

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



U.O. MESSA IN SERVIZIO

PROGETTO DEFINITIVO

COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI

Relazione di analisi preliminare a rispetto alle STI applicabili

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

I A 7 K 0 0 D 2 4 R G M D 0 0 0 0 0 0 0 1 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	L Zamberlan	01/2020	A Ugurlu	01/2020	T Paoletti	01/2020	G M Vinattieri 02/2020
B	Aggiornamento	L Zamberlan <i>Zamberlan</i>	02/2020	A Ugurlu <i>Ugurlu</i>	02/2020	T Paoletti	02/2020	 <i>Vinattieri</i>

File:

n. Elab.:

	PROGETTO DEFINITIVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	Relazione di analisi di rispondenza alle STI applicabili	COMMESSA IA7K	LOTTO 00	CODIFICA D 24 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. B

INDICE

1	PREMESSA	3
1.1	TRACCIABILITÀ DELLE MODIFICHE	4
1.2	SPECIFICHE TECNICHE DI INTEROPERABILITÀ APPLICABILI	4
1.3	COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ	7
2	RIFERIMENTI	8
3	DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI	11
4	ANALISI STI “INFRASTRUTTURA”	17
5	ANALISI STI “ENERGIA PER IL SISTEMA FERROVIARIO EUROPEO”	19
6	ANALISI STI “PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA”	21
7	ANALISI STI “SOTTOSISTEMA CONTROLLO E COMANDO”	22
8	CONCLUSIONI	23
8.1	<i>ANALISI PRELIMINARE STI INFRASTRUTTURA</i>	23
8.2	<i>ANALISI PRELIMINARE STI ENERGIA</i>	23
8.3	<i>ANALISI PRELIMINARE STI PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA</i>	23
8.4	<i>CONSIDERAZIONI SU STI CONTROLLO-COMANDO E SEGNALAMENTO</i>	23
9	LEGENDA	24
10	ALLEGATO 1 – RAPPORTO DI TRACCIABILITÀ	26
10.1	<i>ANALISI STI “INFRASTRUTTURA”</i>	26
10.1.1	<i>ELABORATI DI RIFERIMENTO</i>	37
10.2	<i>ANALISI STI “ENERGIA”</i>	39
10.2.1	<i>ELABORATI DI RIFERIMENTO</i>	43
10.3	<i>ANALISI STI “PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA”</i>	44
10.3.1	<i>ELABORATI DI RIFERIMENTO</i>	47
10.4	<i>ANALISI STI “CONTROLLO- COMANDO E SEGNALAMENTO”</i>	48
10.4.1	<i>ELABORATI DI RIFERIMENTO</i>	48
11	ALLEGATO 2 – REGISTRO INFRASTRUTTURA	49

	PROGETTO DEFINITIVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	Relazione di Analisi preliminare rispetto alle STI applicabili	COMMESSA IA7K	LOTTO 00	CODIFICA D 24 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. B

1 PREMESSA

Il presente documento riporta gli esiti dell'analisi preliminare della rispondenza ai requisiti STI per lo sviluppo della Progettazione Definitiva del nuovo collegamento ferroviario tra la stazione di Brindisi e la futura stazione dell'aeroporto del Salento.

L'intervento prevede la realizzazione del collegamento ferroviario tra la stazione di Brindisi e la futura stazione dell'aeroporto del Salento (anch'essa facente parte dell'intervento) che interessa le aree a nord e nord-ovest della città di Brindisi compresa tra l'asse ferroviario e l'aeroporto.

Il tracciato, all'interno dei PFTE, era stato suddiviso in due lotti funzionali corrispondenti alle due fasi realizzative:

- Lotto1: oggetto della seguente progettazione, consiste nella realizzazione del nuovo collegamento a singolo binario tra la Stazione di Brindisi e la nuova Stazione di Brindisi Aeroporto;
- Lotto 2: oggetto di successive progettazioni, consiste nella realizzazione dei rami di collegamento della nuova linea Brindisi- Brindisi Aeroporto con la linea Taranto-Brindisi e la linea Bari-Lecce.

Il presente PD, considera un unico lotto funzionale che ingloba le precedenti due fasi realizzative.

Tale analisi fornisce l'interpretazione data dal Soggetto Tecnico Italferr circa l'ottemperanza progettuale ai requisiti di ineroperabilità. Si evidenzia che, in ogni caso, la formale certificazione a tali requisiti può essere fornita esclusivamente da un Organismo di Valutazione della Conformità così come definito dalla normativa applicabile (rif. DLgs 57/2019).

Parte integrante del documento è il "Rapporto di tracciabilità" (Allegato1, §10) che riporta gli esiti dell'analisi condotta e i relativi documenti progettuali di riferimento.

Il progetto è stato redatto in conformità ai Regolamenti vigenti all'avvio delle attività, come dettagliato al § 2.

	PROGETTO DEFINITIVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	Relazione di Analisi preliminare rispetto alle STI applicabili	COMMESSA IA7K	LOTTO 00	CODIFICA D 24 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. B

1.1 Tracciabilità delle modifiche

Nella tabella seguente vengono sintetizzate le motivazioni della revisione del documento ed eventuali dettagli delle modifiche introdotte.

REV.	Note	Descrizione
A	-	Prima emissione.
B		Emissione per aggiornamento progettuale

1.2 Specifiche Tecniche di Interoperabilità applicabili

Ai sensi del capitolo 4.2.1 della STI Infrastruttura 1299/2014, trattandosi di una linea solo passeggeri, sarà presa a riferimento per la progettazione la categoria di linea **P4** per il traffico passeggeri (Figura 1).

Sebbene sia una linea passeggeri, la tratta è compatibile con il transito del Gabarit C - PMO 5.

Nella tabella della successiva Figura 1, in funzione della suddetta categoria vengono definiti i parametri prestazionali minimi, per gli aspetti infrastrutturali di linea, che devono essere garantiti nella progettazione.

Codice di traffico	Sagoma limite	Carico per asse [t]	Velocità della linea [km/h]	Lunghezza utile del marciapiede [m]
P4	GB	22.5	120-200	200-400

Figura 1 – Parametri di prestazione della linea (Rif. Tabella 2 al § 4.2.1 di[11.]

Si precisa che mentre i parametri “sagoma limite” e “carico per asse” devono essere considerati come requisiti minimi e vincolanti alla tipologia del materiale rotabile che può circolare sulla linea, i restanti parametri “velocità della linea”, “lunghezza utile del marciapiede” e “lunghezza del treno” sono solo indicativi e non impongono restrizioni al traffico che può circolare sulla linea.



Figura 2 Estratto da “Regolamento (UE) N. 2017/849” per il trasporto passeggeri

	<p>PROGETTO DEFINITIVO</p> <p>COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI</p>												
<p>Relazione di Analisi preliminare rispetto alle STI applicabili</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IA7K</td> <td>00</td> <td>D 24 RG</td> <td>MD 00 00 001</td> <td>B</td> <td>6 di 49</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IA7K	00	D 24 RG	MD 00 00 001	B	6 di 49
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IA7K	00	D 24 RG	MD 00 00 001	B	6 di 49								

Per tale progetto le Specifiche Tecniche di Interoperabilità applicabili risultano essere:

- 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, modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019;
- Regolamento (UE) N. 1300/2014/UE Specifiche Tecniche di Interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione europea per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta del 18/11/2014, modificato con il Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/772 della Commissione del 16 maggio 2019;
- Regolamento UE N. 1301/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Energia» del sistema ferroviario dell'Unione europea, modificato dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2018/868 del 13 giugno 2018 e dal successivo Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019
- Regolamento (UE) N. 2016/919 della Commissione del 27 maggio 2016 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi "controllo-comando e segnalamento" del sistema ferroviario nell'Unione europea modificata con la Rettifica del 15 giugno 2016 e dal Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019;

	PROGETTO DEFINITIVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
Relazione di Analisi preliminare rispetto alle STI applicabili	COMMESSA IA7K	LOTTO 00	CODIFICA D 24 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. B	FOGLIO 7 di 49

1.3 Componenti di Interoperabilità

La vigente normativa (DLgs 14/05/2019, 57/2019 – Capo III) prevede, nella realizzazione dell'opera, l'utilizzo di componenti di interoperabilità certificati. Nelle STI applicabili al progetto si elencano i componenti di interoperabilità previsti e le rispettive caratteristiche tecniche:

- Regolamento (UE) N. 1299/2014 STI Infrastruttura: rif. § 5.2 "Elenco dei componenti" e § 5.3 "Prestazioni e specifiche dei componenti", modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019;
- Regolamento (UE) N. 1301/2014 STI Energia: rif. § 5.1 "Elenco dei componenti" e § 5.2 "Prestazioni e specifiche dei componenti" modificato dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2018/868 del 13 giugno 2018 e dal successivo Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019;
- Regolamento 2016/919/UE del 27/05/2016 relativo alla Specifica Tecnica di Interoperabilità per i sottosistemi "Controllo-Comando e Segnalamento" del sistema ferroviario nell'Unione Europea: rif. § 5.2 "Elenco dei componenti di interoperabilità" e § 5.3 "Prestazioni e specifiche dei componenti" modificata con la Rettifica del 15 giugno 2016 e dal Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019.
- Regolamento (UE) N. 1300/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione europea per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta modificato con il Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/772 della Commissione del 16 maggio 2019;

Tutti i componenti di interoperabilità dovranno essere dotati di dichiarazione CE del costruttore.

