di scartamento diversi da quello da 1 435 mm possono essere effettuati calcoli specifici.

▼ B

Figura 8

Diametro minimo della ruota in rapporto all'angolo di incrocio per i cuori doppi delle intersezioni con raggio di 450 m

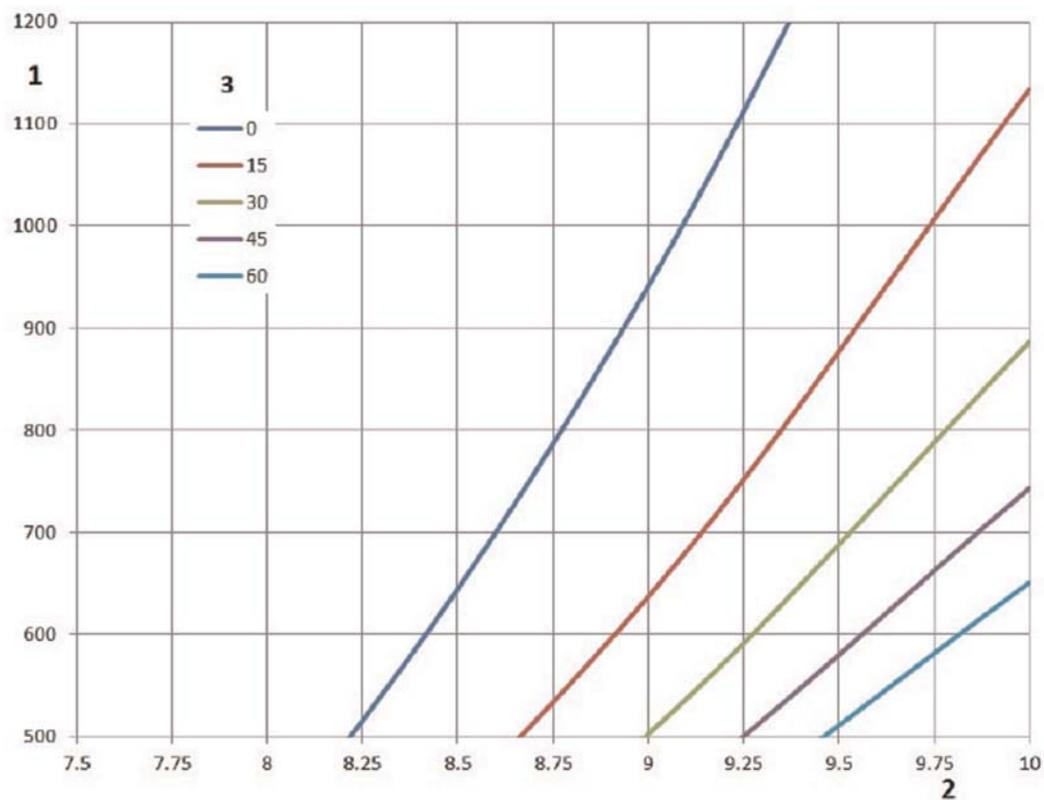


1. Diametro minimo della ruota [mm]
2. Inverso della tangente dell'angolo di incrocio 1 su N
3. Altezza della controrotaia [mm] (Z3)

▼ B

Figura 9

Diametro minimo della ruota in rapporto all'angolo di incrocio per i cuori doppi delle intersezioni rettilinei



1. Diametro minimo della ruota [mm]
2. Inverso della tangente dell'angolo di incrocio 1 su N
3. Altezza della controrotaia [mm] (Z3)

**▼ B***Appendice K***Base dei requisiti minimi per le strutture delle carrozze passeggeri e delle unità multiple**

Le seguenti definizioni di massa per le carrozze passeggeri e le unità multiple costituiscono la base dei requisiti minimi per le strutture e la verifica della compatibilità delle strutture con le carrozze passeggeri e le unità multiple.

Le seguenti categorie di linea EN nell'appendice E sono basate sulla massa del progetto in condizioni di carico utile eccezionale conformemente alla sezione 2.1 della norma EN 15663:2009+AC:2010, tenendo conto dei valori del carico utile passeggeri nelle aree riservate ai passeggeri in piedi di cui alla tabella 45.

Quando sono richiesti controlli sulla risposta dinamica dei ponti ferroviari per specificare la capacità di carico dei ponti, tale capacità deve essere specificata ed espressa in termini di massa di progetto in condizioni di carico utile normale conformemente alla sezione 2.1 della norma EN 15663:2009+AC:2010, tenendo conto dei valori del carico utile passeggeri nelle aree riservate ai passeggeri in piedi di cui alla tabella 45.

**▼ M1****▼ B***Tabella 45***Carico utile di passeggeri nelle aree destinate ai passeggeri in piedi in kg/m<sup>2</sup>**

Tipo di treni	Carico utile normale da specificare Compatibilità dinamica	Carico utile eccezionale da specificare Categoria di linea (Compatibilità statica)
<b>Treni ad alta velocità e a lunga percorrenza</b> Tabella 3 della norma EN 15663:2009+AC:2010	160 <sup>(1)</sup>	320
<b>Treni ad alta velocità e a lunga percorrenza</b> Prenotazione obbligatoria Tabella 3 della norma EN 15663:2009+AC:2010	0	320
<b>Altri</b> (treni regionali, pendolari e suburbani) Tabella 4 della norma EN 15663:2009+AC:2010	280	500 <sup>(2)</sup>

*Note*

<sup>(1)</sup> Carico utile normale della tabella 3 della norma EN 15663:2009+AC:2010 più 160 kg/m<sup>2</sup> aggiuntivi per le aree riservate ai passeggeri in piedi.

