

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 03 - 2021

PROCEDURA DI INTERFACCIA. MODIFICHE AL PIANO DI EMERGENZA INTERNO

- Visto il Decreto Legislativo del 14 maggio 2019 n° 50, recante «Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie»;
- visto il Decreto n° 04/2012 del 9 agosto 2012 emanato dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie - Riordino normativo: emanazione delle «Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria», del «Regolamento per la circolazione ferroviaria» e delle «Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria»;
- vista la Direttiva n° 01/2012 del 9 agosto 2012 emanata dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie «Linee guida per lo svolgimento delle attività a carico degli operatori ferroviari a seguito del riordino del quadro normativo»;
- viste le Disposizioni di Esercizio n° 12/2019, n° 01/2020 e n° 01/2021, si emana la seguente:

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

1. FINALITÀ

Con la presente Disposizione di Esercizio si apportano modifiche al Piano di emergenza interno (PEI) cui Disposizioni di Esercizio n° 12/2019, n° 01/2020 e n° 01/2021.

Le principali modifiche introdotte riguardano:

- l'aggiornamento del modello organizzativo del Gestore dell'Infrastruttura (articoli 2.2. e 7.5.1.);
- l'introduzione delle norme riguardanti i punti di evacuazione e soccorso e la relativa segnaletica di emergenza (articoli 7.3.2., 7.4.2. e allegato 1 articolo 2.);
- l'installazione dei quadri sezionatori di tipo MAT a uso esclusivo dei Vigili del Fuoco nella galleria «Castellanza» e nelle stazioni di Malpensa Aeroporto T1 e di Malpensa Aeroporto T2 (allegato 3 articoli 1.1.3., 2.3.3. e 2.4.3.);
- l'attivazione di un canale di radiopropagazione delle frequenze radio a uso esclusivo dei Vigili del Fuoco per la galleria «Castellanza» e per il sistema di gallerie in corrispondenza della stazione di Malpensa Aeroporto T1 (allegato 3 articoli 1.1.6., 2.1.3. e 2.2.7.);
- lo svolgimento delle operazioni di manutenzione nella galleria «Castellanza» (allegato 3 articolo 1.2.5.);
- l'attivazione dei punti di evacuazione e soccorso relativi al sistema di gallerie in corrispondenza della stazione di Malpensa Aeroporto T1 (allegato 3 articoli 2.2.3., 2.2.4., 2.2.5., 2.2.6., 2.2.7. e 2.2.8.).

La presente Disposizione di Esercizio costituisce procedura di interfaccia ai sensi del Decreto n° 04/2012 del 9 agosto 2012.

2. MODIFICHE AL PIANO DI EMERGENZA INTERNO

- **Articolo 2.2. – Il primo punto dell'elenco è così sostituito:**
 - i Dirigenti del GI che sovrintendono i settori circolazione e manutenzione;
- **Articolo 2.3. – L'ultimo punto del primo elenco è così sostituito e, dopo tale punto, è inserito il seguente punto:**
 - dai piani schematici di TE (costituti da schemi di alimentazione delle condutture di TE, con la rappresentazione dei sezionatori e delle eventuali zone elettriche) delle località di servizio e della linea;
 - da un registro per le annotazioni delle esercitazioni di sicurezza svolte.

– **Articolo 7.2. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

L'emergenza può essere attivata anche a seguito di una segnalazione da parte di persone estranee all'esercizio ferroviario o degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso.

– **Articolo 7.3.2. – Dopo il secondo capoverso è inserito il seguente capoverso:**

Se necessario, il treno può essere arrestato presso un punto di evacuazione e soccorso (1).

(1) In base a quanto previsto dalla specifica tecnica di interoperabilità concernente la «sicurezza nelle gallerie ferroviarie», un punto di evacuazione e soccorso è un'area definita, all'interno o all'esterno di determinate gallerie, in cui le squadre di emergenza possono utilizzare le attrezzature antincendio e i passeggeri e il personale possono abbandonare il treno.

– **Articolo 7.4.2. – Il secondo e l'ultimo punto dell'elenco sono così sostituiti:**

- in caso di emergenza all'esterno di una galleria, arrestare il treno prima dell'ingresso nella galleria, possibilmente nel punto di evacuazione e soccorso, se presente;
- in caso di emergenza all'interno di una galleria, cercare di condurre il treno all'esterno della galleria o al punto di evacuazione e soccorso più vicino, se presente (eventualmente riducendo opportunamente la velocità).