	PROGETTO DEFINITIVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
Relazione di Analisi preliminare rispetto alle STI applicabili	COMMESSA IA7K	LOTTO 00	CODIFICA D 24 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. B	FOGLIO 8 di 49

2 RIFERIMENTI

Principali riferimenti normativi ed input funzionali:

- [1.] Decreto Legislativo 14/05/2019, n. 57 – Attuazione della direttiva 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea;
- [2.] Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50, attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie;
- [3.] Direttiva 2016/798/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;
- [4.] Direttiva 2016/797/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario;
- [5.] Direttiva 2016/796/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/20004;
- [6.] Regolamento (UE) N. 1316/2013 del parlamento europeo e del consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;
- [7.] Regolamento delegato (UE) N. 275/2014 della Commissione del 07/01/2014 che modifica l'allegato I del regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa;
- [8.] Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. M.INF.TFE. Registro Ufficiale U.0003666 del 19/06/2017 – Regolamento (UE) 2016/919 (CCS TSI). Punto 7.4.4 "Piano Nazionale di Implementazione" Piano di sviluppo dell'ERTMS sulla rete ferroviaria italiana;

- [9.] REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO dell'11 dicembre 2013 - sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;
- [10.] Regolamento Delegato (UE) n. 2017/849 della Commissione del 07/12/2016 che modifica il Regolamento (UE) N. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio per quanto riguarda le mappe figuranti nell'allegato I e l'elenco riportato nell'allegato II di tale regolamento;
- [11.] 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, modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019;
- [12.] Regolamento UE N. 1301/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Energia» del sistema ferroviario dell'Unione europea, modificato dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2018/868 del 13 giugno 2018 e dal successivo Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019
- [13.] Regolamento (UE) N. 1300/2014/UE Specifiche Tecniche di Interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione europea per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta del 18/11/2014, modificato con il Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/772 della Commissione del 16 maggio 2019;
- [14.] Regolamento (UE) N° 1303/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la "sicurezza nelle gallerie ferroviarie" del sistema ferroviario dell'Unione europea, rettificato dal Regolamento (UE) 2016/912 del 9 giugno 2016 e modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019
- [15.] Regolamento (UE) N. 2016/919 della Commissione del 27 maggio 2016 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi "controllo-comando e

	<p>PROGETTO DEFINITIVO</p> <p>COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI</p>												
<p>Relazione di Analisi preliminare rispetto alle STI applicabili</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IA7K</td> <td>00</td> <td>D 24 RG</td> <td>MD 00 00 001</td> <td>B</td> <td>10 di 49</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IA7K	00	D 24 RG	MD 00 00 001	B	10 di 49
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IA7K	00	D 24 RG	MD 00 00 001	B	10 di 49								

segnalamento" del sistema ferroviario nell'Unione europea modificata con la Rettifica del 15 giugno 2016 e dal Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019;

- [16.] Documento di III livello - Linea guida alla valorizzazione dei parametri RINF - RFI DTC LG 01 01 rev 1 del 04/12/2015;
- [17.] Documento di III livello RFI DTC PSE 02 00 rev. 0" Gestione del Registro Infrastruttura di Rete Ferroviaria Italiana SpA" del 25/11/2015;
- [18.] Piano di Sviluppo di ERTMS (ETCS e GSM-R) sulla rete RFI, cod. RFITC.SCC.SRRRAP01R05M del 31/07/2019;
- [19.] Regolamento di esecuzione (UE) 6/2017 della Commissione, del 5 gennaio 2017, concernente il piano europeo di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario;
- [20.] Fascicolo Linea n. 133 Bari C.LE- Lecce;
- [21.] REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/772 DELLA COMMISSONE del 16 maggio 2019 che modifica il regolamento (UE) n. 1300/2014 per quanto riguarda l'inventario delle attività al fine di individuare le barriere all'accessibilità, fornire informazioni agli utenti e monitorare e valutare i progressi compiuti in materia di accessibilità.
- [22.] REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/776 DELLA COMMISSONE del 16 maggio 2019 che modifica i regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1299/2014, (UE) n. 1301/2014, (UE) n. 1302/2014, (UE) n. 1303/2014 e (UE) 2016/919 della Commissione e la decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione per quanto riguarda l'allineamento alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e l'attuazione di obiettivi specifici stabili nella decisione delegata (UE) 2017/1471 della Commissione.

	PROGETTO DEFINITIVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	Relazione di Analisi preliminare rispetto alle STI applicabili	COMMESSA IA7K	LOTTO 00	CODIFICA D 24 RG	DOCUMENTO MD 00 00 001	REV. B

3 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

L'intervento prevede la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario tra la stazione di Brindisi e la futura stazione dell'aeroporto del Salento (inclusa nell'intervento) che interessa le aree a nord e nord-ovest della città di Brindisi compresa tra l'asse ferroviario e l'aeroporto (figura 3).



Figura 3 – Inquadramento territoriale

L'intervento prevede l'innesto del nuovo collegamento a singolo binario con l'aeroporto in corrispondenza della linea adriatica Bari Lecce, prima del tratto in cui la Taranto Brindisi si porta in affiancamento. Il tracciato si sviluppa per una lunghezza totale di 6+208.28 km con una pendenza massima del 21.2‰, tendenzialmente in rilevato. Mentre i due raccordi di progetto per la connessione sulla Linea Bari-Lecce, in direzione Bari, e sulla Taranto-Brindisi, in direzione Taranto, hanno uno sviluppo di 0+768.56 km e 1+064.39 km rispettivamente. Nella figura seguente è riportato lo schema funzionale.

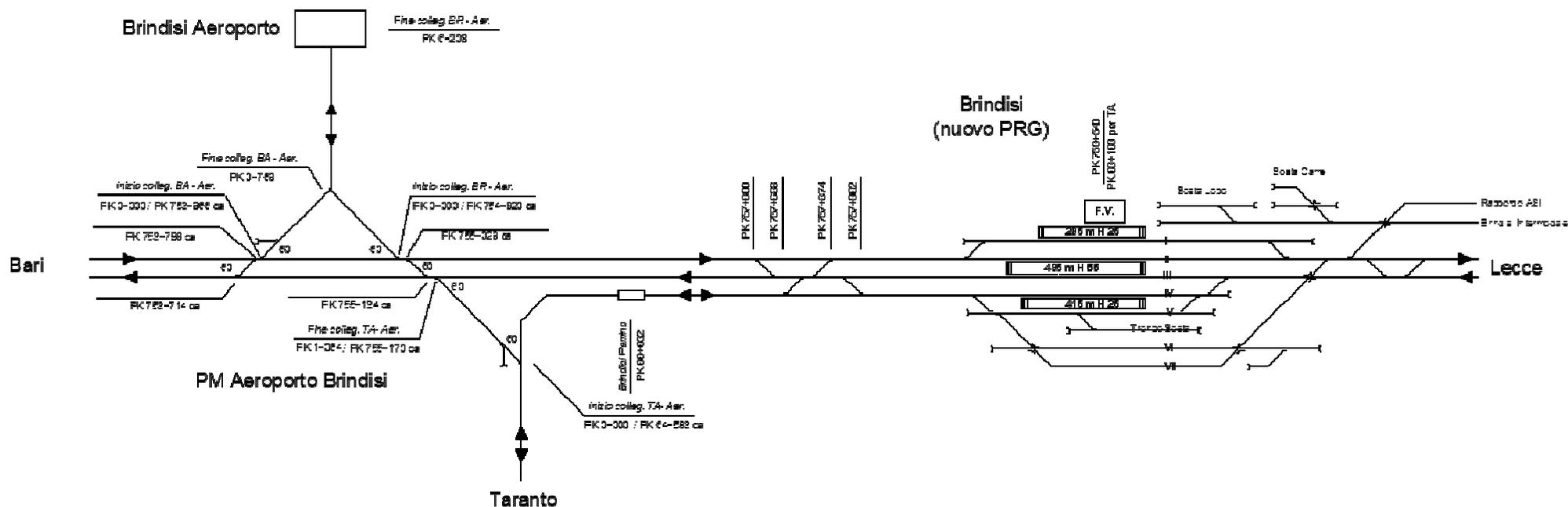


Figura 4 - Schema funzionale della soluzione studiata

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	Relazione di analisi di rispondenza alle STI applicabili	COMMESSA IA7K	LOTTO 00	CODIFICA D 24 RG	DOCUMENTO MD0000 001	REV. A

La nuova stazione di Brindisi Aeroporto prevede due binari di stazionamento serviti da due marciapiedi esterni. Il piano del ferro prevede comunicazioni a 60 km/h e tronchini di sicurezza.

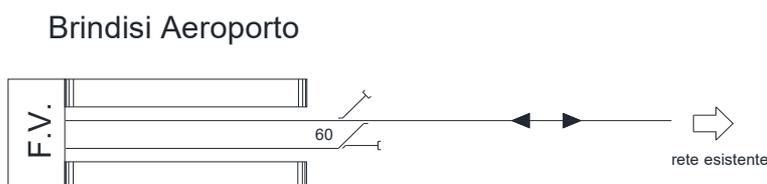


Figura 5– Schema funzionale della stazione di Brindisi Aeroporto

Le principali interferenze sono rappresentate dalle viabilità: SP 42, SS 16, SS379, Via Egnazia, SC Torretta, SC 44, SC 105 e SS 697. Il progetto prevede la risoluzione di tali interferenze, ripristinando la maglia viaria esistente. Di seguito si riporta una tabella riassuntiva relativa alla risoluzione delle interferenze viarie.