<sup>(2)</sup> Per determinati servizi pendolari (ad esempio RATP Parigi) il carico utile passeggeri nelle aree riservate ai passeggeri in piedi è pari a 700 kg/m<sup>2</sup>.

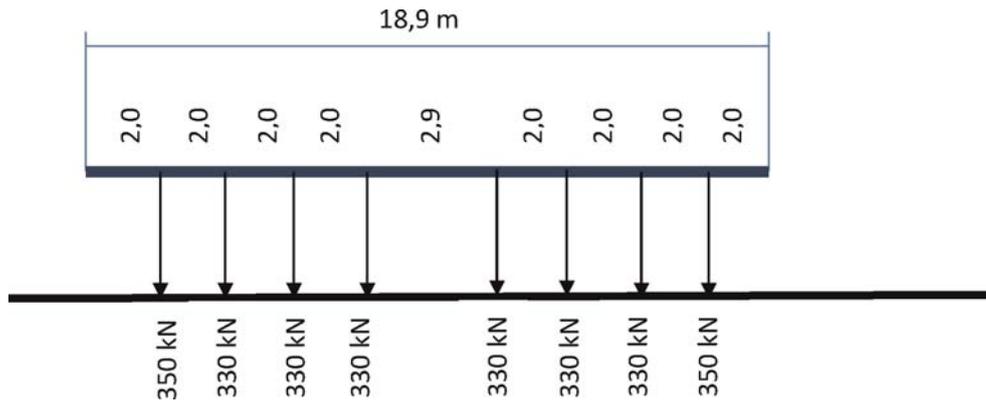
**▼ M1**

▼**B**

## Appendice M

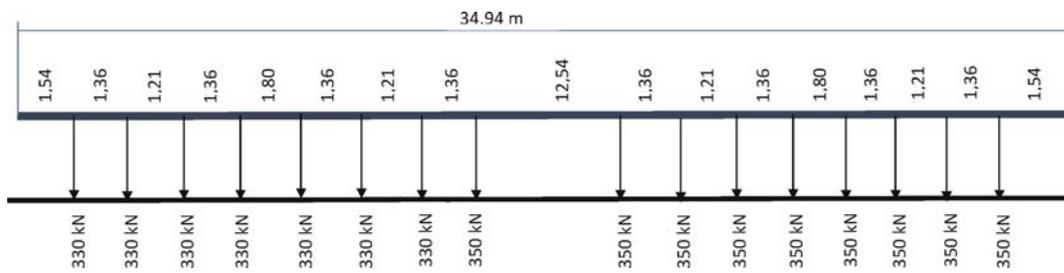
## Caso specifico relativo alla rete estone

(1) Locomotiva



(2) Carico distribuito: 140 kN/m

(3) Carro



**▼B**

*Appendice N*

**Caso specifico relativo alla rete greca**

Soppresso

**▼B**

*Appendice O*

**Caso specifico relativo alle reti della Repubblica di Irlanda e del Regno  
Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord**

Le norme e gli schemi relativi alle sagome IRL1, IRL2 e IRL3 costituiscono un punto in sospenso.



### Appendice P

#### Sagoma limite per le parti inferiori dello scartamento da 1 668 mm sulla rete spagnola

Le sagome limite sono ottenute sulla base dei profili cinematici di riferimento e le norme associate.

I calcoli della sagoma limite sono effettuati applicando il metodo cinematico in conformità ai requisiti dei capitoli 5, 7 e 10 della norma 15273-3:2013 con i profili cinematici di riferimento e le relative norme definiti nella presente appendice.

#### P.1. PROFILI DI RIFERIMENTO

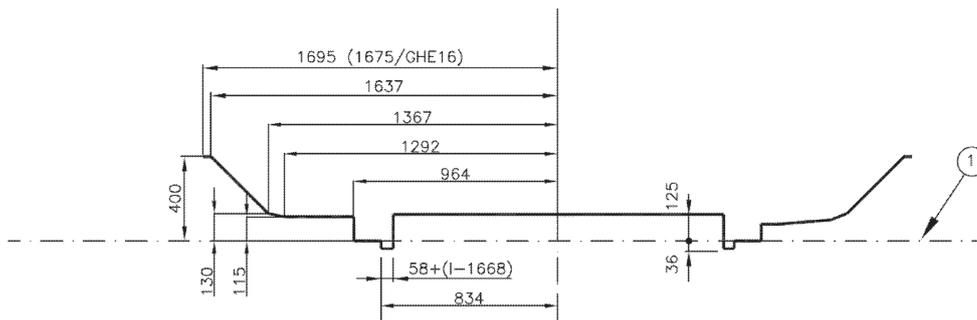
##### P.1.1. Profilo cinematico di riferimento GEI1

La figura 12 mostra il profilo di riferimento per la sagoma cinematica GEI1 per veicoli che possono transitare sopra i freni di binario in posizione attiva.