– **Articolo 7.4.3. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

Per le stazioni, le fermate e le gallerie provviste di un impianto antincendio devono essere rispettate anche le specifiche disposizioni emanate dalla competente Direzione del GI.

– **Articolo 7.5.1. – Il quinto punto dell'elenco è così sostituito:**



- estendere il suddetto avviso ai Dirigenti del GI che sovrintendono i settori circolazione e manutenzione, al Responsabile di galleria e al Responsabile della sicurezza (se ricorre il caso);

– **Allegato 1 articolo 2. – Il secondo capoverso è così sostituito e, alla fine del testo, sono inseriti i seguenti capoversi:**

In particolare, devono essere posizionati lungo la galleria, almeno ogni 50 metri, dei cartelli di tipo riflettente o luminescente che indichino la distanza e la direzione delle uscite più vicine.

Analoghi cartelli devono essere posizionati, lungo la galleria e/o in prossimità degli imbocchi della galleria stessa, per indicare la distanza e la direzione dei punti di evacuazione e soccorso più vicini.

Inoltre devono essere previsti appositi cartelli per segnalare la presenza dei punti di evacuazione e soccorso e il termine delle relative banchine (tale termine è segnalato anche da una linea gialla sulle banchine stesse).

	
Punto di evacuazione e soccorso	Termine banchina

– **Allegato 3 articolo 1. – Il titolo è così sostituito:**

1. GALLERIA «CASTELLANZA» TRA RESCALDINA E CASTELLANZA

– **Allegato 3 articolo 1.1.1. – Il primo capoverso è così sostituito:**

La galleria «Castellanza» è ubicata sulla tratta Rescaldina - Castellanza.

– **Allegato 3 articolo 1.1.3. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

Inoltre, in corrispondenza della zona sicura di ogni pozzo (uscite di emergenza) sono installati dei quadri sezionatori di tipo MAT a uso esclusivo dei Vigili del Fuoco. Tali quadri, ognuno collocato all'interno di un contenitore, vengono utilizzati dai Vigili del Fuoco solo nei casi di emergenza e consentono la disalimentazione e la messa a terra delle condutture di TE in tutta la galleria. I Vigili del Fuoco, con l'azionamento di un apposito interruttore, verificano, attraverso l'accensione delle specule di sicurezza, l'esito o meno della disalimentazione e della messa a terra delle condutture di TE; tale interruttore, di tipo interbloccato, è dotato di una chiave di sicurezza che, una volta estratta, inibisce qualsiasi altra operazione sulla linea aerea di contatto.

– **Allegato 3 articolo 1.1.6. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

Inoltre, in tutta la galleria, è previsto un canale di radiopropagazione delle frequenze radio a uso esclusivo dei Vigili del Fuoco. Tale canale permette ai Vigili del Fuoco di utilizzare gli apparati radio in loro dotazione comunicando sia all'interno della galleria (squadra impegnata nelle operazioni di soccorso) sia dall'interno verso l'esterno della galleria (postazione di comando dei Vigili del Fuoco) e viceversa.

– **Allegato 3 articolo 1.2.1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Nel caso di mezzi d'opera in attività lavorativa deve essere adottata la specifica modalità di manutenzione prevista dal sistema antincendio.

– **Allegato 3 articolo 1.2. – Dopo l'articolo 1.2.4. è inserito il nuovo articolo 1.2.5.:**

1.2.5. Operazioni di manutenzione

Le operazioni di manutenzione in galleria devono svolgersi nel periodo di sospensione del servizio sulla linea. Qualora eccezionalmente tali operazioni debbano svolgersi in periodi diversi, a tutti i treni che circolano sul binario rimasto in esercizio deve essere notificata la prescrizione di movimento di riduzione di velocità a 60 km/h nel percorrere il tratto in galleria, specificando il motivo della soggezione dovuto a operazioni di manutenzione; la riduzione di velocità deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica della prescrizione di movimento fino al primo cippo chilometrico o località di servizio posti oltre il termine del tratto in soggezione (1).