Progressiva PROGETTO	VIABILITÀ	WBS PROGETTO	RISOLUZIONE INTERFERENZA
1+843	SP 42	SL01	Nuovo sottovia veicolare. Nessuna modifica planoaltimetrica della viabilità
2+919	SS16	NV02	Nuovo cavalcaferrovia per la SS16 (IV01) con conseguente adeguamento altimetrico della viabilità interferita
3+637/3+797	SS379/ Via Egnazia	VI01	Viadotto ferroviario compatibile con la viabilità esistente, modifica della sola controstrada (NV03)
5+573	SC 105	IV02	Nuovo cavalcaferrovia (IV02)

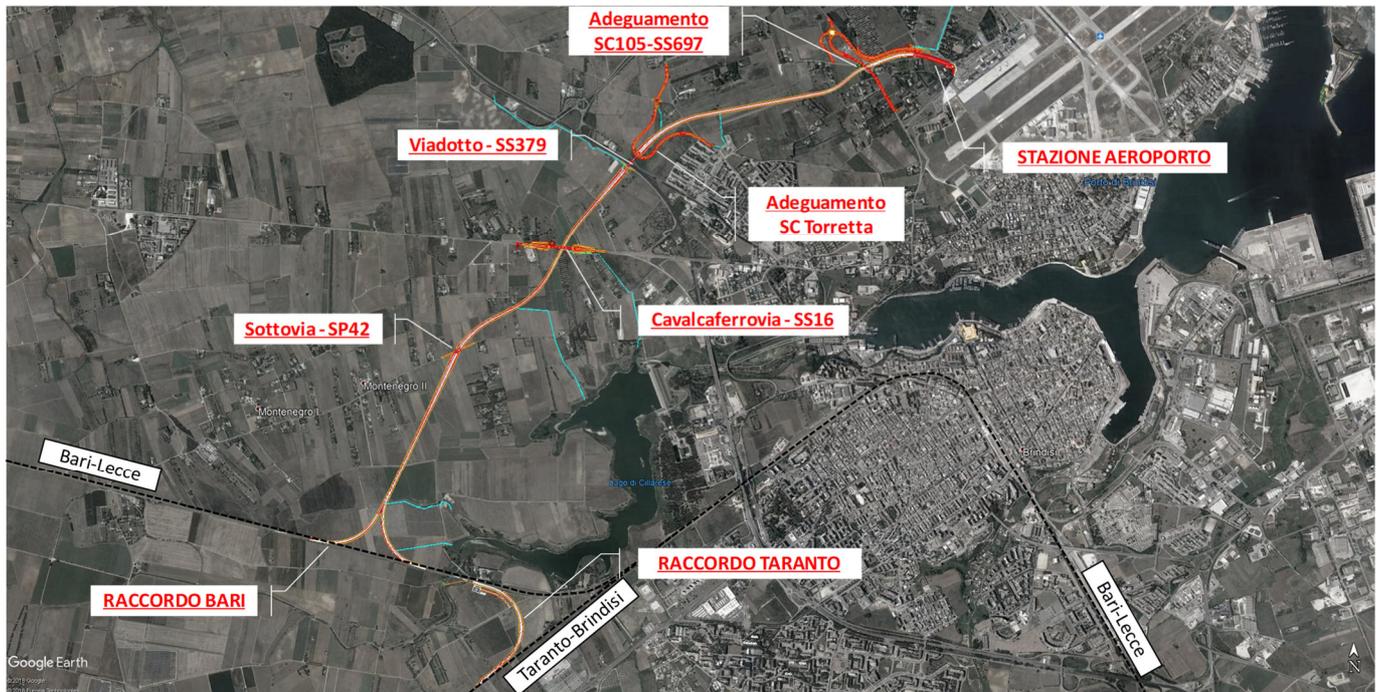


Figura 6 - Scenario infrastrutturale di progetto

Relativamente al sottosistema Energia gli interventi consistono essenzialmente nella realizzazione degli impianti TE (elettrificazione, circuito di terra e protezione e circuito di ritorno TE) relativi alla nuova tratta a singolo binario, alla nuova “Stazione Aeroporto” e del bivio.

È inoltre previsto l’adeguamento delle condutture di contatto, del circuito di terra e protezione TE e del circuito di ritorno delle tratte delle LS adiacenti al nuovo “Bivio Aeroporto”.

Per la corretta gestione del bivio è prevista la realizzazione della una nuova Cabina TE di Brindisi alla pk 1+022,5 circa di progetto.

Le caratteristiche degli impianti LdC e di tutte le apparecchiature accessorie di sospensione ed ormeggio saranno rispondenti agli attuali standard RFI ed in particolare al “Capitolato Tecnico TE Ed. 2014” rif. “RFI DTC STS ENE SP IFS TE 210 A” secondo lo standard di catenaria 440 mm².

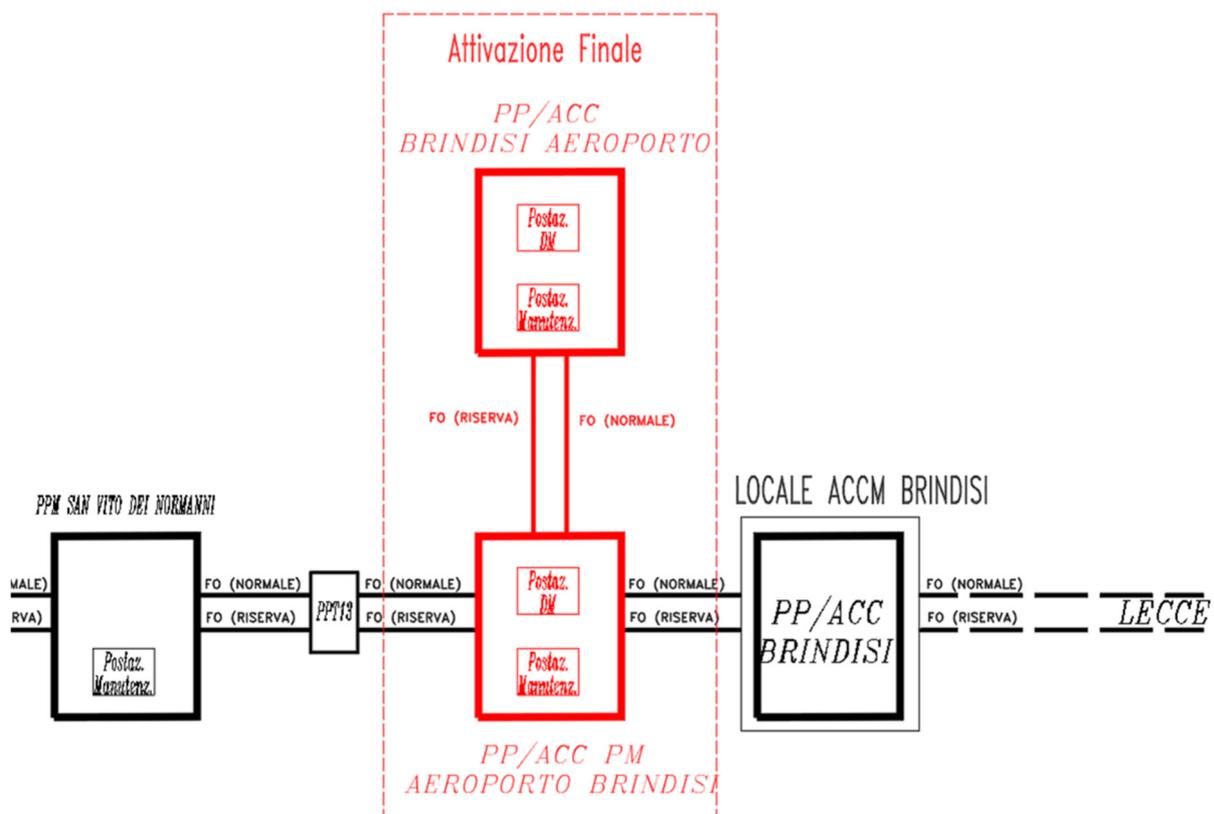
Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	15 di 49

Relativamente al sottosistema CCS il progetto prevede la realizzazione di una linea a semplice binario che si dirama dal tratto di linea in esercizio fra il PP/ACC di Brindisi e il PPM di S. Vito dei Normanni sia per i treni provenienti da Bari che per quelli provenienti da Brindisi e di una diramazione a semplice binario che si innesta sulla linea in esercizio Brindisi-Taranto.

Tale situazione crea un bivio in linea che necessariamente dovrà essere gestito da un impianto di segnalamento dedicato. Inoltre la realizzazione della nuova stazione di testa a due binari richiede la realizzazione di un impianto di segnalamento dedicato.

I due nuovi impianti (a meno di indicazioni che saranno definite nelle successive fasi progettuali nei Programmi di Esercizio) saranno dei PP/ACC che verranno integrati nell'attuale ACCM Bari T.M.-LE. Gli impianti suddetti ingloberanno anche le funzioni SCMT che sarà integrato in ACCM e saranno dotati di nuove centraline di alimentazione e di gruppo elettrogeno.



Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	16 di 49

Considerando la lunghezza della tratta e le velocità ammesse, sulla nuova tratta di collegamento fra il nuovo Bivio e la stazione dell'Aeroporto verrà implementato un sistema di distanziamento tipo Blocco Conta Assi. Lo sfiocco lato Taranto si innesterà anche questo sull'esistente linea con sistema di distanziamento tipo Blocco Conta Assi.

I nuovi impianti e le nuove linee/rami oggetto di intervento (nuova linea *Brindisi - Brindisi Aeroporto* e relativi collegamenti con la linea *Brindisi - Taranto* e con la linea *Bari - Lecce*) saranno gestiti nello stato inerziale dal futuro ACCM Bari T. Mare - Lecce che risulterà supervisionato dal CTCe (SCC) Bari - Brindisi - Lecce.

4 ANALISI STI “INFRASTRUTTURA”

La presente STI riguarda il sottosistema di natura strutturale “Infrastruttura”. In particolare il campo di applicazione della presente STI include 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 applicati;
- f) Qualità geometrica del binario e limiti dei difetti isolati;
- g) Marciapiedi;
- h) Salute, sicurezza ed ambiente;
- i) Disposizioni in materia di esercizio;
- j) Impianti fissi per la manutenzione dei treni.

