

Direzione Tecnica
Il Direttore

**DIREZIONE COMPARTIMENTALE
MOVIMENTO
BOLOGNA - MILANO**

**DIREZIONE COMPARTIMENTALE
INFRASTRUTTURA
BOLOGNA - MILANO**

**DIREZIONE MOVIMENTO
SEDE**

**DIREZIONE INFRASTRUTTURA
SEDE**

TRENITALIA SpA

SEDE

p.c. **AGENZIA NAZIONALE PER LA
SICUREZZA DELLE FERROVIE**
Via Luigi Alamanni n° 4
50123 **FIRENZE**

Oggetto: Prescrizione. Circolazione convogli diagnostici non muniti di apparecchiature ERTMS/ETCS di bordo sulla AV/AC Milano – Bologna.

VISTO il Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 “Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;

VISTO il decreto dirigenziale n. 2043 del 10 giugno 2008, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ratifica il verbale n. 1 del 10 giugno 2008 redatto ai sensi dell’art. 1 della Convenzione del 21 maggio 2008 stipulata tra Ministero dei Trasporti, Agenzia e Gruppo FS;

VISTA la nota ANSF 01069/08 del 22/09/2008 dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;

Sulla linea AV/AC Milano - Bologna attrezzata con sistema ERTMS/ETCS Livello 2, per la circolazione dei convogli diagnostici non equipaggiati con

Pagina 1 di 4



apparecchiature ERTMS/ETCS di bordo, in attesa del loro attrezzaggio, dovranno essere adottati i provvedimenti tecnico-normativi di seguito specificati:

- la circolazione dei convogli in oggetto sulla linea AV/AC dovrà avvenire in regime di interruzione di binario; l'interruzione sarà delimitata da:
 - senso di circolazione Milano – Bologna: da Bivio/PC Melegnano (e) al segnale di protezione di S. Viola (segnale di confine in uscita);
 - senso di circolazione Bologna – Milano: da S. Viola (e) al segnale di protezione di Bivio/PC Melegnano (segnale di confine in uscita);
- ciascun convoglio dovrà essere scortato da un Agente della manutenzione, in possesso dell'abilitazione Modulo D "Accompagnamento treni della manutenzione", che svolge anche le funzioni di titolare dell'interruzione; tale agente dovrà curare i rapporti con il DCO AV e con i DM/DCO di Bivio/PC Melegnano e S. Viola;
- sui tratti afferenti al tratto interrotto la circolazione dei convogli dovrà avvenire con le norme previste per i treni ordinari;
- il mezzo di trazione dovrà essere di tipo politensione, in grado di poter circolare con alimentazione a 25 kV c.a.;
- i convogli dovranno essere equipaggiati con le apparecchiature telefoniche previste dalla Disposizione 27/2006 (cab radio oppure in alternativa con idoneo telefono palmare) inserite ed efficienti, in grado di inviare e ricevere la "chiamata d'emergenza";
- durante la marcia dovrà essere prevista l'attivazione di un canale, funzionante su apparecchiature telefoniche distinte da quelle di cui sopra, che trasmetta con continuità (tipo "tono continuo" ovvero "nota faro") un segnale GSM-R tra treno e PC AV che sia interrompibile dal DCO al PC AV. Il PdC dovrà interpretare la suddetta interruzione e/o la mancanza di tensione al di fuori dei POC e dei PCF, come ordine di arresto immediato del treno;
- i dispositivi RTB compresi nei tratti interessati devono essere mantenuti attivi. In caso di allarme RTB rilevato al PCS, il DCO AV dovrà intervenire sulla marcia del convoglio e prendere i provvedimenti previsti dalla Disposizione 29/2008;
- l'Agente di scorta della manutenzione resta incaricato di praticare al PdC, utilizzando il modulo M 40:
 - d'iniziativa:
 - ✓ le prescrizioni relative alla circolazione sul binario interrotto,
 - ✓ le limitazioni di velocità relative alla circolazione del convoglio,
 - dietro comunicazione del DCO AV:
 - ✓ i PCF eventualmente attivi da rispettare;
 - ✓ l'ordine di ripresa della corsa, in caso di anormalità;