Figura 12

**Profilo di riferimento delle parti inferiori della sagoma cinematica GEI1 per veicoli che possono transitare sopra i freni di binario in posizione attiva (1 = scartamento)**

(Dimensioni in millimetri)



(1) Superficie di rotolamento

##### P.1.2. Profilo cinematico di riferimento GEI2

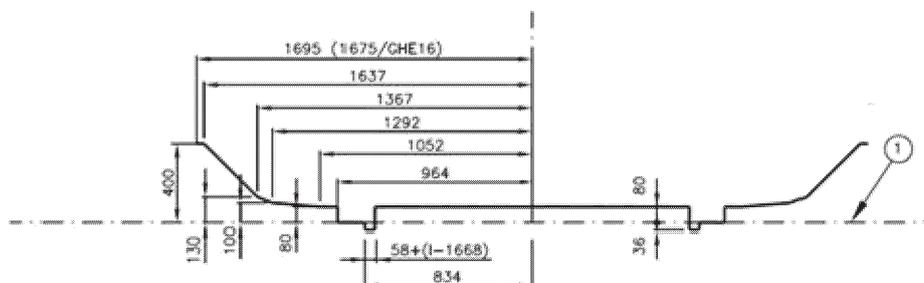
La figura 13 mostra il profilo di riferimento per la sagoma cinematica GEI2 per veicoli che possono transitare sopra i freni di binario in posizione non attiva.

▼ B

Figura 13

Profilo di riferimento delle parti inferiori della sagoma cinematica GEI2 per veicoli che possono transitare sopra i freni di binario in posizione non attiva (l = scartamento)

(Dimensioni in millimetri)



(1) Superficie di rotolamento

## P.2. REGOLE CORRELATE

La tabella 46 mostra i decentramenti aggiuntivi per le sagome GEI1 e GEI2.

Tabella 46

**Norme relative ai decentramenti aggiuntivi S per le sagome GEI1 e GEI2.**

Decentramenti aggiuntivi per lo scartamento «l» e l'altezza «h» in rapporto alla superficie di rotolamento

Raggio	$h \leq 0,4 \text{ m}$
$250 \leq R < \infty$	$S_{icin} = S_{acin} = \frac{2,5}{R} + \frac{l - 1,668}{2}$
$150 \leq R < 250$	$S_{icin} = \frac{50}{R} - 0,19 + \frac{l - 1,668}{2}$ $S_{acin} = \frac{60}{R} - 0,23 + \frac{l - 1,668}{2}$

## P.3. ABBASSAMENTO VERTICALE

Le altezze della parte inferiore devono essere ridotte del valore  $50/R_v$  (m) e il raggio è espresso in metri.

▼ M1

Il raggio di curvatura verticale  $R_v$  è limitato a 500 m. Le altezze non superiori a 80 mm sono considerate pari a zero in presenza di un raggio  $R_v$  compreso tra 500 m e 625 m.

▼ **B**

## Appendice Q

**Norme tecniche nazionali relative ai casi specifici UK-GB**

Le norme tecniche nazionali relative ai casi specifici UK-GB di cui al punto 7.7.17 della presente STI sono riportate nei documenti elencati nella tabella 47. Tutti i documenti sono disponibili sul sito [www.rgsonline.co.uk](http://www.rgsonline.co.uk).

▼ **M1**

Tabella 47

**Norme tecniche nazionali notificate relative ai casi specifici UK-GB**

Caso specifico	Punto della STI	Requisito	Rif. NTN (Norma tecnica nazionale)	Titolo NTN
7.7.17.1	4.2.1: tabella 2 e tabella 3	Categorie di linea: sagoma	GI/RT7073	Requisiti per la posizione dell'infrastruttura e per la definizione e il mantenimento degli spazi liberi
			GE/RT8073	Requisiti per l'applicazione delle sagome standard dei veicoli
			GI/RT7020	GB Requisiti per l'altezza dei marciapiedi, la distanza dei marciapiedi e la larghezza dei marciapiedi
7.7.17.2 e 7.7.17.9	4.2.3.1 e 6.2.4.1	Sagoma limite	GI/RT7073	Requisiti per la posizione dell'infrastruttura e per la definizione e il mantenimento degli spazi liberi
			GE/RT8073	Requisiti per l'applicazione delle sagome standard dei veicoli
			GI/RT7020	GB Requisiti per l'altezza dei marciapiedi, la distanza dei marciapiedi e la larghezza dei marciapiedi
7.7.17.3 e 7.7.17.10	4.2.3.2: tabella 4 e 6.2.4.2	Interasse dei binari	GI/RT7073	Requisiti per la posizione dell'infrastruttura e per la definizione e il mantenimento degli spazi liberi
7.7.17.4	4.2.5.3 e appendice J	Lunghezza massima dello spazio non guidato dei cuori doppi delle intersezioni	GC/RT5021	Requisiti del sistema dei binari
			GM/RT2466	Sale montate
7.7. 17.6	4.2.9.2	Altezza dei marciapiedi	GI/RT7020	GB Requisiti per l'altezza dei marciapiedi, la distanza dei marciapiedi e la larghezza dei marciapiedi
7.7. 17.7. e 7.7. 17.11	4.2.9.3 e 6.2.4.11	Distanza dei marciapiedi	GI/RT7020	GB Requisiti per l'altezza dei marciapiedi, la distanza dei marciapiedi e la larghezza dei marciapiedi
			GI/RT7073	Requisiti per la posizione dell'infrastruttura e per la definizione e il mantenimento degli spazi liberi