Per il sottosistema Infrastruttura, l’analisi di rispondenza è stata effettuata in considerazione delle “Specifiche funzionali e Tecniche del settore” indicate nel capitolo 4 della Regolamento 1299/2014/UE del 18/11/2014 modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019.

Nella tabella al § 10.1 del “Rapporto di tracciabilità” (Allegato 1 del presente documento), per ogni singolo requisito della succitata STI, si è valutata preliminarmente la rispondenza della progettazione degli interventi previsti, riportando il riferimento alla documentazione consultata per l’analisi.

Nelle “Note” sono indicate le eventuali criticità/difformità che sono emerse già durante questa fase.

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	18 di 49

Infine, per i requisiti definiti come “punti in sospeso” nell’Appendice R ed i “casi specifici” della STI Infrastruttura, si farà riferimento alle norme nazionali notificate adottate a copertura dei punti in sospeso e dei casi specifici applicabili che sono presenti nel database che raccoglie le norme tecniche e le norme di sicurezza notificate alla Commissione Europea; tale database è consultabile al seguente indirizzo (database Notif-IT):

<https://webgate.ec.europa.eu/risbd/home.do>.

5 ANALISI STI “ENERGIA PER IL SISTEMA FERROVIARIO EUROPEO”

La STI «Energia» precisa i requisiti necessari per assicurare l'interoperabilità del sistema ferroviario. Questa STI riguarda tutti gli impianti fissi, a corrente continua (CC) o alternata (CA), necessari a fornire, nel rispetto dei requisiti essenziali, la corrente di trazione a un treno. Il sottosistema «Energia» comprende:

- a) sottostazioni: collegate, sul lato primario, a una rete ad alta tensione in grado di trasformare l'alta tensione in una tensione e/o di convertirla in un sistema di alimentazione adatta ai treni. Sul lato secondario le sottostazioni sono collegate alla linea di contatto;
- b) punti di sezionamento: apparecchiature elettriche poste in posizioni intermedie tra le sottostazioni per alimentare e connettere in parallelo le linee di contatto, e garantire protezione, isolamento e alimentazioni ausiliarie;
- c) tratti di separazione: apparecchiature necessarie per effettuare la transizione tra sistemi elettrici diversi o tra fasi diverse dello stesso sistema elettrico;
- d) catenaria: sistema che distribuisce l'energia elettrica ai treni che circolano sulla linea e la trasmettono ai treni per mezzo di dispositivi di captazione di corrente. Il sistema della catenaria è dotato anche di sezionatori controllati manualmente o a distanza che servono a isolarne tratti o gruppi in base alle necessità operative. Anche le linee di alimentazione fanno parte della catenaria;
- e) circuito di ritorno di corrente: tutti i conduttori che formano il percorso stabilito della corrente di trazione di ritorno e che sono utilizzati inoltre in condizioni anomale. Perciò, nella misura in cui tale aspetto risulta pertinente, il circuito di ritorno di corrente è parte del sottosistema «Energia» ed ha un'interfaccia con il sottosistema «Infrastruttura».

Per il sottosistema Energia, l'analisi di rispondenza è stata effettuata in considerazione delle “caratteristiche del sottosistema” indicate nel capitolo 4 del Regolamento 1301/2014/UE del 18/11/2014 modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019.

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	20 di 49

Nella tabella al § 10.2 del “Rapporto di tracciabilità” (Allegato 1 del presente documento), per ogni singolo requisito della succitata STI, si è valutata preliminarmente la rispondenza della progettazione degli interventi previsti, riportando il riferimento alla documentazione consultata per l’analisi.

Nelle “Note” sono indicate le eventuali criticità/difficoltà che sono emerse già durante questa fase.

6 ANALISI STI “PERSONE A MOBILITA’ RIDOTTA”

La STI PMR si applica alle aree pubbliche dell’infrastruttura controllate dall’Impresa Ferroviaria, dal Gestore dell’Infrastruttura o dal Gestore della Stazione nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità. Si intendono “persone con disabilità e persone a mobilità ridotta” tutte le persone che hanno una menomazione fisica, mentale, intellettiva o sensoriale, permanente o temporanea, per le quali, l’interazione con barriere di diversa natura, possa ostacolare la loro piena ed effettiva utilizzazione del trasporto su base di uguaglianza con gli altri passeggeri, oppure la cui mobilità nell’utilizzo dei mezzi di trasporto sia ridotta a causa dell’età

Nella tabella 10.3 del “Rapporto di tracciabilità” (Allegato 1 del presente documento), per ogni singolo requisito della succitata STI, si è valutata preliminarmente la rispondenza della progettazione, riportando il riferimento alla documentazione consultata per l’analisi.

Eventuali criticità/difformità riscontrate in questa fase saranno indicate nel campo “Note”.

7 ANALISI STI “SOTTOSISTEMA CONTROLLO E COMANDO”

La STI CCS si applica ai sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra della rete ferroviaria e ai sottosistemi controllo-comando e segnalamento di bordo dei veicoli che sono (o sono destinati a essere) eserciti su di essa; questi ultimi non sono oggetto di valutazione nel presente documento.

L'ambito di applicazione geografico della STI CCS è la rete ferroviaria definita nell'Allegato I della direttiva 2016/797/UE.

La STI CCS riporta i requisiti che è necessario soddisfare per assicurare il rispetto dei requisiti essenziali con riferimento ai sottosistemi di terra:

- Classe A (Rif. ETCS, GSM-R, ...);
- Classe B (Rif. sistemi di distanziamento treno nazionali preesistenti ed in uso prima del 20/04/2001, così come tracciato nel documento ERA/TD/2011-11, versione 3.0).

In relazione ai lavori oggetto della presente relazione i parametri rientranti nel campo di applicazione della STI CCS riguardano esclusivamente gli aspetti correlati alle modifiche del sistema di distanziamento treni nazionale rientranti nei sistemi di Classe B.

In riferimento al capitolo 5 della suddetta STI CCS, riguardante i Componenti di Interoperabilità, si evidenzia che anche i componenti di interoperabilità facenti parte dei sistemi di classe B (ad esempio, per SCMT, boe ed encoder) devono essere dotati di Dichiarazione CE di conformità e che la STI CCS non consente l'inserimento nel pertinente sottosistema di componenti di interoperabilità privi di tale Dichiarazione.

In sostanza è richiesta, per i componenti Balise e Contatori Assi, una dichiarazione CE che faccia riferimento ai requisiti essenziali di cui alla Direttiva 2016/797 (o a versione precedente per componenti già nella disponibilità di RFI).

Nella tabella al §10 del “Rapporto di tracciabilità” (Allegato 1 del presente documento), si è riferito il progetto di riferimento.

8 CONCLUSIONI

8.1 *Analisi preliminare STI Infrastruttura*

L'analisi preliminare di rispondenza del progetto ai requisiti STI per il sottosistema Infrastruttura è stata condotta sul nuovo collegamento ferroviario tra la stazione di Brindisi e la futura stazione dell'aeroporto del Salento. In relazione a quanto emerso nella verifica non risultano criticità.

8.2 *Analisi preliminare STI Energia*

L'analisi preliminare di rispondenza del progetto ai requisiti STI per il sottosistema Energia è stata condotta sul nuovo collegamento ferroviario tra la stazione di Brindisi e la futura stazione dell'aeroporto del Salento. In relazione a quanto emerso nella verifica non risultano criticità.

8.3 *Analisi preliminare STI Persone a mobilità ridotta*

L'analisi preliminare di rispondenza del progetto ai requisiti STI PMR è stata condotta sul nuovo collegamento ferroviario tra la stazione di Brindisi e la futura stazione dell'aeroporto del Salento. In relazione a quanto emerso nella verifica non risultano criticità. In relazione a quanto emerso nella verifica non risultano criticità. Si evidenzia tuttavia che al momento dell'emissione del presente documento le valutazioni del requisito "4.2.1.5 Evidenziazione degli ostacoli trasparenti" è in sospenso poiché necessità di approfondimenti progettuali ascrivibili alle successive fasi di progetto.

8.4 *Considerazioni su STI Controllo-Comando e Segnalamento*

Il progetto degli impianti di segnalamento non prevede in questa fase l'adozione di una architettura conforme a quanto previsto dalla STI Controllo-Comando e Segnalamento per i sistemi di classe A. Viceversa gli impianti IS di distanziamento treno previsti a progetto rientrano tra i sistemi di classe B ammessi. In relazione a quanto emerso nella verifica non risultano criticità.

9 Legenda

Per le tabelle esposte nel presente documento:

Paragrafo:

requisito della STI oggetto di analisi;

Analisi del progetto:

“X” indica che è stato ricercato il requisito all'interno del Progetto

N.B.: in “Esito analisi e osservazioni” e “Note” possono essere inserite considerazioni in merito a tale scelta.

Elaborati di riferimento:

“Titolo - codifica” degli elaborati in cui è presente l'evidenza del soddisfacimento del requisito.

Esito analisi e osservazioni:

Viene riportato in sintesi l'esito dell'analisi condotta circa l'ottemperanza progettuale ai requisiti di interoperabilità con eventuali osservazioni e specificazioni sul requisito. Tale analisi fornisce l'interpretazione data dal Progettista.

Tipicamente:

- “positivo”: il requisito è applicabile al sottosistema/opera/impianto in analisi ed è ritenuto soddisfatto;
- “negativo”: il requisito è applicabile al sottosistema/opera/impianto in analisi ed è ritenuto non soddisfatto;
- “non applicabile”: il requisito non è applicabile al sottosistema/opera/impianto in analisi;
- “ non verificabile ”: il requisito è applicabile al sottosistema/opera/impianto in analisi ma non sono presenti a progetto i dettagli sufficienti a definire “positivo” o “negativo”;
- “non nello scopo della progettazione”: l'oggetto del requisito non rientra nello scopo della progettazione;
- “valutazione in sospeso” : per il requisito in esame non viene espressa una valutazione al momento dell'emissione del documento.

