

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

S.O. TELECOMUNICAZIONI

PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE ORTE-FALCONARA

RADDOPPIO DELLA TRATTA PM228-ALBACINA

## Relazione generale degli Impianti di Telecomunicazioni

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

IR0E 00 R 18 RG TC0000 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE DEFINITIVA	A.Formicola <i>A. Formicola</i>	Dicembre 2021	S.Botti <i>S. Botti</i>	Dicembre 2021	C. Urciuoli <i>C. Urciuoli</i>	Dicembre 2021	G.Clemenza Dicembre 2021



File: IR0E00R18RGTC0000001A

n. Elab.:

## INDICE

1. PREMESSA.....	3
2. ACRONIMI.....	4
3. DOCUMENTI DI RIFERIMENTO.....	8
4. SISTEMI TLC OGGETTO DI PROGETTAZIONE.....	9
5. CAVI IN FIBRA OTTICA E COLLEGAMENTI IN RAME.....	10
5.1 MODALITÀ DI REALIZZAZIONE DELLA RETE CAVI.....	10
5.2 CAVI IN FIBRA OTTICA.....	11
5.2.1 <i>Ipotesi utilizzo f.o.</i> .....	11
5.3 CAVO PRINCIPALE IN RAME.....	12
6. SISTEMI TRASMISSIVI A LUNGA DISTANZA.....	13
6.1 RETE DI TRASPORTO MPLS-TP.....	13
6.2 RETE DATI IP/MPLS PER SPVA E STSV.....	14
6.3 RETE DATI NON-VITALE.....	15
6.4 RETE DCN TRASPORTO.....	15
7. SISTEMA TERRA – TRENO.....	17
7.1 ERTMS/ETCS LIVELLO 2.....	18
7.1.1 <i>Progettazione Rete Radio</i> .....	19
8. SISTEMA DI TELEFONIA SELETTIVA VOIP (STSV).....	20
9. INFORMAZIONE AL PUBBLICO E DIFFUSIONE SONORA.....	22
10. ALIMENTAZIONI IMPIANTI TLC.....	25
10.1 ALIMENTAZIONE ELETTRICA PER SITI RADIO GSM-R/GSM-P.....	25
10.2 ALIMENTAZIONE ELETTRICA IAP E DS.....	25
10.3 ALIMENTAZIONE ELETTRICA STSV- MPLS-TP- GbE.....	26

## 1. PREMESSA

Nell'ambito del potenziamento infrastrutturale della Linea ferroviaria Orte-Falconara, il presente Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica riguarda il raddoppio della tratta PM228-Albacina.

Il PFTE si basa sullo studio di fattibilità redatto da RFI nel 2020 e sugli input di base comunicati dalla committenza nei mesi scorsi.

L'intervento inizia dal PM228, posto alla progressiva Km 228+014, il progetto prevede un raddoppio in stretto affiancamento alla Linea storica per circa 4 Km.

E' prevista la soppressione del PL senza prevedere viabilità sostitutiva.

Successivamente il tracciato prosegue sempre con raddoppio in affiancamento realizzato per fasi, con un'alternanza di tratti in rilevato e in trincea.

Si arriva infine alla stazione di Albacina nella quale viene previsto un nuovo PRG per rispondere alle richieste funzionali della Committenza; verrà realizzato un nuovo sovrappasso, dei collegamenti pedonali (rampe scale ed ascensori), e nuovi marciapiedi L utile pari a 250 m e H=55 cm.

I marciapiedi verranno dotati di nuove pensiline ferroviarie.

Nell'area della stazione verrà realizzato un Fabbricato Tecnologico con annesso locale di Consegna ENEL.

Successivamente il tracciato prosegue a semplice binario e si collega con la linea esistente che prosegue, da un lato verso Falconara, e dall'altro verso Macerata.

Nei pressi della stazione di Albacina viene adeguata la Cabina TE necessaria esistente per gestire il corretto assetto delle protezioni della LdC e garantire l'equipotenzialità delle condutture, visto che la linea, come detto in precedenza, prosegue a semplice binario.

Infine, sono previsti lungo il tracciato tratti di barriere antirumore di lunghezza complessiva pari a circa 1.200 m (tra BD e BP) e di altezza mediamente pari a 5,5 metri.

## 2. ACRONIMI

ACI	Archivio Configurazione di Impianto
AC/AV	Alta Capacità/Alta Velocità
ACCM	Apparato centrale a calcolatore Multistazione
ADM	Add Drop Multiplexer
AF	Alta Frequenza
ATPS	Armadio terminazioni Protezione Sezionamento cavi
ATP	Apparati Trasporto a Pacchetto
AV	Alta Velocità
BALISE	Transponder informativi
BSC	Base Station Controller
BSS	Base Station Subsystem
BTS	Base Transceiver Station (stazione radio base)
CDA	Collegamento Diretto Analogico
CDB	Circuito di Binario
CM	Configuration management
CTA	Centrale Telefonica Automatica
CTM	Console Telefonica Multifunzione
DBMS	Data Base Management System
DCC	Data Communication Channels
DCN	Data Communication Network
D&M	Diagnostica e Manutenzione
DCI	Dirigente Coordinatore Infrastrutture
DCM	Dirigente Centrale Movimento
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DMA	Dispositivo di Multiplazione Allarmi
DS	Diffusione Sonora