**▼ M1***Appendice R***Elenco dei punti in sospenso**

- 1) Limiti di azione immediata per difetti isolati di allineamento nel caso di velocità superiori a 300 km/h (4.2.8.1).
- 2) Limiti di azione immediata per difetti isolati di livellamento longitudinale nel caso di velocità superiori a 300 km/h (4.2.8.2).
- 3) Il valore minimo ammesso dell'interasse dei binari per il profilo limite uniforme IRL3 costituisce un punto in sospenso (7.7.18.2).
- 4) Categoria di linea EN — Velocità associata [km/h] per i codici di traffico P1 (unità multiple), P2 (unità multiple), P3a (unità multiple), P4a (unità multiple), P1520 (tutti i veicoli), P1600 (tutti i veicoli), F1520 (tutti i veicoli) e F1600 (tutti i veicoli) nell'appendice E, tabelle 38 e 39.
- 5) Numero RA — Velocità associata [miglia all'ora] per i codici di traffico P1 (unità multiple), P2 (unità multiple), P3a (unità multiple), P4a (unità multiple), P1600 (tutti i veicoli) e F1600 (tutti i veicoli) nell'appendice F, tabelle 40 e 41.
- 6) Le norme e gli schemi relativi alle sagome IRL1, IRL2 e IRL3 costituiscono un punto in sospenso (appendice O).
- 7) I requisiti finalizzati a limitare il rischio per il sollevamento del ballast per velocità superiori a 250 km/h.

▼ **B**

## Appendice S

## Glossario

▼ **M1**

Tabella 48

## Termini

Definizione dei termini	Punto della STI	Definizione
Punta effettiva (RP)/Actual point (RP)/ Praktischer Herzpunkt/ Pointe de coeur	4.2.8.6	Estremità fisica del cuore di un deviatore. Cfr. la figura 2, che mostra il rapporto fra la punta effettiva (RP) e il punto di intersezione (IP).
Limite di allerta/Alert limit/ Auslösewert/ Limite d'alerte	4.5.2	Si riferisce al valore che, se superato, richiede che la condizione della geometria del binario sia analizzata e presa in considerazione nelle operazioni di manutenzione regolarmente programmate.
Carico per asse/Axle load/ Achsfahrmasse/ Charge à l'essieu	4.2.1, 4.2.6.1	Somma delle forze statiche verticali esercitate dalle ruote sul binario mediante una sala montata o una coppia di ruote indipendenti divisa per l'accelerazione di gravità.
Sistema di frenatura indipendente dalle condizioni di aderenza ruota-rotaia	4.2.6.2.2	'Sistema di frenatura indipendente dalle condizioni di aderenza ruota rotaia si riferisce a tutti i sistemi di frenatura del materiale rotabile in grado di sviluppare una forza frenante applicata alla rotaia indipendentemente dalle condizioni di aderenza ruota-rotaia (ad esempio sistemi di frenatura magnetica e sistemi di frenatura a correnti parassite).
Sopraelevazione/Cant/ Überhöhung/ Dévers de la voie	4.2.4.2 4.2.8.5	Differenza di altezza, rispetto al piano orizzontale, delle due rotaie di un binario in un punto specifico, misurata in asse ai funghi delle rotaie.
Insufficienza di sopraelevazione/Cant deficiency/Überhöhungsfehlbetrag/Insuffisance de devers	4.2.4.3	Differenza fra la sopraelevazione applicata e una sopraelevazione di equilibrio più elevata.
Cuore d'incrocio/Common crossing/ Starres Herzstück/ Coeur de croisement	4.2.8.6	Dispositivo che permette l'intersezione di due bordi di rotolamento opposti di incroci o intersezioni e che ha un deviatore e due zampe di lepre.
Vento trasversale/Crosswind/ Seitenwind/ Vents traversiers	4.2.10.2	Vento forte che soffia lateralmente rispetto a una linea e che può incidere sulla sicurezza della circolazione dei treni.
Valore di progetto/Design value/ Planungswert/ Valeur de conception	4.2.3.4, 4.2.4.2, 4.2.4.5, 4.2.5.1, 4.2.5.3	Valore teorico senza tolleranze di fabbricazione, costruzione o manutenzione.
Scartamento di progetto/Design track gauge/ Konstruktionsspurweite/ Ecartement de conception de la voie	5.3.3	Un valore unico ottenuto quando tutti i componenti del binario sono esattamente conformi alle rispettive dimensioni di progetto o alle loro dimensioni medie di progetto quando è indicato un intervallo di valori.
Interasse dei binari/Distance between track centres/ Gleisabstand/ Entraxe de voies	4.2.3.2	La distanza fra i punti degli assi dei due binari presi in considerazione, misurata in parallelo alla superficie di rotolamento del binario di riferimento, vale a dire, il binario con la sopraelevazione minore.
Sforzo dinamico trasversale/Dynamic lateral force/Dynamische Querkraft/ Effort dynamique transversal	4.2.6.3	La somma degli sforzi dinamici esercitati da un asse sul binario in direzione laterale.