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	25 di 49

Note:

Possono essere riportate note integrative, tipicamente per:

- chiarire l'interpretazione data sulla conformità del progetto al requisito;
- evidenziare eventuali rimandi a fasi successive;
- evidenziare eventuali rimandi a competenze di altro Ente;
- chiarire l'eventuale non applicabilità del requisito;
- evidenziare l'eventuale rispetto del requisito sebbene non formalmente richiesto.

10 Allegato 1 – Rapporto di tracciabilità

Vengono di seguito riportate alcune valutazioni in merito alle singole STI applicabili.

10.1 Analisi STI “Infrastruttura”

Di seguito vengono riportate le risultanze dell'analisi condotta in riferimento ai requisiti da verificare nella fase di progettazione e sviluppo in conformità a quanto previsto nell'Appendice B (Tabella 37) della STI “Sottosistema Infrastruttura” Regolamento (UE) 1299/2014 relativamente al collegamento ferroviario dell'Aeroporto del Salento con la Stazione di Brindisi.

	VALUTAZIONE NELLA FASE DI PROGETTAZIONE E SVILUPPO
	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI
	Analisi del progetto

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.3 Tracciato della linea				

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	27 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.3.1 Sagoma limite	X	<p><i>Relazione tecnica descrittiva del tracciato</i> IA7K 00 D 10 RO IF0001 001 B</p> <p><i>Sezioni tipo in rettilo</i> IA7K00D10WBIF0001001C</p> <p><i>Sezioni tipo in curva</i> IA7K00D10WBIF0001002C</p> <p><i>Sezioni caratteristiche: raccordi alle linee ferroviarie esistenti</i> IA7K00D10WBIF0001003B</p> <p>CAVALCAFERROVIA - IV01 - Cavalcaferrovia Adeguamento SS16 Pianta impalcato, profilo longitudinale e sezione trasversale - Tav. 2/2 IA7K00D09PZIV0100003A</p> <p>CAVALCAFERROVIA - IV02 - Cavalcaferrovia Adeguamento SC76 Pianta impalcato, profilo longitudinale e sezione trasversale - Tav. 2/2 IA7K00D09PZIV0200004A</p> <p>Stazione Aeroporto <i>Pianta quota banchina e sezioni trasversali</i> IA7K 00 D 44 PA FV0100 0001 B</p>	Positivo (*)	Per quanto riguarda le sezioni di progetto, è necessario un successivo approfondimento progettuale che renda evidente il soddisfacimento del requisito che comunque può essere considerato in prima analisi positivo
4.2.3.2 Interasse dei binari	X	<p>Stazione Aeroporto <i>Pianta quota banchina e sezioni trasversali</i> IA7K 00 D 44 PA FV0100 0001 B</p> <p><i>Planimetria di tracciamento</i> IA7K 00 D 10 P5 IF0008 001B</p> <p><i>Plano-profilo di progetto su ortofoto – Tav.4</i> IA7K 00 D 10 L6 IF0001 001 D-004 D</p>	Positivo	La tratta è a singolo binario. Il riepilogo si applica alla sola Stazione Aeroporto

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	28 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.3.3 Pendenze massime	X	<i>Relazione tecnica descrittiva del tracciato</i> IA7K 00 D 10 RO IF0001 001 B <i>Plano-profilo di progetto su ortofoto – Tav.4</i> IA7K 00 D 10 L6 IF0001 001 D-004 D	Positivo	21.2‰
4.2.3.4 Raggio minimo di curvatura orizzontale	X	<i>Planimetria di tracciamento</i> IA7K 00 D 10 P5 IF0008 001B <i>Relazione tecnica descrittiva del tracciato</i> IA7K 00 D 10 RO IF0001 001 B <i>Plano-profilo di progetto su ortofoto – Tav.4</i> IA7K 00 D 10 L6 IF0001 001 D-004 D	Positivo	
4.2.3.5 Raggio minimo di curvatura verticale	X	<i>Plano-profilo di progetto su ortofoto – Tav.4</i> IA7K 00 D 10 L6 IF0001 001 D-004 D <i>Relazione tecnica descrittiva del tracciato</i> IA7K 00 D 10 RO IF0001 001 B <i>Plano-profilo di progetto su ortofoto – Tav.4</i> IA7K 00 D 10 L6 IF0001 001 D-004 D	Positivo	Il raggio minimo di curvatura verticale è di 5000 m
4.2.4 Parametri binari				

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	29 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.4.1 Scartamento nominale	X	<p><i>Relazione tecnica descrittiva del tracciato</i> IA7K 00 D 10 RO IF0001 001 B</p> <p><i>Relazione Tecnica dell'armamento ferroviario</i> IA7K 00 D 13 RF SF0001 001 B</p> <p><i>Sezioni tipo in rettilineo</i> IA7K00D10WBIF0001001C</p> <p><i>Sezioni tipo in curva</i> IA4K 00 D 10 WB IF0001 002 C</p> <p><i>Sezioni caratteristiche: raccordi alle linee ferroviarie esistenti</i> IA7K00D10WBIF0001003B</p>	Positivo	
4.2.4.2 Sopraelevazione	X	<p><i>Planimetria di tracciamento</i> IA7K 00 D 10 P5 IF0008 001B</p> <p><i>Relazione tecnica - Tracciati Ferroviari e stradali</i> IA7K 00 D 10 RO IF0001 001 B</p> <p><i>Plano-profilo di progetto su ortofoto – Tav.4</i> IA7K 00 D 10 L6 IF0001 001 D-004 D</p>	Positivo	
4.2.4.3 Insufficienza di sopraelevazione	X	<p><i>Relazione tecnica descrittiva del tracciato</i> IA7K 00 D 10 RO IF0001 001 B</p>	Positivo	I dispositivi d'armamento saranno realizzati secondo i disegni tipo emanati da RFI ed i controlli geometrici saranno effettuati prima della loro messa in esercizio.
4.2.4.4 Cambio brusco dell'insufficienza di sopraelevazione	X	<p><i>Relazione tecnica descrittiva del tracciato</i> IA7K 00 D 10 RO IF0001 001 B</p>	Positivo	I dispositivi d'armamento saranno realizzati secondo i disegni tipo emanati da RFI ed i controlli geometrici saranno effettuati prima della loro messa in esercizio.

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	30 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.4.5 Conicità equivalente	X	Relazione Tecnica dell'armamento ferroviario IA7K 00 D 13 RF SF0001 001 B	Positivo	Il profilo della rotaia tipo 60 E 1, inclinazione 1/20, utilizzata rispetta il requisito in esame per i profili di ruota S1002 e GV 1/40 Le linee guida all'applicazione della specifica tecnica di interoperabilità, emesse dall'Agenzia ferroviaria europea, in data 14 dicembre 2015 versione 3.0, stabiliscono all'allegato 2 che, qualora la rotaia sia conforme alla sezione 60E1 (EN13674), l'inclinazione prevista sia 1:20 e lo scartamento nominale di mm 1435, la configurazione del binario soddisfa il requisito della Conicità equivalente.
4.2.4.6 Profilo del fungo della rotaia per il binario di corsa	X	Relazione Tecnica dell'armamento ferroviario IA7K 00 D 13 RF SF0001 001 B	Positivo	Il profilo della rotaia utilizzata è il tipo 60E1, questo profilo è riportato nell'allegato A della norma EN 13674-1:2011. Pertanto il requisito può ritenersi soddisfatto.
4.2.4.7 Inclinazione della rotaia				
4.2.4.7.1 Binario di corsa	X	Relazione Tecnica dell'armamento ferroviario IA7K 00 D 13 RF SF0001 001 B Specifica Tecnica di Fornitura – Traverse RFI 230, RFI 240 e RFI 260 in calcestruzzo vibrato, armato e precompresso. RFI TCAR SF AR 03 002 E	Positivo	E' previsto l'uso di rotaie su traverse RFI 240 che, secondo la Specifica Tecnica di Fornitura, prevedono che la sede della rotaia sia inclinata di 1/20 verso l'asse del binario.
4.2.4.7.2 Requisiti per i dispositivi di armamento		Relazione Tecnica dell'armamento ferroviario IA7K 00 D 13 RF SF0001 001 B Specifica Tecnica di Fornitura – Traverse RFI 230, RFI 240 e RFI 260 in calcestruzzo vibrato, armato e precompresso. RFI TCAR SF AR 03 002 E	Positivo	E' previsto l'uso di rotaie su traverse RFI 240 che, secondo la Specifica Tecnica di Fornitura, prevedono che la sede della rotaia sia inclinata di 1/20 verso l'asse del binario.

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	31 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.5 Dispositivi di armamento				
4.2.5.1 Geometria di progetto dei dispositivi d'armamento	X	<i>Relazione Tecnica dell'armamento ferroviario</i> IA7K 00 D 13 RF SF0001 001 B	Positivo	I dispositivi d'armamento sono conformi ai disegni tipo emanati da RFI (Disegni FS n° 9711, 9712, 9719, 9722, 9723, 9736, 9759, 9762 e 9764) ed i controlli geometrici saranno effettuati prima della loro messa in esercizio Prima della messa in servizio dovranno essere effettuate le dovute prove per verificare il rispetto dei parametri stabiliti dal punto II.1 della normativa "Standard di qualità geometrica del binario con velocità fino a 300 km/h" RFI TCAR ST AR 01 001 D del 31 gennaio 2013 I valori geometrici caratteristici dei dispositivi d'armamento sono conformi alle STI e dovranno essere confermati in base ai controlli da eseguirsi nelle fasi successive (in base al modello ex L 94)
4.2.5.2 Utilizzo dei deviatoi con cuore a punta mobile	X	<i>Relazione Tecnica dell'armamento ferroviario</i> IA7K 00 D 13 RF SF0001 001 B	Non applicabile	Essendo la velocità inferiore a km/h 250 non sono previsti dispositivi d'armamento con cuore a punta mobile.
4.2.5.3 Lunghezza massima dello spazio non guidato dei cuori doppi delle intersezioni	X		Non applicabile	
4.2.6 Resistenza del binario ai carichi applicati				
4.2.6.1 Resistenza del binario ai carichi verticali	X	<i>Relazione Tecnica dell'armamento ferroviario</i> IA7K 00 D 13 RF SF0001 001 B	positivo	Il progetto è realizzato rispettando la normativa di RFI che è conforme alle norme EN e quindi alle specifiche STI.

