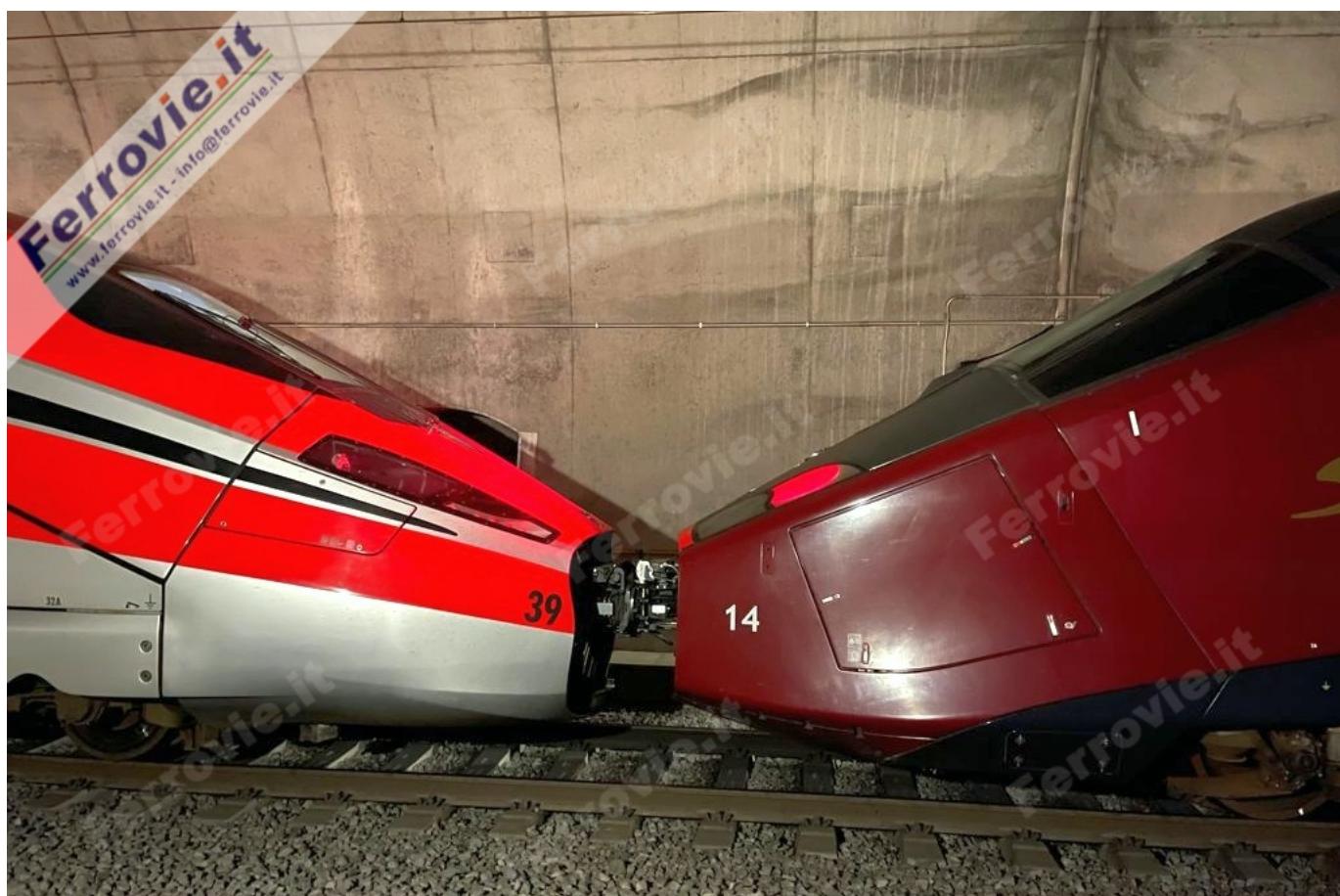


*da News ferroviarie del 17 maggio 2021*

## **Prove di soccorso reciproco tra Trenitalia e Italo**

di David Campione

FIRENZE - Trenitalia e Italo provano a soccorrersi reciprocamente. Nella notte tra sabato 15 e domenica 16 maggio si è tenuto un ciclo di prove sulla linea alta velocità Firenze - Bologna, mirate a verificare le procedure operative e i tempi occorrenti per il soccorso tra due treni delle due imprese ferroviarie, l'ETR.400-39 di Trenitalia e l'AGV 575-14 di Italo.



**1. Muso a muso Frecciarossa 1000 e AGV 575 di Trenitalia e Italo, per le prove di soccorso.**

Nelle ore notturne il Frecciarossa 1000 e l'AGV di Italo hanno raggiunto autonomamente il Posto di Esodo Riosto, sulla linea ad alta velocità Firenze - Bologna, dove ha avuto inizio la simulazione. Con l'inoltro della richiesta di soccorso è stato avviato l'iter previsto dal regolamento che prevede l'aggancio dei due materiali, la prova freno, la compilazione dei dispacci del caso e quindi la movimentazione dei due elettrotreni, dapprima con l'ETR.400 di Trenitalia in spinta dell'AGV 575, poi con quest'ultimo in trazione al Frecciarossa 1000.

In seguito i due convogli sono stati sganciati e riagganciati e quindi, a ruoli invertiti, dapprima l'AGV ha spinto il Frecciarossa 1000 e infine quest'ultimo ha trainato l'elettrotreno di Italo. Non sono mancate delle prove di spunto sulle salite del 15 per mille utilizzando alternativamente uno dei materiali in trazione e l'altro trainato o spinto.