(1) Non superate la velocità di 60 km/h da a (*cippo chilometrico o località di servizio*) per operazioni di manutenzione nella galleria.

– **Allegato 3 articolo 2. – Il capoverso è soppresso.**

– **Allegato 3 articolo 2.1.2. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

Nel caso in cui l'impianto antincendio sia inattivo o inefficiente, trovano applicazione le stesse norme previste dai precedenti articoli 1.2.2. e 1.2.3.

– **Allegato 3 articolo 2.1.3. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

Inoltre per la suddetta galleria è assicurata la copertura del canale di radiopropagazione previsto dal successivo articolo 2.2.7.

– **Allegato 3 articolo 2.1.5. – Il testo delle lettere c), d) ed e) è così sostituito:**

Nel caso di un'emergenza in galleria, il PCM ne deve dare comunicazione al referente di SEA (Duty Manager), fornendo le ulteriori informazioni richieste.

In caso di evacuazione dalla galleria, devono essere utilizzate, di norma, le uscite di emergenza n° 2, n° 3, n° 4 e n° 5 e, solo in caso di estrema necessità, le uscite di emergenza n° 1 e n° 6. In quest'ultimo caso, deve essere allertata, a cura del PCM, il Duty Manager di SEA per consentire l'accesso, in corrispondenza dell'uscita di sicurezza aeroportuale n° 8 (US n° 8), agli Enti deputati istituzionalmente al soccorso (esterni alla zona aeroportuale) e al personale reperibile dei settori manutentivi del GI per evacuare le persone dalle uscite di emergenza n° 1 e n° 6 della galleria.

Il Duty Manager di SEA, nel caso di evacuazione dalle uscite di emergenza n° 1 e n° 6 della galleria, dispone la scorta all'interno dell'area aeroportuale dei mezzi di soccorso e del personale del GI dal «punto di raccolta» dell'uscita di sicurezza aeroportuale n° 8 (US n° 8) all'area relativa alle uscite di emergenza n° 1 e n° 6 della galleria e viceversa.

Per quanto sopra, il personale reperibile dei settori manutentivi del GI per raggiungere le uscite di emergenza n° 1 e n° 6 della galleria deve recarsi all'uscita di sicurezza aeroportuale n° 8 (US n° 8) e avvisare il PCM.

Il termine dell'emergenza deve essere comunicato, a cura del PCM, al Duty Manager di SEA.

– **Allegato 3 articolo 2.2.1. – Il testo è così sostituito:**

Il sistema di gallerie è ubicato in corrispondenza della stazione di Malpensa Aeroporto T1; lo stesso è costituito da vari tratti di galleria artificiale intervallati da brevi tratti a cielo aperto (trincee).

La lunghezza complessiva è pari a 1.816 metri, dalla progressiva chilometrica 47+969 alla progressiva chilometrica 49+785.

– **Allegato 3 articolo 2.2.2. – Il terzo, il quarto, il quinto e l'ultimo punto dell'elenco sono così sostituiti:**

– «Tratto C», che comprende le banchine viaggiatori della stazione di Malpensa Aeroporto T1, dalla

progressiva chilometrica 48+249 alla progressiva chilometrica 48+669, per una lunghezza di 420 metri.

La stazione di Malpensa Aeroporto T1 si configura come stazione sotterranea aperta su di un lato (l binario).

I camminamenti ubicati lateralmente al I e al IV binario hanno una larghezza di 1,40 metri, a una quota di 0,25 metri rispetto al piano del ferro.

- «Tratto D», tratto in trincea dalla progressiva chilometrica 48+669 alla progressiva chilometrica 48+705, per una lunghezza di 36 metri.

I camminamenti su entrambi i lati hanno una larghezza minima di 1,20 metri, a una quota di 0,25 metri rispetto al piano del ferro.

- «Tratto E», galleria artificiale dalla progressiva chilometrica 48+705 alla progressiva chilometrica 48+908, per una lunghezza di 203 metri.

I camminamenti su entrambi i lati hanno una larghezza minima di 1,20 metri, a una quota di 0,20 metri rispetto al piano del ferro.