## ▼ M1

Definizione dei termini	Punto della STI	Definizione
Opere in terra/Earthworks/ Erdbauwerke/ Ouvrages en terre	4.2.7.2, 4.2.7.4	Strutture in terra o strutture per il contenimento della terra che sono sottoposte a carichi del traffico ferroviario.
Categoria di linea EN/EN Line Category/ EN Streckenklasse/ EN Catégorie de ligne	4.2.7.4, Appendice E	Il risultato del processo di classificazione di cui alla norma EN 15528:2015, allegato A, indicato nella norma in oggetto come 'Categoria di linea'. Rappresenta la capacità dell'infrastruttura di sopportare i carichi verticali imposti dai veicoli sulla linea o sulla sezione di linea nell'ambito di un servizio regolare ('normale').
Conicità equivalente/Equivalent conicity/ Äquivalente Konizität/ Conicité équivalente	4.2.4.5, 4.2.11.2	La tangente dell'angolo conico di un asse dotato di ruote a profilo conico il cui spostamento trasversale presenta la stessa lunghezza d'onda cinematica dell'asse in questione sui rettilinei e sulle curve ad ampio raggio.
Protezione della punta fissa/Fixed nose protection/ Leitweite/ Cote de protection de pointe	4.2.5.3, Appendice J	Dimensione fra il cuore dell'incrocio e la controrotaia (cfr. la dimensione 2 nella figura 10).
Profondità della gola/Flangeway depth/ Rillentiefe/ Profondeur d'ornière	4.2.8.6	Dimensione fra la superficie di rotolamento e la parte inferiore della gola (cfr. la dimensione 6 nella figura 10).
Larghezza della gola/Flangeway width/ Rillenweite/ Profondeur d'ornière	4.2.8.6	Dimensione fra una rotaia di scorrimento e una controrotaia o una zampa di lepre adiacente (cfr. la dimensione 5 nella figura 10).
Libero passaggio all'ingresso della controrotaia/zampa di lepre/Free wheel passage at check rail/wing rail entry/ Freier Raddurchlauf im Radlenker-Einlauf/Flügelschienen-Einlauf/Côte d'équilibrage du contre-rail	4.2.8.6	Dimensione fra la faccia attiva della controrotaia o della zampa di lepre e la faccia interna della rotaia di rotolamento opposta, misurata rispettivamente all'ingresso della controrotaia o della zampa di lepre (cfr. la dimensione 4 nella figura 10). L'ingresso della controrotaia o della zampa di lepre è il punto in cui è ammesso che la ruota entri in contatto con la controrotaia o con la zampa di lepre.
Libero passaggio nella zona del cuore d'incrocio/Free wheel passage at crossing nose/ Freier Raddurchlauf im Bereich der Herzspitze/ Cote de libre passage dans le croisement	4.2.8.6	Dimensione fra la faccia attiva della zampa di lepre e della controrotaia opposta attraverso lo scartamento (cfr. la dimensione 3 nella figura 10).
Spazio di libero passaggio nei deviatori/Free wheel passage in switches/ Freier Raddurchlauf im Bereich der Zungen-vorrichtung/Côte de libre passage de l'aiguillage	4.2.8.6	Dimensione fra la faccia interna di una rotaia del deviatore e il bordo posteriore della rotaia opposta (cfr. la dimensione 1 nella figura 10).
Sagoma/Gauge/ Begrenzungslinie/ Gabarit	4.2.1, 4.2.3.1	Insieme di norme, comprendenti un profilo di riferimento e le relative regole di calcolo associate che consentono di definire le dimensioni esterne del veicolo e lo spazio che deve essere lasciato libero dall'infrastruttura.
HBW/HBW/HBW/HBW	5.3.1.2	L'unità non SI per la durezza dell'acciaio definita nella norma EN ISO 6506-1:2005 Materiali metallici — prova di durezza Brinell. Metodo di prova.
Altezza della controrotaia/Height of check rail/ Radlenkerüberhöhung/ Surélévation du contre rail	4.2.8.6, Appendice J	Altezza della controrotaia al di sopra della superficie di rotolamento (cfr. la dimensione 7 della figura 14).
Limite di azione immediata/Immediate Action Limit/Soforteingriffschwelle/ Limite d'intervention immédiate	4.2.8, 4.5	Il valore che, se superato, impone di adottare misure per ridurre il rischio di deragliamento a un livello accettabile.

