

Direzione Tecnica
"Firenze"

RFI S.p.A.

Direzione Compartmentale Movimento
BOLOGNA - FIRENZE

Direzione Compartmentale Infrastruttura
BOLOGNA - FIRENZE

p.n. **ITALFERR S.p.A.**
Via Marsala, 53

ROMA

p.c. **Direzione Movimento**
SEDE

p.c. **Direzione Manutenzione**
SEDE

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

Oggetto: Prescrizione di esercizio. Particolarità d'impianto della sub tratta di linea AC/AV
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;

Pagina 1 di 4



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:

Gli impianti di seguito indicati della sub-tratta AV/AC Bologna - Firenze presenteranno all'attivazione alcune particolarità, per cui sono state previste integrazioni di seguito specificate.

Si farà seguito, di volta in volta, per la comunicazione dell'avvenuta realizzazione dei necessari interventi tecnologici che consentiranno la rimozione di dette integrazioni.

1 Sistema ERTMS/ETCS L2

– Le funzioni:

- Shunting
- Reversing
- Revoca cooperativa
- Messaggi di testo da interfaccia operatore

presenti nell'impianto, ma ancora in fase di omologazione, devono essere considerate non attive e pertanto non dovranno essere impartiti i relativi comandi.

In caso di situazioni di emergenza gli operatori dovranno avvalersi, per l'opportuno arresto dei treni nei PdE, dei comandi di chiusura segnali da ACCM.

- Le funzionalità previste nel sottosistema di terra per consentire la visualizzazione ausiliaria a bordo dei rotabili della ubicazione dei PdE, non sono attivate.
- Nel caso in cui sia necessario modificare un itinerario di ingresso nella interconnessione di Bologna S. Ruffillo e nell'innesto di Firenze Castello, oltre all'adozione delle norme comuni, il DM/DCO deve chiedere con comunicazione verbale registrata al PdC di effettuare la procedura di fine missione e riceverne conferma. Successivamente, nel caso di proseguimento della missione nella linea AV/AC o tradizionale, il DM/DCO deve chiedere con comunicazione verbale registrata al PdC di effettuare la procedura di inizio missione.

2 Impostazione rallentamenti da TO

- Nell'impostazione dei rallentamenti sul Terminale Operatore deve essere sempre selezionata, nel campo "modalità treno", l'opzione "coda" per garantire il rispetto del rallentamento per tutta la lunghezza del treno.



3 SCC/M

Non sono attivate le seguenti funzionalità:

- a) Regolazione automatica della circolazione (gestione dell'orario, Train Graph e interfaccia con PIC);
- b) Successione treni (inseguimento marcia treno, scambio n.t. con i sistemi limitrofi, TDP, invio del n.t. al Sinottico Integrato);
- c) Messaggistica (TDP);
- d) Gestione Informazioni RTB (interfacciamento con RTB);
- e) Diagnostica e Manutenzione (ad eccezione delle apparecchiature di alimentazione per il segnalamento dei posti periferici);
- f) Telesorveglianza e Sicurezza;
- g) Supervisione degli Impianti di Emergenza in Galleria.

Per il punto a) il DCO dovrà impartire i comandi tramite l'ACCM.

Per i punti b) e c) valgono le norme in caso di degrado / guasto dell'apparecchiatura.

Per il punto d) tutti gli allarmi dovranno essere considerati non selettivi.

4 ACCM

- Le logiche periferiche di emergenza, tuttora in fase di rilascio, pur presenti negli impianti periferici, devono essere considerate non attive. Il sistema può essere esercito solo dal Posto Centrale.
- I movimenti di:
 - itinerario (IT), per la circolazione dei treni
 - istradamento (IST), per le manovre in ambito Area di manovra
 - itinerario Veloce (ITV), per la circolazione dei carrelli e treni materiali nel regime RTV
 - tratto di invio (CTI), per la circolazione dei carrelli e treno materiali nel regime di fuori servizio o Zona esclusa,comandati utilizzando le apposite funzioni, devono essere effettuati con i deviatori confermati nella posizione richiesta.

5 RTB

- Impianto di Marzano: la diagnostica del sistema ridondato non è presente.

6 Deviatori assicurati con dispositivo Art. 8 ISD

- I deviatori 01 e 03 di San Piero a Sieve sono immobilizzati con Articolo 8 ISD.



7 Impianti a 25 KV

- La velocità massima dei treni sull'intera tratta è limitata a 270 km/h. Fa eccezione il treno sperimentale ETR 500 Y1 con pantografo strumentato.
- Il massimo assorbimento delle sub-tratte terminali alimentate a 25KV è di 100A. Ciò richiede di evitare incroci nelle sub-tratte S. Ruffillo – PPD Laurenziano e SSE Castello – Cab. TE Castello, assegnando il limite di 100A per ogni convoglio in transito. Nella tratta PPD Laurenziano - SSE Castello non sono posti limiti di assorbimento.

Giovanni Costa