- ✓ le eventuali ulteriori restrizioni;
 - dietro ordine del DM di Bivio/PC Melegnano:
 - ✓ l'ordine di superamento del segnale di protezione di quel PdS, se disposto a via impedita;
 - dietro ordine del DM/DCO di S.Viola:
 - ✓ l'ordine di superamento del segnale di protezione di quel PdS, se disposto a via impedita;
- i PdS posti all'interno del tratto interrotto possono essere impegnati alla velocità di 150 km/h; in tali PdS, per la formazione degli itinerari, il DCO AV deve:
- comandare la formazione dell'itinerario e verificare la disposizione a via libera dei segnali virtuali.
 - confermare e disalimentare con comando singolo i deviatori di percorso/laterali/uscita interessanti l'itinerario;
 - per ogni deviatoio interessato verificare:
 - ✓ la conferma (N o R);
 - ✓ la disalimentazione in atto.
- l'Agente di scorta della manutenzione deve tempestivamente richiedere al DCO AV la conferma dell'interruzione occorrente in base al programma di circolazione del convoglio; sul tratto interrotto non è ammessa la presenza di altri rotabili;
- il DCO AV concederà l'interruzione solo dopo aver:
- eseguito quanto previsto dalle DET, fatta eccezione per l'impiego dei dispositivi di esclusione del binario;
 - eseguito quanto previsto per la formazione degli itinerari nei PdS;
 - nella conferma di interruzione dovranno essere specificate le eventuali ulteriori restrizioni di velocità relative a rallentamenti e/o riduzioni di velocità, nonché le modalità per il ricovero nella stazione dove termina la corsa del convoglio;
- una volta confermata l'interruzione al titolare il DCO AV trasmetterà con comunicazione registrata ai DM di Bivio/PC Melegnano (per il senso di circolazione Milano – Bologna) o DM/DCO di S.Viola (per il senso di circolazione Bologna – Milano) il nulla osta per l'ingresso dei convogli in oggetto sul binario interrotto;
- il superamento dei segnali di Bivio/PC Melegnano e S.Viola dovrà avvenire:
- per l'ingresso sul tratto interrotto possibilmente con i segnali disposti a via libera;
 - in uscita dal tratto interrotto, tenendo conto dell'aspetto del segnale;
- qualora il segnale di protezione di S.Viola, in uscita dal tratto interrotto, sia mantenuto a via impedita, il deviatoio 243 che consente l'uscita dalla linea AV deve essere disposto nella posizione che immette verso il binario tronco;



- il PdC dovrà rispettare d'iniziativa tutti i POC; i PCF, salvo diversa prescrizione, dovranno essere considerati tutti alimentati;
- i convogli in oggetto, sul tratto interrotto, non dovranno superare le velocità di:
 - senso di circolazione Milano – Bologna: 150 km/h dal km 190,220 fino al segnale di confine in uscita (ubicato al km 4,620);
 - senso di circolazione Bologna – Milano:
 - ✓ 150 km/h dal km 5,650 fino al PM Livraga (ubicato al km 166,250);
 - ✓ 100 km/h dal PM Livraga fino al segnale di confine in uscita (ubicato al km 190,650);
 - eventuali altre restrizioni previste da rallentamenti e/o riduzioni di velocità o relative ad esigenze tecniche della manutenzione;
- qualora occorra prevedere l'arresto in un PdS intermedio, ferma restando la delimitazione dell'interruzione da Bivio/PC Melegnano (e) a S.Viola (e):
 - non dovrà essere superata la velocità di 60 km/h dal secondo segnale imperativo di fine sezione precedente a quello imperativo di protezione del PdS interessato fino al PdS stesso (nella prescrizione relativa dovrà essere specificato il numero del segnale interessato e la sua progressiva chilometrica);
 - il convoglio dovrà arrestarsi nel PdS interessato.

Le Direzioni Compartimentali Movimento restano incaricate di elaborare ed emanare le disposizioni attuative sulla base delle quali dovrà avere luogo la circolazione dei treni in oggetto e di stabilire le stazioni di origine e termine corsa dei convogli sulla linea tradizionale.

Le strutture interessate dovranno garantire che la presente prescrizione sia in possesso del PdC in servizio ai convogli in oggetto.

La presente prescrizione entra in vigore alle ore 22.00 del 30 settembre 2008.

Giovanni Costa