## ▼ M1

Definizione dei termini	Punto della STI	Definizione
Gestore dell'infrastruttura/Infrastructure Manager/ Betreiber der Infrastruktur/ Gestionnaire de l'Infrastructure	4.2.5.1, 4.2.8.3, 4.2.8.6, 4.2.11.2 4.4, 4.5.2, 4.6, 4.7, 6.2.2.1, 6.2.4, 6.4	Conformemente alla definizione di cui all'articolo 2, lettera h), della direttiva 2001/14/CE, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29).
Valore in condizioni di esercizio/In service value/ Wert im Betriebszustand/ Valeur en exploitation	4.2.8.5, 4.2.11.2	Valore misurato in qualsiasi istante dopo la messa in servizio dell'infrastruttura.
Punto di intersezione (IP)/Intersection point (IP)/ Theoretischer Herzpunkt/ Point d'intersection théorique	4.2.8.6	Punto di intersezione teorico dei bordi di rotolamento al centro dell'incrocio (cfr. la figura 2).
Limite di intervento/Intervention Limit/Eingriffsschwelle/ Valeur d'intervention	4.5.2	Il valore che, se superato, rende necessaria una manutenzione correttiva affinché il limite di azione immediata non sia raggiunto prima dell'ispezione successiva.
Difetto isolato/Isolated defect/ Einzelfehler/ Défaut isolé	4.2.8	Un difetto isolato nella geometria del binario.
Velocità della linea/Line speed/ Streckengeschwindigkeit/ Vitesse de la ligne	4.2.1	Velocità massima per cui una linea è stata progettata.
Fascicolo di manutenzione/Maintenance file/ Instandhaltungsdossier/ Dossier de maintenance	4.5.1	Elementi della documentazione tecnica riguardanti condizioni e limiti di uso e istruzioni di manutenzione.
Piano di manutenzione/Maintenance plan/ Instandhaltungsplan/ Plan de maintenance	4.5.2	Una serie di documenti che stabiliscono le procedure di manutenzione dell'infrastruttura adottati dal gestore dell'infrastruttura.
Binario a rotaie multiple/Multi-rail track/ Mehrschienengleis/ Voie à multi écartement	4.2.2.2	Binario con più di due rotaie in cui almeno due coppie di rotaie sono progettate per essere utilizzate come binari singoli separati, con o senza scartamenti diversi.
Scartamento nominale/Nominal track gauge/Nennspurweite/ Ecartement nominal de la voie	4.2.4.1	Un valore singolo che identifica lo scartamento del binario ma che può essere diverso dal valore dello scartamento di progetto.
Servizio normale/Normal service/ Regelbetrieb/ Service régulier	4.2.2.2 4.2.9	Il funzionamento del sistema ferroviario secondo l'orario pianificato.
Disposizione passiva/Passive provision/ Vorsorge für künftige Erweiterungen/ Réservation pour extension future	4.2.9	Disposizione per la futura costruzione di un'estensione fisica di una struttura (per esempio: incremento della lunghezza dei marciapiedi)
Parametro di prestazione/Performance Parameter/ Leistungskennwert/ Paramètre de performance	4.2.1	Parametro che descrive una categoria di linea STI utilizzato come base per la progettazione di elementi del sottosistema 'Infrastruttura' e come indicazione del livello di prestazioni di una linea.
Binario di corsa/Plain line Freie Strecke/ Voie courante	4.2.4.5 4.2.4.6 4.2.4.7	Sezione di un binario priva di dispositivi di armamento.