- «Tratto F», si estende per una lunghezza complessiva di 877 metri ed è costituito da:

- galleria artificiale dalla progressiva chilometrica 48+908 alla progressiva chilometrica 49+440, per una lunghezza di 532 metri;
- tratto in trincea dalla progressiva chilometrica 49+440 alla progressiva chilometrica 49+569, per una lunghezza di 129 metri;
- galleria artificiale dalla progressiva chilometrica 49+569 alla progressiva chilometrica 49+785, per una lunghezza di 216 metri.

I camminamenti su entrambi i lati hanno una larghezza minima di 1,20 metri, a una quota di 0,20 metri rispetto al piano del ferro.

- **Allegato 3 articolo 2.2.3. – Il titolo e il testo sono così sostituiti:**

2.2.3. Accessi e uscite di sicurezza del sistema di gallerie

Il sistema di gallerie è accessibile tramite i seguenti accessi e uscite di sicurezza.

a) Accessi pedonali e carrabili.

Gli accessi pedonali e carrabili hanno le seguenti caratteristiche:

- due accessi pedonali posti in corrispondenza delle uscite di sicurezza n° PES A1 e n° PES A2 ubicate alla progressiva chilometrica 47+940, dove sono state realizzate due rampe per le squadre di emergenza (una lato binario dispari e una lato binario pari);
- un accesso carrabile posto in corrispondenza del lato opposto dell'uscita di sicurezza n° 1 ubicata alla progressiva chilometrica 48+931, dove è stata realizzata una rampa per i mezzi di soccorso (lato binario pari);
- un accesso carrabile posto in corrispondenza dell'uscita di sicurezza n° 6 ubicata alla progressiva chilometrica 50+596, dove è stata realizzata una rampa per i mezzi di soccorso (lato binario pari);
- un accesso carrabile posto in corrispondenza del lato opposto dell'uscita di sicurezza n° 8 ubicata alla progressiva chilometrica 51+499, dove è stata realizzata una rampa per i mezzi di soccorso (lato binario dispari).

Nella stazione di Malpensa Aeroporto T1, lato I binario, è presente per tutta la lunghezza del camminamento un'ampia finestratura con un accesso pedonale per le squadre di emergenza, che si affaccia su una strada carrabile per i mezzi di soccorso.

b) Uscite di sicurezza dalle banchine viaggiatori nella stazione di Malpensa Aeroporto T1.

I percorsi di sfollamento a servizio dell'intero piano banchine sono costituiti da:

- n° 6 corpi di scala doppi;
- n° 4 tappeti mobili per la salita.

c) Uscite di sicurezza.

In prossimità dell'imbocco del sistema di gallerie, lato provenienze dei treni dispari, sono presenti n° 2 uscite di sicurezza, di seguito elencate:

- n° PES A1 e n° PES A2 alla progressiva chilometrica 47+940.

Le due uscite di sicurezza sopra elencate sono allineate e ubicate a lato di ciascun binario; in corrispondenza delle suddette uscite è presente un attraversamento a raso dei binari.

Nel «Tratto F» e nel tratto fino alla stazione di Malpensa Aeroporto T2 sono presenti n° 8 uscite di sicurezza, di seguito elencate:

- n° 1 alla progressiva chilometrica 48+931;
- n° 2 alla progressiva chilometrica 49+157;

- n° 3 alla progressiva chilometrica 49+439;
- n° 4 alla progressiva chilometrica 49+682;
- n° 5 alla progressiva chilometrica 50+263;
- n° 6 alla progressiva chilometrica 50+596;
- n° 7 alla progressiva chilometrica 50+913;
- n° 8 alla progressiva chilometrica 51+499.

Le prime quattro uscite di sicurezza sopra elencate sono ubicate, a lato di ciascun binario, ogni 500 metri circa e sfalsate una dall'altra ogni 250 metri; le successive quattro uscite di sicurezza sono ubicate, a lato del binario pari, ogni 300 ÷ 600 metri circa. In corrispondenza delle suddette uscite è presente un attraversamento a raso dei binari.

I tempi di evacuazione del treno in condizioni di normale fruibilità delle vie di esodo (inferiori a 120 minuti), come riscontrabili dalle simulazioni di emergenza, sono compatibili con la resistenza al fuoco della struttura.

