

**Direzione Tecnica**

*Il Direttore*

**COER**

BOLOGNA - FIRENZE

**Direzione Territoriale Produzione**

BOLOGNA - FIRENZE

**p.n. ITALFERR S.p.A.**

Via Marsala, 53

ROMA

**p.c. Direzione Commerciale ed Esercizio Rete**

SEDE

**p.c. Direzione Produzione**

SEDE

**p.c. Agenzia Nazionale per la Sicurezza  
delle Ferrovie**

Piazza della Stazione, 45

50123 FIRENZE

Oggetto: Prescrizione di esercizio. Aggiornamento delle 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;

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

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato  
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.  
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e D.Lgs. n. 188/2003

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Cap. Soc. Euro 32.591.275.131,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. 01583570581 e P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300



Si prescrive quanto segue.

Facendo seguito alla Prescrizione RFI-DTC\A0011\P\2009\0002071 del 26/06/2009, che si annulla con la presente, gli impianti della sub-tratta di linea AC/AV Bologna – Firenze presentano le particolarità elencate per cui sono state previste le 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
- 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.

### 2 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);
- c) Messaggistica (TDP);
- d) Invio del n.t. al Sinottico Integrato;
- e) Gestione informazioni RTB (interfacciamento con RTB);
- f) Diagnostica e Manutenzione (ad eccezione delle apparecchiature di alimentazione per il segnalamento dei posti periferici);
- g) Telesorveglianza e Sicurezza;
- h) 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 e) tutti gli allarmi dovranno essere considerati non selettivi.

Le funzionalità di cui ai punti a), b) e c) saranno rese disponibili a partire dalle ore 20.00 del 09 ottobre 2009.

### 3 ACC/M

- I movimenti di itinerario in deviata, per la circolazione dei treni, comandati utilizzando le apposite funzioni, devono essere effettuati con i deviatori confermati nella posizione richiesta;
- Al PC non è disponibile il TO vitale per la gestione delle funzioni manutentive che utilizzano le chiavi.



- 4 RTB
  - Impianto di Marzano: la diagnostica del sistema ridondato non è presente.
- 5 Deviatori assicurati con dispositivo Art. 8 ISD
  - I deviatori 02 e 04 di PM S.Pellegrino sono immobilizzati con dispositivo di cui all'Articolo 8 ISD.
- 6 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 25 kV è di 100 A. Ciò richiede di evitare incroci nelle sub-tratte S.Ruffillo – PPD Laurinziano e SSE Castello – Cab. TE Castello, assegnando il limite di 100 A per ogni convoglio in transito. Nella tratta PPD Laurinziano – SSE Castello non sono posti limiti di assorbimento.

La presente prescrizione entra in vigore alle ore 22.00 del 07 ottobre 2009.

Giovanni Costa