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	32 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.6.2 Resistenza longitudinale del binario	X	<i>Relazione Tecnica dell'armamento ferroviario</i> IA7K 00 D 13 RF SF0001 001 B	positivo	Il progetto è realizzato rispettando la normativa di RFI che è conforme alle norme EN e quindi alle specifiche STI.
4.2.6.3 Resistenza laterale del binario	X	<i>Relazione Tecnica dell'armamento ferroviario</i> IA7K 00 D 13 RF SF0001 001 B	positivo	Il progetto è realizzato rispettando la normativa di RFI che è conforme alle norme EN e quindi alle specifiche STI.
4.2.7 Resistenza delle strutture ai carichi da traffico				

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	33 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.7.1 Resistenza di ponti nuovi ai carichi di traffico	X	<p>VI01 - Viadotto ferroviario su SS379 Relazione di calcolo impalcato a struttura mista acciaio-calcestruzzo L=40m, singolo binario IA7K 00 D 09 CL VI0107 001 A</p> <p>VI01 - Viadotto ferroviario su SS379 Relazione di calcolo pile e fondazioni su pali IA7K 00 D 09 CL VI0105 001 B</p> <p>VI01 - Viadotto ferroviario su SS379 Relazione di calcolo spalle e fondazioni su pali IA7K 00 D 09 CL VI0104 001 B</p>	Positivo	<p>Il requisito si ritiene positivo in quanto i criteri di definizione dei carichi sono definiti nei paragrafi 6.3, 6.4 e 6.5 della norma EN 1991-2:2003.</p> <p>I valori delle azioni definiti nel paragrafo 1.4 della RFI DTC INC PO SP IFS 001 A (Specifica per la progettazione e l'esecuzione dei ponti ferroviari e di altre opere minori sotto binario) corrispondono con quelli dei paragrafi 6.3, 6.4 e 6.5 della norma EN 1991-2:2003</p>

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	34 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.7.2 Carico verticale equivalente per opere in terra nuove ed effetti di pressione della terra	X	<p>SL01 - Sottovia SP42- Relazione tecnico descrittiva e di calcolo della struttura scatolare IA7K 00 D 10 CL SL0100 001 A</p> <p>SL01 - Sottovia SP42 Relazione di calcolo Muri di approccio IA7K 00 D 10 CL SL0100 002 A</p> <p>Relazione di calcolo strutturale tombini FERROVIARI IA7K 00 D 10 CL IN0000 001 B</p> <p>Rilevati e trincee ferroviarie - Relazione di calcolo (cedimenti e stabilità) IA7K 00 D 10 CL GE0006 001 C</p>	Positivo	
4.2.7.3 Resistenza di strutture nuove sovrastanti i binari o adiacenti ai binari	X	<p>Fabbricato Tecnologico - Relazione di calcolo IA7K 00 D 10 CL FA0200 001 A</p> <p>Pensilina nord A7K 00 D 44 CL FV0100 001 B</p> <p>Relazione di calcolo pensilina sud IA7K 00 D 44 CL FV0100 002 A</p> <p>Relazione di calcolo pensilina sud-testa IA7K 00 D 44 CL FV0100 003A</p>	Positivo	
4.2.7.4 Resistenza dei ponti e delle opere in terra esistenti ai carichi del traffico	x		Non applicabile	
4.2.8 Limite di azione immediata su difetti della geometria del binario				
4.2.8.1 Limite di azione immediata per allineamento	N.A.	<p>Relazione armamento IA7K 00 D 13 RF SF0000 001 B</p>	Positivo	<p>Il rispetto dello Standard RFI - RFI TCAR ST AR 01 001 D Rev 01/2013 "Standard di qualità geometrica del binario con velocità fino a 300 km/h" garantisce il rispetto del requisito</p>

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	35 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.8.2 Limite di azione immediata per livellamento longitudinale	N.A.	<i>Relazione armamento</i> IA7K 00 D 13 RF SF0000 001 B	Positivo	Il rispetto dello Standard RFI - RFI TCAR ST AR 01 001 D Rev 01/2013 "Standard di qualità geometrica del binario con velocità fino a 300 km/h" garantisce il rispetto del requisito
4.2.8.3 Limite di azione immediata per lo sghembo del binario	N.A.	<i>Relazione armamento</i> IA7K 00 D 13 RF SF0000 001 B	Positivo	Il rispetto dello Standard RFI-RFI TCAR ST AR 01 001 D Rev 01/2013 "Standard di qualità geometrica del binario con velocità fino a 300 km/h" garantisce il rispetto del requisito
4.2.8.4 Limite di azione immediata dello scartamento in quanto difetto isolato	N.A.	<i>Relazione armamento</i> IA7K 00 D 13 RF SF0000 001 B	Positivo	Il rispetto dello Standard RFI RFI TCAR ST AR 01 001 D Rev 01/2013 "Standard di qualità geometrica del binario con velocità fino a 300 km/h" garantisce il rispetto del requisito
4.2.8.5 Limite di azione immediata per la sopraelevazione	N.A.	<i>Relazione armamento</i> IA7K 00 D 13 RF SF0000 001 B	Positivo	Il rispetto dello Standard RFI RFI TCAR ST AR 01 001 D Rev 01/2013 "Standard di qualità geometrica del binario con velocità fino a 300 km/h" garantisce il rispetto del requisito
4.2.8.6 Limiti di azione immediata per dispositivi di armamento	N.A.	<i>Relazione armamento</i> IA7K 00 D 13 RF SF0000 001 B	Positivo	Il rispetto dello Standard RFI-RFI TCAR ST AR 01 001 D Rev 01/2013 "Standard di qualità geometrica del binario con velocità fino a 300 km/h" garantisce il rispetto del requisito
4.2.9 Marciapiedi				

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	36 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.9.1 Lunghezza utile dei marciapiedi	x	<p>Stazione Aeroporto <i>Pianta quota banchina con percorsi di orientamento per disabili visivi</i> IA7K 00 D 44 P9 FV0000 001 B</p> <p>Stazione Aeroporto <i>Pianta quota banchina e sezioni trasversali</i> IA7K 00 D 44 PA FV0100 0001 B</p> <p><i>Relazione tecnica di esercizio</i> IA7K 00 D 16 RG ES0001 001^a</p> <p><i>Plano-profilo di progetto su ortofoto – Tav.4</i> IA7K 00 D 10 L6 IF0001 001 D-004 D</p>	Positivo	
4.2.9.2 Altezza dei marciapiedi	x	<p>Stazione Aeroporto <i>Pianta quota banchina e sezioni trasversali</i> IA7K 00 D 44 PA FV0100 0001 B</p>	Positivo	L'altezza dei marciapiedi è pari a +55 cm da p.f.
4.2.9.3 Distanza dei marciapiedi	x	<p>Stazione Aeroporto <i>Pianta quota banchina con percorsi di orientamento per disabili visivi</i> IA7K 00 D 44 P9 FV0000 001 B</p> <p>Stazione Aeroporto <i>Pianta quota banchina e sezioni trasversali</i> IA7K 00 D 44 PA FV0100 0001 B</p>	Positivo (*)	(*) Per quanto riguarda i tratti di marciapiede in curva è necessario un successivo approfondimento progettuale che renda evidente il soddisfacimento del requisito che comunque può essere considerato in prima analisi positivo in considerazione degli standard progettuali adottati.
4.2.9.4 Tracciato di posa dei binari lungo i marciapiedi	x	<p><i>Planimetria di tracciamento</i> IA7K 00 D 10 P5 IF0008 001B</p> <p><i>Plano-profilo di progetto su ortofoto – Tav.4</i> IA7K 00 D 10 L6 IF0001 001 D-004 D</p>	Positivo	Il binario adiacente ai marciapiedi delle fermate/stazioni in progetto presenta un raggio di curvatura maggiore di 300 m
4.2.10 Salute. Sicurezza e ambiente				
4.2.10.1 Variazione massima della pressione nelle gallerie	X		Non applicabile	Il requisito non è applicabile poiché non sono presenti gallerie

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	37 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.10.2 Effetto dei venti trasversali	N.A.		N.A.	
4.2.10.3 Sollevamento del ballast	X		Non applicabile	Il requisito non è applicabile poiché la velocità è inferiore a 200km/h (velocità minima oltre la quale è richiesta la verifica)
4.2.11 Disposizioni in materia di esercizio				
4.2.11.1 Indicatori di ubicazione	NA		Non applicabile	
4.2.12 Impianti fissi per la manutenzione dei treni				
4.2.12.1 Indicazioni generali	NA		Non applicabile	Non previsti impianti per manutenzione treni
4.2.12.2 Scarico delle toilette	NA		Non applicabile	Non previsti impianti per manutenzione treni
4.2.12.3 Impianti di pulizia esterna dei treni	NA		Non applicabile	Non previsti impianti per manutenzione treni
4.2.12.4 Rifornamento di acqua	NA.		Non applicabile	Non previsti impianti per manutenzione treni
4.2.12.5 Rifornamento di carburante	NA.		Non applicabile	Non previsti impianti per manutenzione treni
4.2.12.6 Alimentazione elettrica di terra	NA		Non applicabile	Non previsti impianti per manutenzione treni