▼ **MI**

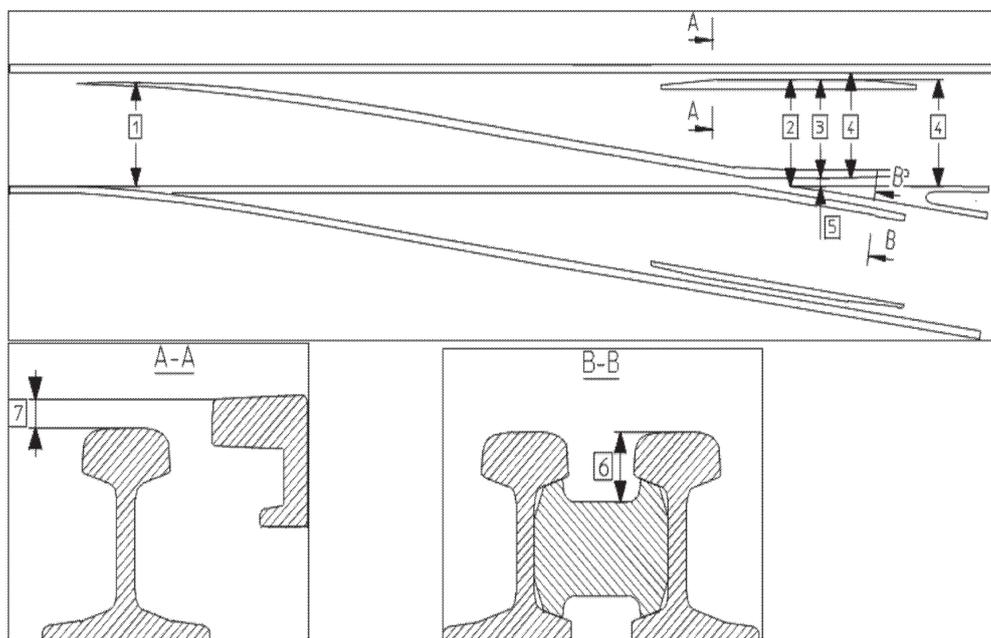
Definizione dei termini	Punto della STI	Definizione
Ritrazione della punta/Point retraction Spitzenbeihobelung/ Dénivellation de la pointe de cœur	4.2.8.6	La linea di riferimento nel cuore di un incrocio fisso può deviare dalla linea teorica di riferimento. A partire da una determinata distanza dal punto di incrocio, la linea di riferimento del deviatoio può, a seconda del progetto, essere ritratta dalla linea teorica allontanandosi dal bordino della ruota al fine di evitare il contatto fra entrambi gli elementi. Questa situazione è descritta nella figura 2.
Inclinazione della rotaia/Rail inclination/ Schienenneigung/ Inclinaison du rail	4.2.4.5 4.2.4.7	Un angolo che definisce l'inclinazione del fungo della rotaia posato nel binario rispetto al piano delle rotaie (superficie di rotolamento), uguale all'angolo fra l'asse della simmetria della rotaia (o di una rotaia simmetrica equivalente con lo stesso profilo del fungo della rotaia) e la perpendicolare al piano delle rotaie.
Piastra sotto rotaia (tavoletta)/Rail pad Schienenzwischenlage/ Semelle sous rail	5.3.2	Uno strato resiliente posato fra una rotaia e la traversa di sostegno o il supporto.
Curve contrapposte/Reverse curve Gegenbogen/ Courbes et contre-courbes	4.2.3.4	Due curve contigue di curvatura opposta.
Sagoma limite/Structure gauge Lichtraum/ Gabarit des obstacles	4.2.3.1	Definisce lo spazio in relazione al binario di riferimento che deve essere libero da oggetti o strutture e dal traffico sui binari adiacenti in modo da consentire la circolazione sul binario di riferimento in condizioni di sicurezza. È definito sulla base del profilo di riferimento mediante applicazione delle regole associate.
Cuore a punta mobile	4.2.5.2	Nell'ambito del 'cuore d'incrocio a punta mobile', il termine 'cuore a punta mobile' indica la parte del deviatoio che ne costituisce il cuore e che viene spostata per creare un bordo di rotolamento continuo per la linea principale o per quella deviata.
Scambio (deviatoio)/Switch/ Zungenvorrichtung/ Aiguillage	4.2.8.6	Un'unità di binario comprendente due rotaie fisse (contraghi) e due rotaie mobili (aghi dei deviatoi) usata per dirigere i veicoli da un binario all'altro.
Dispositivi di armamento/Switches and crossings/ Weichen und Kreuzungen/ Appareil de voie	4.2.4.5, 4.2.4.7, 4.2.5, 4.2.6, 4.2.8.6, 5.2, 6.2.4.4, 6.2.4.8, 6.2.5.2, 7.3.3, Appendici C and D	Binario costituito da serie di deviatoi e incroci individuali e dalle rotaie che li collegano.
Percorso diretto/Through route Stammgleis/ Voie directe	Appendice D	Nel contesto dei dispositivi di armamento, un percorso che mantiene l'allineamento generale del binario.
Progetto del binario	4.2.6, 6.2.5, Appendici C e D	Il progetto di binario consiste di sezioni trasversali che definiscono le dimensioni fondamentali e i componenti del binario (ad esempio, rotaia, sistemi di attacco della rotaia, traverse, ballast) utilizzati in combinazione con condizioni di esercizio che hanno un impatto sulle forze di cui al punto 4.2.6, quali carico per asse, velocità e raggio di curvatura orizzontale.
Scartamento/Track gauge/ Spurweite/ Ecartement de la voie	4.2.4.1, 4.2.4.5, 4.2.8.4, 5.3.3, 6.1.5.2, 6.2.4.3, Appendice H	La distanza minore fra le linee perpendicolari alla superficie di rotolamento che interseca ogni profilo del fungo della rotaia in una gamma da 0 a 14 mm al di sotto della superficie di rotolamento.
Sghembo di binario/Track twist/ Gleisverwindung/ Gauche	4.2.7.1.6 4.2.8.3, 6.2.4.9,	Lo sghembo del binario è definito come la differenza algebrica tra due livelli trasversali misurati ad una distanza definita, generalmente espressa come gradiente tra i due punti in cui sono misurati i livelli trasversali.

▼ **M1**

Definizione dei termini	Punto della STI	Definizione
Lunghezza del treno/Train length/ Zuglänge/ Longueur du train	4.2.1	La lunghezza di un treno che può circolare su una determinata linea in normali condizioni di esercizio.
Spazio non guidato dei cuori doppi delle intersezioni/Unguided length of an obtuse crossing/ Führungslose Stelle/ Lacune dans la traversée	4.2.5.3, Appendice J	Parte dei cuori doppi delle intersezioni in cui la ruota non è guidata, descritta come «distanza non guidata» nella norma EN 13232-3:2003.
Lunghezza utile del marciapiede/Usable length of a platform/Bahnsteingnutzlänge Longueur utile de quai	4.2.1, 4.2.9.1	La lunghezza massima continua della parte del marciapiede di fronte alla quale il treno deve restare in sosta in normali condizioni di esercizio per consentire ai passeggeri di salire e scendere, prevedendo le opportune tolleranze per la sosta. Per normali condizioni di esercizio si intende il funzionamento del sistema ferroviario in condizioni non degradate (per esempio aderenza ruota-rotaia normale, segnali funzionanti, tutto funziona come previsto).