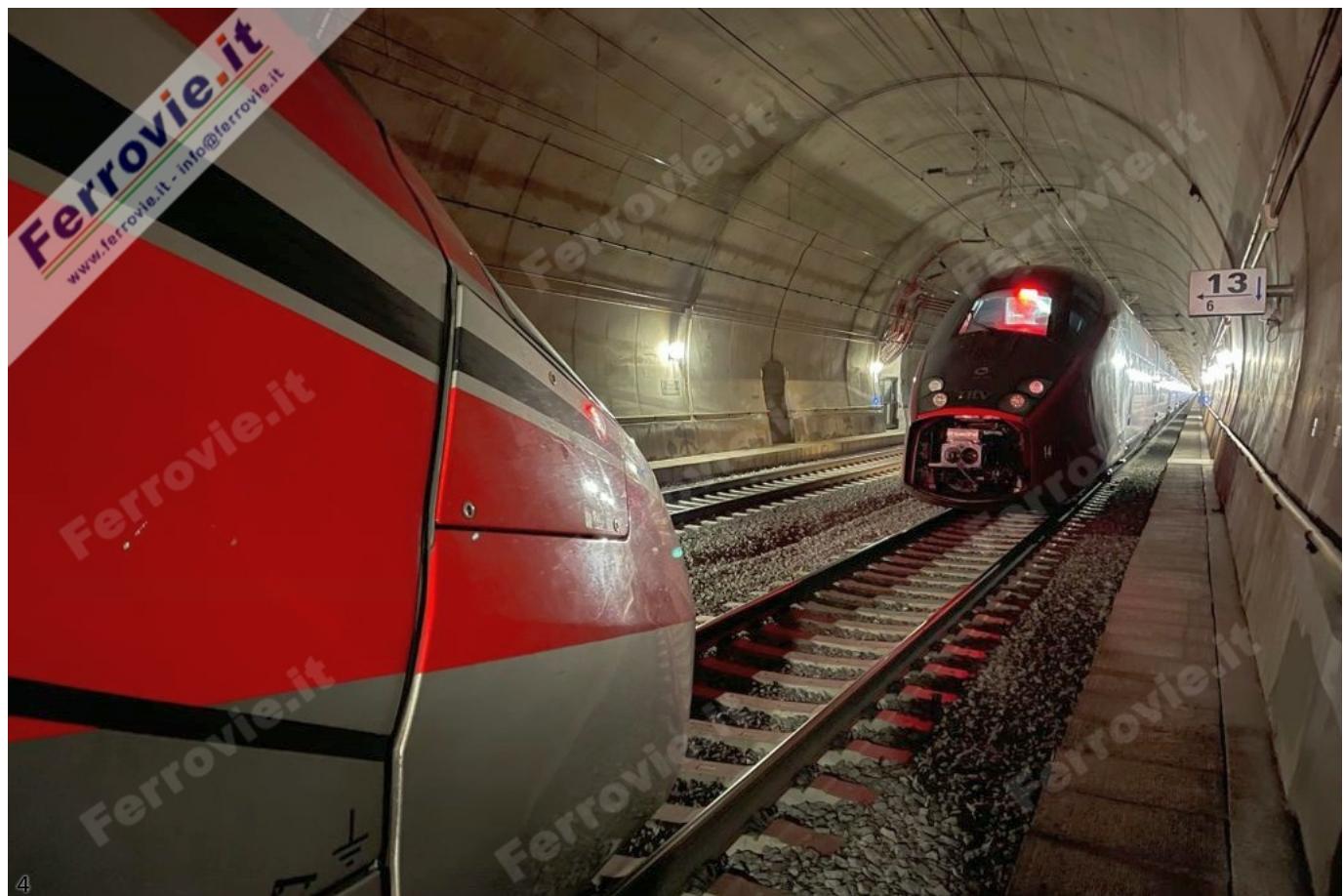


La velocità massima attualmente ammessa per il soccorso in linea è di 100 km/h nel caso di un convoglio efficiente trainante uno in avaria, 50 km/h nel caso inverso di spinta al treno da soccorrere e di 25 km/h qualora venga meno la continuità della comunicazione telefonica fra gli agenti di condotta dei due convogli uniti. L'utilizzo del pantografo in presa è ammesso anche per il convoglio soccorso, per garantire l'alimentazione dei servizi ausiliari, senza limitazioni rispetto all'ubicazione da tenere in presa viste le basse velocità.

Le verifiche hanno avuto inizio alle 22.00 circa per concludersi entro le 4.30, quindi senza alcuna ripercussione sul traffico ferroviario ordinario.

Le prove si sono rese necessarie per verificare sul campo i tempi e gli interventi necessari per soccorrere un eventuale treno in avaria sulla linea alta velocità Firenze - Bologna, con l'impiego di un treno in servizio sulla stessa tratta.

Tutto ciò soprattutto in considerazione del fatto che l'itinerario alternativo via Prato è al momento interessato da importanti lavori infrastrutturali che ne pregiudicano il regolare impiego e il blocco dell'alta velocità Firenze - Bologna, anche se temporaneo, di fatto spezzerebbe l'Italia ferroviaria in due.



David Campione - 17 maggio 2021

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.