

Direzione Tecnica
Il Direttore

RFI S.p.A.

Direzione Compartimentale Movimento
BOLOGNA - FIRENZE

Direzione Compartimentale Movimento
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 diagnostici non muniti di apparecchiature ERTMS/ETCS di bordo sulla linea 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.

si prescrive quanto segue

Pagina 1 di 4



Sulla linea AV/AC Bologna - Firenze attrezzata con sistema ERTMS/ETCS Livello 2, per la circolazione dei convogli diagnostici non equipaggiati con 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 Bologna - Firenze da Bologna S. Ruffillo (e) al segnale di protezione di Firenze Castello (segnale di confine in uscita);
 - senso di circolazione Firenze – Bologna da Firenze Castello (e) al segnale di protezione Bologna S. Ruffillo (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 Bologna S. Ruffillo e 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.;
- 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 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 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 dei 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.
- 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 deviatore 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 dei 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/DCO di Bologna S. Ruffillo (per il senso di circolazione Bologna - Firenze) o DM di Firenze Castello (per il senso di circolazione Firenze - Bologna) il nulla osta per l'ingresso dei convogli in oggetto sul binario interrotto;
- il superamento dei segnali 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 alimentati;
- 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);



- ❖ 150 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;
 - ❖ 150 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);
- 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 Bologna S. Ruffillo (e) a Firenze Castello (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 00.01 del 01 luglio 2009.

Giovanni Costa