▼ B

Figura 14  
Geometria dei dispositivi di armamento



- (1) 1 Libero passaggio nei deviatori
- (2) 2 Protezione della punta fissa
- (3) 3 Libero passaggio nella zona del cuore d'incrocio
- (4) 4 Libero passaggio all'ingresso della controrotaia/zampa di lepre
- (5) 5 Larghezza della gola
- (6) 6 Profondità della gola
- (7) 7 Altezza della controrotaia

**▼B***Appendice T***Elenco delle norme citate***Tabella 49***Lista delle norme citate**

Numero indice	Riferimento	Nome del documento	Versione (anno)	Parametri fondamentali interessati	
1	EN 13674-1	Applicazioni ferroviarie — Binario — Rotaia Parte 1: Rotaie ferroviarie Vignole di 46 kg/m e oltre	2011	Profilo del fungo della rotaia per il binario di corsa (4.2.4.6), Valutazione delle rotaie (6.1.5.1)	
2	EN 13674-4	Applicazioni ferroviarie — Binario — Rotaia — parte 4: Rotaie ferroviarie Vignole a partire da 27 kg/m e fino a 46 kg/m (esclusi) (con emendamento A1:2009)	2006	Profilo del fungo della rotaia per il binari di corsa (4.2.4.6)	
3	EN 13715	Applicazioni ferroviarie — Sale montate e carrelli — Ruote — Profilo di rotolamento delle ruote (con emendamento A1:2010)	2006 A1:2010	Conicità equivalente (4.2.4.5)	
<b>▼M1</b>	4	EN 13848-1	Qualità della geometria del binario — parte 1: Caratterizzazione della geometria del binario (con emendamento A1:2008)	2003 A1:2008	Limite di azione immediata per lo sghembo del binario (4.2.8.3)
<b>▼B</b>	5	EN 13848-5	Applicazioni ferroviarie — Binario — Qualità della geometria del binario — parte 5: Livelli di qualità della geometria — Binari di corsa (con emendamento A1:2010)	2008	Limite di azione immediata per allineamento (4.2.8.1), Limite di azione immediata per livellamento longitudinale (4.2.8.2), Limite di azione immediata per lo sghembo del binario (4.2.8.3)
	6	EN 14067-5	Applicazioni ferroviarie — Aerodinamica — parte 5: Requisiti e metodi di prova per l'aerodinamica in galleria (con emendamento A1:2010)	2006	Valutazione della variazione massima di pressione in galleria (6.2.4.12)
	7	EN 15273-3	Applicazioni ferroviarie — Sagome — parte 3: Profilo limite	2013	Sagoma limite (4.2.3.1), Interasse dei binari (4.2.3.2), Distanza del marciapiede (4.2.9.3), Valutazione della sagoma limite (6.2.4.1), Valutazione dell'interasse dei binari (6.2.4.2), Valutazione della distanza del marciapiede (6.2.4.11)
	8	EN 15302	Applicazioni ferroviarie — Metodo per specificare la conicità equivalente (con emendamento A1:2010)	2008	Conicità equivalente (4.2.4.5) Valutazione dei valori di progetto della conicità equivalente (6.2.4.6)
<b>▼M1</b>	9	EN 15528	Applicazioni ferroviarie — Categorie delle linee per la gestione delle interfacce fra limiti di carico dei veicoli e infrastruttura	2015	Requisiti di capacità applicabili alle strutture in funzione del codice di traffico (appendice E)

▼B

Numero indice	Riferimento	Nome del documento	Versione (anno)	Parametri fondamentali interessati
10	EN 15663	Applicazioni ferroviarie — Definizione delle masse di riferimento dei veicoli (con le rettifiche AC:2010)	2009	Categorie di linea STI (4.2.1), Base dei requisiti minimi per le strutture per le carrozze passeggeri e le unità multiple (appendice K)
11	EN 1990	Eurocodice — Criteri generali di progettazione strutturale (con emendamento A1: 2005 e rettifica AC:2010)	2002	Resistenza delle strutture ai carichi del traffico (4.2.7), Resistenza dei ponti nuovi ai carichi del traffico (4.2.7.1),
12	EN 1991-2	Eurocodice 1 — Azioni sulle strutture — parte 2: Carichi da traffico sui ponti (con rettifica AC:2010)	2003	Resistenza delle strutture ai carichi del traffico (4.2.8), Resistenza dei ponti nuovi ai carichi del traffico (4.2.7.1), Carico verticale equivalente per opere in terra nuove ed effetti di pressione della terra (4.2.7.2), Resistenza di strutture nuove sovrastanti i binari o adiacenti ai binari (4.2.7.3)
13	EN 14363:2005	Applicazioni ferroviarie — Prove per l'accettazione delle caratteristiche di marcia dei veicoli ferroviari — Prova del comportamento di marcia e prove statiche	2005	Resistenza del binario ai carichi verticali (4.2.6.1), Resistenza laterale del binario (4.2.6.3)