– **Allegato 3 articolo 2.2. – Dopo l'articolo 2.2.3. è inserito il nuovo articolo 2.2.4.:**

2.2.4. Punti di evacuazione e soccorso

All'esterno degli imbocchi del sistema di gallerie sono presenti i seguenti punti di evacuazione e soccorso:

- «PES A», posto in corrispondenza delle uscite di sicurezza n° PES A1 e n° PES A2 alla progressiva chilometrica 47+940. Tale punto è munito di banchine poste a lato di entrambi i binari, aventi lunghezza di 255 metri, altezza di 0,55 metri dal piano del ferro e larghezza minima di 1 metro (la mezzeria delle banchine è alla progressiva chilometrica 47+824);
- «PES B», posto in corrispondenza dell'uscita di sicurezza n° 6 alla progressiva chilometrica 50+596. Tale punto è munito di banchine poste a lato di entrambi i binari, aventi lunghezza di 257 metri, altezza di 0,55 metri dal piano del ferro e larghezza minima di 1 metro (la mezzeria delle banchine è alla progressiva chilometrica 50+452).

Le banchine sono dotate di una rete di idranti con manichette, posti ogni 50 metri, a disposizione delle squadre di emergenza. La tubazione è a secco; in caso di incendio, può essere aperta la valvola della zona interessata solo dopo l'avvenuta disalimentazione e messa a terra delle condutture di TE interessate.

– **Allegato 3 – La numerazione degli attuali articoli 2.2.4., 2.2.5., 2.2.6. e 2.2.7. è modificata rispettivamente in 2.2.5., 2.2.6., 2.2.7. e 2.2.8.**

– **Allegato 3 nuovo articolo 2.2.5. – Il primo e l'ultimo capoverso sono così sostituiti e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:**

Le condutture di TE del sistema di gallerie sono dotate di sezionatori che consentono la disalimentazione e la messa a terra delle condutture stesse.

In corrispondenza di ogni accesso carrabile e di ogni uscita di sicurezza di cui al precedente articolo 2.2.3. punti a) e c) nonché delle uscite di sicurezza poste sulle banchine viaggiatori della stazione di Malpensa Aeroporto T1 sono ubicati n° 2 dispositivi di cortocircuito.

Inoltre è presente un quadro sezionatore di tipo MAT a uso esclusivo dei Vigili del Fuoco previsto dal successivo articolo 2.3.3.

– **Allegato 3 nuovo articolo 2.2.6. – Il primo, il secondo e il quinto capoverso sono così sostituiti e il terzo capoverso è soppresso:**

Nel sistema di gallerie, nei due punti di evacuazione e soccorso e nel tratto fino alla stazione di Malpensa Aeroporto T2, per entrambi i lati (binario dispari e binario pari), sono presenti i seguenti circuiti elettrici:

- illuminazione di sicurezza;
- illuminazione sussidiaria;
- prese forza motrice.

L'impianto di illuminazione di sicurezza è normalmente acceso e predisposto per ottenere un livello di illuminamento medio pari a 5 lux sui marciapiedi pedonabili delle gallerie e sulle banchine dei due punti di evacuazione e soccorso.

L'impianto di illuminazione sussidiaria è normalmente spento e predisposto per ottenere un livello di illuminamento medio pari a 50 lux sui marciapiedi pedonabili delle gallerie e sulle banchine dei due punti di evacuazione e soccorso.

- **Allegato 3 nuovo articolo 2.2.7. – Il primo capoverso è così sostituito e, alla fine del testo, sono inseriti i seguenti capoversi:**

Il sistema di gallerie, i due punti di evacuazione e soccorso e il tratto fino alla stazione di Malpensa Aeroporto T2 sono attrezzati con mezzi di comunicazione per le emergenze costituiti dagli apparati «Help Point», da telefoni a tenuta stagna e da un impianto di diffusione sonora; quest'ultimo è predisposto per l'effettuazione di annunci locali (tramite gli apparati «Help Point») e da remoto.

Sono inoltre presenti, in un'apposita cassetta, radio ricetrasmittenti per le comunicazioni in galleria.

I suddetti dispositivi sono ubicati in corrispondenza di ogni accesso carrabile e di ogni uscita di sicurezza di cui al precedente articolo 2.2.3. punti a) e c) nonché delle uscite di sicurezza poste sulle banchine della stazione di Malpensa Aeroporto T1.