10.1.1 Elaborati di riferimento

1)	IA7K 00 D 10 RO IF0001 001 B	Relazione tecnica descrittiva del tracciato
2)	IA7K 00 D 44 PA FV0100 0001 B	Stazione Aeroporto Pianta quota banchina e sezioni trasversali
3)	IA7K 00 D 10 P5 IF0008 001B	Planimetria di tracciamento
4)	IA7K 00 D 10 L6 IF0001 001 D-004 D	Plano-profilo di progetto su ortofoto – Tav.4
5)	IA4K 00 D 10 WB IF0001 001 C	Sezione tipo in rettilineo
6)	IA4K 00 D 10 WB IF0001 002 C	Sezione tipo in curva
7)	A4K 00 D 10 WB IF0001 003 B	Sezioni tipo di raccordo alle linee ferroviarie esistenti
8)	IA7K 00 D 13 RF SF0001 001 B	Relazione Tecnica dell'armamento ferroviario

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	38 di 49

9)	RFI TCAR SF AR 03 002 E	Specifica Tecnica di Fornitura – Traverse RFI 230, RFI 240 e RFI 260 in calcestruzzo vibrato, armato e precompresso
10)	IA7K 00 D 09 CL VI0107 001 A	VI01 - Viadotto ferroviario su SS379 Relazione di calcolo impalcato a struttura mista acciaio-calcestruzzo L=40m, singolo binario
11)	IA7K 00 D 09 CL VI0105 001 B	VI01 - Viadotto ferroviario su SS379 Relazione di calcolo pile e fondazioni su pali
12)	IA7K 00 D 09 CL VI0104 001 B	VI01 - Viadotto ferroviario su SS379 Relazione di calcolo spalle e fondazioni su pali
13)	IA7K 00 D 10 CL SL0100 001 A	SL01 - Sottovia SP42- Relazione tecnico descrittiva e di calcolo della struttura scatolare
14)	IA7K 00 D 10 CL SL0100 002 A	SL01 - Sottovia SP42 Relazione di calcolo Muri di appoggio
15)	IA7K 00 D 10 CL IN0000 001 B	Relazione di calcolo strutturale tombini FERROVIARI
16)	IA7K 00 D 44 P9 FV0000 001 B	Stazione Aeroporto Pianta quota banchina con percorsi di orientamento per disabili visivi
17)	IA7K 00 D 10 CL FA0200 001 A	Fabbricato Tecnologico - Relazione di calcolo
18)	IA7K 00 D 10 CL GE0006 001 C	Rilevati e trincee ferroviarie - Relazione di calcolo (cedimenti e stabilità)
19)	IA7K 00 D 44 CL FV0100 001 B	Pensilina nord - relazione di calcolo elevazioni
20)	IA7K 00 D 44 CL FV0100 002 A	Relazione di calcolo pensilina sud
21)	IA7K 00 D 44 CL FV0100 003A	Relazione di calcolo pensilina sud-testa
22)	IA7K 00 D 16 RG ES0001 001A	Relazione tecnica di esercizio
23)	IA7K00D09PZIV0100003A	CAVALCAFERROVIA - IV01 - Cavalcaferrovia Adeguamento SS16 Pianta impalcato, profilo longitudinale e sezione trasversale - Tav. 2/2
24)	IA7K00D09PZIV0200004A	CAVALCAFERROVIA - IV02 - Cavalcaferrovia Adeguamento SC76 Pianta impalcato, profilo longitudinale e sezione trasversale - Tav. 2/2

10.2 Analisi STI "Energia"

Di seguito vengono riportate le risultanze dell'analisi condotta in riferimento ai requisiti da verificare nella fase di progettazione e sviluppo in conformità a quanto previsto nell'Appendice B (Tabella B1) della STI "Sottosistema Energia" Regolamento (UE) 1301/2014 relativamente al collegamento ferroviario dell'Aeroporto del Salento con la Stazione di Brindisi.

Per la verifica di rispondenza del Sottosistema Energia alla STI 1301/2014/UE, è utilizzato un ulteriore simbolo ad integrazione di quelli riportati nella legenda (si veda Capitolo 9): nella tabella con X* si intende un requisito automaticamente soddisfatto qualora la catenaria risulta essere un componente di interoperabilità già certificato CE.

VALUTAZIONE NELLA FASE DI PROGETTAZIONE E SVILUPPO				
COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI				
Analisi del progetto				
Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.3 Tensione e frequenza	X	<i>Relazione Tecnica</i> IA7K 00 D 18 RO LC 0000 001 B	Positivo	
4.2.4 Parametri relativi alle prestazioni del sistema di alimentazione	X	CTE BRINDISI RELAZIONE GENERALE IA7K 00 D 18 RO SE 0100 001 C	Positivo(*)	Nell'ambito del progetto di fattibilità sono state effettuate le verifiche di potenzialità del sistema elettrico. Nella successiva fase progettuale dovranno essere comunque confermate le simulazioni con la configurazione finale dell'impianto definita nel progetto di dettaglio.
4.2.5 Capacità di corrente, sistemi CC, con treni in stazionamento	X*	<i>Relazione Tecnica</i> IA7K 00 D 18 RO LC 0000 001 B	Positivo	Il requisito si ritiene positivo in quanto è prevista la catenaria con LdC 440 mm ² a standard RFI che risulta essere un componente di interoperabilità già certificati CE.

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	40 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.6 Frenatura a recupero	X	Relazione Tecnica IA7K 00 D 18 RO LC 0000 001 B	Positivo	Le installazioni fisse degli impianti di alimentazione destinati alla trazione elettrica sono state progettate e realizzate secondo gli standard di RFI S.p.A e come per analoghe linee verificate STI, non prevedono la frenatura a recupero del materiale rotabile. In ogni caso la linea di contatto a standard RFI 3kVcc non impedisce, nei limiti di utilizzo, l'eventuale uso da parte di un treno del sistema di frenatura a recupero come freno di servizio in grado di scambiare energia con altri treni eventualmente presenti nella medesima tratta.
4.2.7 Disposizioni per il coordinamento della protezione elettrica	X	Relazione Tecnica IA7K 00 D 18 RO LC 0000 001 B CTE BRINDISI RELAZIONE GENERALE IA7K 00 D 18 RO SE 0100 001 A	Positivo	La protezione della LC avviene, secondo gli standard del gestore dell'infrastruttura ferroviaria RFI S.p.A., attraverso: 1. celle alimentatore di SSE/cabina TE dotate di interruttori extrarapidi auto-richiudenti tarati con valori di intervento compatibili con i minimi valori di corrente di linea; 2. Relè di protezione Voltmetrico inserito nella catena ASDE;
4.2.8 Armoniche ed effetti dinamici dei sistemi di alimentazione per la trazione a corrente alternata CA	N.A.	-	Non applicabile	Sistema di elettrificazione 3 kV _{cc}
4.2.9 Geometria della catenaria				

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	41 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.9.1 Altezza del filo di contatto	X	<p><i>Relazione Tecnica</i> IA7K 00 D 18 RO LC 0000 001 B</p> <p>Stazione Aeroporto del Salento - Piano di elettrificazione e CPTÉ IA7K 00 D 18 P8 CL0100 001 A</p> <p>Tratta bivio Bari/Brindisi - Stazione Aeroporto del Salento - Piano di elettrificazione e CPTÉ TE (2 tavole) IA7K 00 D 18 P7 CL0200 001-002 A</p> <p>Doppio Bivio Stazione Aeroporto del Salento-Piano di elettrificazione e CPTÉ finale (5 tavole) IA7K 00 D 18 P8 CL0300 003-007 B</p>	Positivo	
4.2.9.2 Spostamento laterale massimo	X*	<p><i>Relazione Tecnica</i> IA7K 00 D 18 RO LC 0000 001 B</p> <p>Stazione Aeroporto del Salento - Piano di elettrificazione e CdTP TE IA7K 00 D 18 P8 CL0100 001 A</p> <p>Tratta bivio Bari/Brindisi - Stazione Aeroporto del Salento - Piano di elettrificazione e CdTP TE tav.2 IA7K 00 D 18 P7 CL0200 001-002 A</p> <p>Doppio Bivio Stazione Aeroporto del Salento-Piano di elettrificazione e CPTÉ finale tav 5 IA7K 00 D 18 P8 CL0300 003-007 B</p>	Positivo	Il requisito si ritiene positivo in quanto è prevista la catenaria con LdC 440 mm ² a standard RFI che risulta essere un componente di interoperabilità già certificati CE.
4.2.10 Sagoma del pantografo	X	<p><i>Relazione Tecnica</i> IA7K 00 D 18 RO LC 0000 001 B</p>	Positivo	
4.2.11 Forza media di contatto	X*	<p><i>Relazione Tecnica</i> IA7K 00 D 18 RO LC 0000 001 B</p>	Positivo	Il requisito si ritiene comunque positivo in quanto è prevista la catenaria con LdC 440 mm ² a standard RFI che risulta essere un componente di interoperabilità già certificati CE.
4.2.12 Comportamento dinamico e qualità di captazione di corrente	X*	<p><i>Relazione Tecnica</i> IA7K 00 D 18 RO LC 0000 001 B</p>	Positivo	Il requisito si ritiene comunque positivo in quanto è prevista la catenaria con LdC 440 mm ² a standard RFI che risulta essere un componente di interoperabilità già certificati CE.

