

Direzione Tecnica  
*Il Direttore*

**RFI S.p.A.**

**Direzione Compartimentale Movimento**  
**BOLOGNA - FIRENZE**

**Direzione Compartimentale Infrastruttura**  
**BOLOGNA - FIRENZE**

**Direzione Movimento**  
**SEDE**

**Direzione Manutenzione**  
**SEDE**

**Trenitalia spa**  
**SEDE**

**P.C. Agenzia Nazionale per la Sicurezza**  
**delle Ferrovie**  
Piazza della Stazione, 45  
**50123 FIRENZE**

**Oggetto:** Prescrizione di esercizio. Circolazione convogli di prova con SSB ERTMS/ETCS inserito e SST in fase di collaudo sulla AV/AC Bologna - Firenze.

**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;

**VISTO** il Decreto ANSF n.01/2009, emanato dal Direttore dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, concernente le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria.

**VISTA** l’autorizzazione dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, emanata con nota n°ANSF 03428/09 del 26/06/2009.

Pagina 1 di 5



si prescrive quanto segue

Sulla linea AV/AC Bologna - Firenze attrezzata con sistema ERTMS/ETCS Livello 2, a seguito della riconfigurazione del RBC, per la circolazione delle corse prova di cui all'oggetto dovranno essere adottati i provvedimenti normativi di seguito specificati.

**Corse prova Bologna S. Ruffillo – Firenze Castello e viceversa (sia binario di sinistra che di destra)**

La circolazione delle corse prova dovrà avvenire in regime di interruzione di binario da Bologna S. Ruffillo (e) a Firenze Castello (e) sia sul binario pari che sul binario dispari. I convogli in oggetto, sul tratto interrotto, non dovranno superare le velocità di:

*Senso di circolazione Bologna -Firenze*

- ❖ 100 km/h dal km 4,33 fino al bivio Emilia (ubicato al km 78,487);
- ❖ 300 km/h dal bivio Emilia fino al cippo Km 8,00
- ❖ 100 km/h dal cippo 8,00 fino al segnale di confine in uscita (ubicato al Km 5,611).

*Senso di circolazione Firenze - Bologna*

- ❖ 100 km/h da Km 5,956 fino al cippo Km 8,00;
- ❖ 300 km/h dal cippo 8,00 fino al bivio Emilia (ubicato al km 78,487);
- ❖ 100 km/h dal bivio Emilia fino al segnale di confine in uscita (ubicato al km 4,937);

Ciascun convoglio dovrà essere scortato, da un Agente della manutenzione, in possesso dell'abilitazione Modulo D "Accompagnamento treni della manutenzione"; l'Agente della manutenzione dovrà curare i rapporti con il DCO AV e con i DM/DCO di Bologna S. Ruffillo e DM Firenze Castello;

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. e 3 kV c.c;

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 o la mancanza di tensione, quest'ultima al di fuori dei POC e dei PCF, come ordine di arresto immediato del treno;



Il PdC non dovrà tener conto delle informazioni presentate sul DMI ETCS perché inviate dal sottosistema di terra in fase di omologazione, salvo che non siano più restrittive rispetto a quelle contenute nelle prescrizioni in suo possesso. Nel caso il sistema imponga l'arresto il PdC deve avvisare l'agente di scorta ed il DCO che dovranno autorizzare per iscritto la ripresa della corsa;

I dispositivi RTB compresi nei tratti interessati devono essere mantenuti attivi. In caso di allarme RTB rilevato al PC AV, il DCO AV dovrà intervenire sulla marcia del convoglio e prendere i provvedimenti previsti dalla Disposizione 29/2008 del 22/09/2008 e dalla Disposizione di esercizio 08/2009 del 26/06/2009;

L'Agente di scorta della manutenzione resta incaricato di praticare al PdC, utilizzando il modulo M 40:

- d'iniziativa:
  - ❖ le limitazioni di velocità relative alla circolazione del convoglio.
- dietro comunicazione del titolare dell'interruzione:
  - ❖ le prescrizioni relative alla circolazione sul binario interrotto interessato dalla corsa prova.
- 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/DCO di Bologna S. Ruffillo:
  - ❖ l'ordine di superamento del segnale di protezione di quel PdS, se disposto a via impedita;
- dietro ordine del DM di Firenze Castello:
  - ❖ l'ordine di superamento del segnale di protezione di quel PdS, se disposto a via impedita;
- nei PdS, per la formazione degli itinerari, il DCO AV deve:
  - ❖ comandare, confermare e disalimentare con comando singolo i deviatori di percorso/laterali/uscita interessanti l'itinerario;
  - ❖ per ogni deviatore interessato verificare:
    - la conferma (N o R);
    - la disalimentazione in atto.
  - ❖ comandare la formazione dell'itinerario e verificare la disposizione a via libera dei segnali virtuali.

Nel caso che l'interruzione comprenda sia la linea AV/AC che la linea tradizionale il titolare dell'interruzione deve essere un solo agente che deve tempestivamente richiedere al DCO AV e al DM/DCO Bologna S. Ruffillo e DM Firenze Castello la conferma delle interruzioni occorrenti in base al programma di circolazione del convoglio;

su ciascun binario del tratto interrotto anche se non interessato dalle corse prova non dovrà essere prevista la presenza di altri rotabili e non dovranno essere eseguite lavorazioni che comportino la presenza di personale;



Il DCO AV, per la tratta 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;
- ricevuto, quando necessario, la conferma della concessione dell'interruzione da Firenze Castello e/o Bologna S. Ruffillo;

una volta confermata l'interruzione al titolare il DCO AV trasmetterà con comunicazione registrata al DM/DCO Bologna S. Ruffillo e DM Firenze Castello il nulla osta per l'ingresso dei convogli in oggetto sul binario interrotto;

Il superamento dei segnali di partenza di Bologna S. Ruffillo e Firenze Castello 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;

Il PdC dovrà rispettare d'iniziativa tutti i POC; i PCF, salvo diversa prescrizione, dovranno essere considerati tutti inattivi;

Qualora occorra prevedere l'arresto in un PdS intermedio, ferma restando la delimitazione dell'interruzione da Bologna S. Ruffillo (e) a Firenze Castello (e):

- non dovrà essere superata la velocità di 150 Km/h dal PdS precedente e 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 ed Infrastruttura 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.

Per l'effettuazione delle corse prova devono essere programmate apposite interruzioni.

Nel caso che l'interruzione per l'effettuazione delle corse prova sia stata immediatamente preceduta da altra interruzione, il DCO, prima di concedere la seconda interruzione, deve aver ricevuto il riattivato della prima interruzione nel quale il titolare dell'interruzione deve sempre esplicitare:

- la libertà della linea;
- l'avvenuta effettuazione della ricognizione della linea stessa.



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 00.01 del 01 luglio 2009.

Giovanni Costa