Inoltre, per il sistema di gallerie, è previsto un canale di radiopropagazione delle frequenze radio a uso esclusivo dei Vigili del Fuoco. Tale canale permette ai Vigili del Fuoco di utilizzare gli apparati radio in loro dotazione comunicando sia all'interno delle gallerie (squadra impegnata nelle operazioni di soccorso) sia dall'interno verso l'esterno delle gallerie (postazione di comando dei Vigili del Fuoco) e viceversa. La copertura del suddetto canale di radiopropagazione si estende per l'intera tratta Malpensa Aeroporto T1 - Malpensa Aeroporto T2 e comprende anche la galleria «Malpensa - Cargo City».

- **Allegato 3 nuovo articolo 2.2.8. – Il primo e il secondo capoverso sono così sostituiti e, dopo il terzo capoverso, è inserito il seguente capoverso:**

Il sistema di gallerie e il tratto fino alla stazione di Malpensa Aeroporto T2 sono attrezzati con la segnaletica di sicurezza prevista dalla legislazione vigente.

I cartelli, posti longitudinalmente e in aderenza alle pareti delle gallerie, sono realizzati con materiale riflettente e sono resi luminescenti dall'impianto di illuminazione delle gallerie.

I due punti di evacuazione e soccorso, nonché il termine delle relative banchine, sono individuati dall'apposita segnaletica prevista dall'allegato 1.

- **Allegato 3 articolo 2.2. – Dopo il nuovo articolo 2.2.8. è inserito il nuovo articolo 2.2.9.:**

2.2.9. Particolarità relative alle procedure operative per la gestione delle emergenze

Salvo quanto previsto dai successivi articoli 2.3.2. e 2.4.2., nel caso di un'emergenza interessante il sistema di gallerie o il tratto fino alla stazione di Malpensa Aeroporto T2, il PCM ne deve dare comunicazione al referente di SEA (Duty Manager), fornendo le ulteriori informazioni richieste.

Il termine dell'emergenza deve essere comunicato, a cura del PCM, al Duty Manager di SEA.

- **Allegato 3 articolo 2.3. – Dopo l'articolo 2.3.2. è inserito il nuovo articolo 2.3.3.:**

2.3.3. Sistema di disalimentazione e messa a terra delle condutture di trazione elettrica di tipo MAT

In corrispondenza della stazione di Malpensa Aeroporto T1 è installato un quadro sezionatore di tipo MAT a uso esclusivo dei Vigili del Fuoco. Tale quadro, collocato all'interno di un contenitore, viene utilizzato dai Vigili del Fuoco solo nei casi di emergenza e consente la disalimentazione e la messa a terra delle condutture di TE in tutta la stazione (di conseguenza, anche nel tratto fino alla stazione di Malpensa Aeroporto T2 compresa). I Vigili del Fuoco, con l'azionamento di un apposito interruttore, verificano, attraverso l'accensione delle specule di sicurezza, l'esito o meno della disalimentazione e della messa a terra delle condutture di TE; tale interruttore, di tipo interbloccato, è dotato di una chiave di sicurezza che, una volta estratta, inibisce qualsiasi altra operazione sulla linea aerea di contatto.

- **Allegato 3 articolo 2.4. – Dopo l'articolo 2.4.2. è inserito il nuovo articolo 2.4.3.:**

2.4.3. Sistema di disalimentazione e messa a terra delle condutture di trazione elettrica di tipo MAT

In corrispondenza della stazione di Malpensa Aeroporto T2 è installato un quadro sezionatore di tipo MAT a uso esclusivo dei Vigili del Fuoco. Tale quadro, collocato all'interno di un contenitore, viene utilizzato dai Vigili del Fuoco solo nei casi di emergenza e consente la disalimentazione e la messa a terra delle condutture di TE in tutta la stazione. I Vigili del Fuoco, con l'azionamento di un apposito interruttore, verificano, attraverso l'accensione delle specule di sicurezza, l'esito o meno della disalimentazione e della messa a terra delle condutture di TE; tale interruttore, di tipo interbloccato, è dotato di una chiave di sicurezza che, una volta estratta, inibisce qualsiasi altra operazione sulla linea aerea di contatto.

3. ENTRATA IN VIGORE

La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore dalle ore **03.00** del giorno **30 settembre 2021**.

DIREZIONE TECNICA
(dott. ing. Giovanni GALLI)

La presente Disposizione è composta di n° 07 pagine.