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	42 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.13 Distanza tra i pantografi per la progettazione della catenaria	X*	Relazione Tecnica IA7K 00 D 18 RO LC 0000 001 B	Positivo	Il requisito si ritiene positivo in quanto è prevista la catenaria con LdC 440 mm ² a standard RFI che risulta essere un componente di interoperabilità già certificati CE.
4.2.14 Materiale del filo di contatto	X	Relazione Tecnica IA7K 00 D 18 RO LC 0000 001 B	Positivo	Il requisito si ritiene positivo in quanto è prevista la catenaria con LdC 440 mm ² a standard RFI che risulta essere un componente di interoperabilità già certificati CE.
4.2.15 Tratti a separazione di fase	N.A.	-	Non applicabile	Sistema di elettrificazione 3 kV _{cc}
4.2.16 Tratti a separazione di sistema	N.A.	-	Non applicabile	Sistema di elettrificazione 3 kV _{cc}
4.2.17 Sistema di raccolta dei dati sull'energia a terra	N.A.	-	Non applicabile	Nell'ambito della STI non è richiesta alcuna valutazione di conformità
4.2.18 Disposizioni relative alla protezione contro le scosse elettriche	X	Relazione Tecnica IA7K 00 D 18 RO LC 0000 001 B Stazione Aeroporto del Salento - Piano di elettrificazione e CPTe IA7K 00 D 18 P8 CL0100 001 A Tratta bivio Bari/Brindisi - Stazione Aeroporto del Salento - Piano di elettrificazione e CPTe TE tav.2 IA7K 00 D 18 P7 CL0200 001-002 A Doppio Bivio Stazione Aeroporto del Salento-Piano di elettrificazione e CPTe finale tav 5 IA7K 00 D 18 P8 CL0300 003-007 B CTE BRINDISI RELAZIONE GENERALE IA7K 00 D 18 RO SE 0100 001 C	Positivo	Gli standard RFI assicurano il rispetto delle disposizioni di protezione della catenaria e del circuito di ritorno in corrente
4.5 Norme di manutenzione	N.A.	-	Non applicabile	Nell'ambito della STI non è richiesta alcuna valutazione di conformità nella fase progettuale

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	43 di 49

10.2.1 Elaborati di riferimento

1)	IA7K 00 D 18 RO LC 0000 001 B	<i>Relazione Tecnica</i>
2)	IA7K 00 D 18 RO SE 0100 001 C	CTE BRINDISI RELAZIONE GENERALE
3)	IA7K 00 D 18 P8 CL0100 001 A	Stazione Aeroporto del Salento - Piano di elettrificazione e CPTE
4)	IA7K 00 D 18 P7 CL0200 001-002 A	Tratta bivio Bari/Brindisi - Stazione Aeroporto del Salento - Piano di elettrificazione e CPTE TE tav.2
5)	IA7K 00 D 18 P8 CL0300 003-007 B	Doppio Bivio Stazione Aeroporto del Salento-Piano di elettrificazione e CPTE finale tav 5

10.3 Analisi STI "Persone a mobilità ridotta"

Di seguito vengono riportate le risultanze dell'analisi condotta in riferimento ai requisiti da verificare nella fase di progettazione e sviluppo in conformità a quanto previsto nell'Appendice E (Tabella E.1) della STI "Persone a Mobilità Ridotta" Regolamento (UE) 1300/2014, per le fermate/stazioni presenti nel collegamento ferroviario dell'Aeroporto del Salento con la Stazione di Brindisi.

VALUTAZIONE NELLA FASE DI PROGETTAZIONE E SVILUPPO
STAZIONE AEROPORTO
Analisi del progetto

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.1.1 Parcheggi per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta	X	STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina con percorsi di orientamento per disabili visivi IA7K 00 D 44 P9 FV0100 001 B STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina e sezioni IA7K 00 D 44 PA FV0000 001 B	Non applicabile	Non esiste un'area di parcheggio specifico per la stazione aeroporto
4.2.1.2 Percorso privo di ostacoli				
4.2.1.2.1 Circolazione orizzontale	X	STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina con percorsi di orientamento per disabili visivi IA7K 00 D 44 P9 FV0100 001B STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina e sezioni IA7K 00 D 44 PA FV0000 001 B	Positivo	

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	45 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.1.2.2 Circolazione verticale	X	STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina con percorsi di orientamento per disabili visivi IA7K 00 D 44 P9 FV0100 001 B STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina e sezioni IA7K 00 D 44 PA FV0000 001 B	Non applicabile	Non sono previste variazioni di livello
4.2.1.2.3 Identificazione del percorso	X	STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina con percorsi di orientamento per disabili visivi IA7K 00 D 44 P9 FV0100 001 B	Positivo	
4.2.1.3 Porte e accessi	X	STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina con percorsi di orientamento per disabili visivi IA7K 00 D 44 P9 FV0100 001 B	Positivo	
4.2.1.4 Rivestimenti dei pavimenti	X	STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina e sezioni IA7K 00 D 44 PA FV0000 001 B	Positivo	
4.2.1.5 Evidenziazione degli ostacoli trasparenti	X	STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina e sezioni IA7K 00 D 44 PA FV0000 001 B	Valutazione in sospenso	Sono presenti ostacoli trasparenti (vetrate) ma al momento non ci sono tutti gli elementi per definire il requisito completamente positivo. Tali elementi di dettaglio (soluzione operativa di segnalazione) è un particolare che fa riferimento alle successive fasi progettuali.
4.2.1.6 Servizi igienici e nursery	X	Fabbricato tecnologico a servizio della Stazione Aeroporto FA01 - Impianto Idrico SanitarioLayout impiantistico e disposizione apparecchiature IA7K 00 D 17 PB IT0101 001 A STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina e sezioni IA7K 00 D 44 PA FV0000 001 B	Positivo	

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	46 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.1.7 Arredo ed elementi isolati	X	STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina e sezioni IA7K 00 D 44 PA FV0000 001 B	Positivo	
4.2.1.8 Biglietterie, uffici informazioni e punti di assistenza per i passeggeri.	X	STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina con percorsi di orientamento per disabili visivi IA7K 00 D 44 P9 FV0100 001 B STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina e sezioni IA7K 00 D 44 PA FV0000 001 B	Positivo	
4.2.1.9 Illuminazione	X	LF02 STAZIONE AEROPORTO Relazione di calcolo Illuminotecnico IA7K00D18CLLF0200001A	Positivo	
4.2.1.10 Informazioni visive: segnaletica, pittogrammi, informazioni dinamiche o a stampa	X	STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina con percorsi di orientamento per disabili visivi IA7K 00 D 44 P9 FV0100 001 B STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina e sezioni IA7K 00 D 44 PA FV0000 001 B	Positivo	
4.2.1.11 Informazioni sonore	X	Relazione generale impianti di telecomunicazioni IA7K 00 D 67 RO TC00100 001 A	Positivo	
4.2.1.12 Larghezza e bordo dei marciapiedi	X	STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina e sezioni IA7K 00 D 44 PA FV0000 001 B	Positivo per gli aspetti infrastrutturali	A cura del Gestore dell'Infrastruttura / Stazione per gli aspetti funzionali relativi ai dispositivi di ausilio per la discesa/salita

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	47 di 49

Paragrafo	Analisi del progetto	Elaborati di riferimento	Esito analisi e osservazioni	Note
4.2.1.13 Estremità dei marciapiedi	X	STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina con percorsi di orientamento per disabili visivi IA7K 00 D 44 P9 FV0100 001 B STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina e sezioni IA7K 00 D 44 PA FV0000 001 B	Positivo	
4.2.1.14 Dispositivi di ausilio per la salita a bordo depositati sui marciapiedi	X	-	Non nello scopo della progettazione	Aspetto a cura del Gestore dell'Infrastruttura e/o dell'Impresa Ferroviaria
4.2.1.15 Attraversamento a livello dei binari per i passeggeri verso i marciapiedi	X	-	Non applicabile	Non sono previsti attraversamenti a raso

10.3.1 Elaborati di riferimento

1)	IA7K 00 D 17 PB IT0101 001 A	Fabbricato tecnologico a servizio della Stazione Aeroporto FA01 - Impianto Idrico Sanitario Layout impiantistico e disposizione apparecchiature
2)	IA7K 00 D 44 P9 FV0100 001 B	STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina con percorsi di orientamento per disabili visivi
3)	IA7K 00 D 44 PA FV0000 001 B	STAZIONE AEROPORTO Pianta quota banchina e sezioni
4)	IA7K00D18CLLF0200001A	LF02 STAZIONE AEROPORTO Relazione di calcolo Illuminotecnico
5)	IA7K 00 D 67 RO TC00100 001 A	Relazione generale impianti di telecomunicazioni

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	48 di 49

10.4 Analisi STI “Controllo- Comando e Segnalamento”

Il progetto degli impianti di segnalamento non prevede in questa fase l'adozione di una architettura conforme a quanto previsto dalla STI Controllo-Comando e Segnalamento per i sistemi di classe A. Viceversa gli impianti IS di distanziamento treno previsti a progetto rientrano tra i sistemi di classe B ammessi. In relazione a quanto emerso nella verifica non risultano criticità.

10.4.1 Elaborati di riferimento

1)	IA7K 00 D67 RO IS 0000001C	Relazione Impianti di Segnalamento
2)	IA7K 00 D67 PX IS 0000001C	Impianto di segnalamento

Relazione di analisi di rispondenza rispetto alle STI applicabili

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA7K	00	D 24 RG	MD0000 001	A	49 di 49

11 Allegato 2 – Registro Infrastruttura

Lo schema del Registro dell'Infrastruttura dovrà essere valorizzato nella successiva fase progettuale, in anticipo rispetto all'intervento di MIS (Messa In Servizio).

Il registro dell'infrastruttura, in base alla normativa vigente, è utilizzato a supporto dei processi di progettazione di sottosistemi "Materiale rotabile", accertamento della compatibilità tecnica degli impianti fissi, monitoraggio dei progressi dell'interoperabilità della rete ferroviaria e verifica della compatibilità tecnica tra materiale rotabile ed infrastruttura.