EIRENE	European Integrated Radio Enhanced Network
EM	Element Manager
ERTMS	European Railway Traffic Management
ETI	Elaboratore di Telecomunicazioni Integrato
EVC	European Vital Computer
FE	Fast Ethernet
FM	Fault management
FO	Fibra Ottica
GD/TLC	Gestione Dati sistemi Telecomunicazioni
Gbe	Gigabit Ethernet
GSM	Global System for Mobile Communications
GSM-P	Global System for Mobile Communications - Pubblico
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Railway
GUI	Graphical User Interface
HO	Handover
IaP	Informazioni al Pubblico
IP	Internet Protocol
LAN	Local Area Network
LFM	Apparati di Luce e Forza Motrice
LC	Linea Convenzionale
LD	Lunga Distanza
LL	Linea Lenta
LS	Linea Storica
MOC	Modulo Ottico di Giunzione e Terminazione F.O.
MD	Mediation Device
MSC	Mobile Switching Center
MPLS	Multi-Protocol Label Switching
MUX-F	MULTipleXer Flessibile

NE	Network Element
NM	Network Manager
NSS	Network Switching Subsystem
NZD	Fibre ottiche Not Zero Dispersion
OMC-R	Operation and Maintenance Centre \ Radio
OMC-S	Operation and Maintenance Centre \ Switchomg
OSI	OPDn Systems Interconnection
PC	Posto di comunicazione Ferroviaria
PCS	Posto Centrale Satellite (AV)
PDH	Plesiochronous Digital Hierarchy
PI	Punto Informativo
PM	Posto di Movimento
PP-ACC	Posto Periferico - Apparato Centrale a Calcolatore
PPF	Posto Periferico Fisso
PPT	Posto Periferico Tecnologico
PRC	Primary Reference Clock
PPM	Posto Periferico Multistazione
QPL	Quadro Protezione Linea
RBC	Radio Block Center
RRH	Remote Radio Head
RPG	Radio Propagazione in Galleria
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RIU	Radio Infill Unit
SASE	Stand Alone Synchronization Equipment
SCC	Sistema di Comando e Controllo della Circolazione Ferroviaria
SDH	Synchronous Digital Hierarchy
SGRT	Sistema Gestione Rete Telecomunicazioni
SM-R	Fibra Ottica a Singolo Modo - Ridotto

SNMP	Simple Network Management Protocol
SW	Software
SSB	Sottosistema di Bordo
SST	Sottosistema di Terra
ST	Sistema Telefonico
STI	Sistema Telefonico Integrato
STSI	Sottosistema Telefonia Selettiva Integrata
STSV	Sistemi di Telefonia Selettiva VoIP
STM	Synchronous Transfer Module
TE	Trazione Elettrica
TLC	Telecomunicazioni
TRAU	Transcoding Unit
TT	Terra Treno (Sottosistema)
UPS	Uninterruptible Power Supply
WAN	Wide Area Network

### 3. DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

Ref.	Codice	Titolo
[1]	IR0E00R18DXTC0000001	Struttura Schematica dei sottosistemi di Telecomunicazioni
[2]	IR0E00R18RPTC0000001	Normative di riferimento Impianti di Telecomunicazioni
[3]	IR0E00R18STTC0000001	Stima Economica Impianti di Telecomunicazioni



#### **4. SISTEMI TLC OGGETTO DI PROGETTAZIONE**

La progettazione dei sistemi di telecomunicazioni, relativamente alla linea ferroviaria oggetto di intervento, è finalizzata alla realizzazione delle seguenti tipologie di impianti:

- Dorsali di cavi in fibra ottica per il collegamento di tutti i sistemi;
- Una dorsale principale di cavo in rame;
- Impianti di cavi secondari in fibra ottica e rame;
- Rete di trasporto MPLS-TP con apparati a pacchetto e integrazione con rete SDH esistente;
- Sistema di comunicazione Terra Treno GSM-R;
- Sistema di Telefonia Selettiva VoIP (STSV);
- Rete Dati IP/MPLS per Supervisione Attiva e Telefonia Selettiva Voip;
- Rete Dati non-vitale;
- Impianti di Diffusione Sonora e Informazione al Pubblico (standard IeC).

## **5. CAVI IN FIBRA OTTICA E COLLEGAMENTI IN RAME**

La rete in Fibra Ottica (FO) costituisce il supporto fisico sul quale è realizzata la rete di trasporto a servizio dei siti di Accesso Radio (BTS) e di altri sistemi di telecomunicazione, nonché dei sistemi di segnalamento.

Con il progetto in esame si prevede la realizzazione di una doppia dorsale a 64 fibre ottiche monomodali lungo la tratta da Fabriano ad Albacina. Le due dorsali realizzate seguiranno percorsi fisicamente indipendenti e saranno sezionate totalmente presso le principali stazioni ed uno dei due cavi di dorsale viene sezionato parzialmente presso ciascuna utenza presente lungo la linea.

Lungo linea, all'esterno delle gallerie, sarà prevista la posa aerea sui nuovi pali TE.

Per quanto riguarda i sistemi che richiedono il collegamento in rame, è prevista la posa di un nuovo cavo a 30/40 coppie in rame: la numerosità delle coppie viene dimensionata in base alle esigenze dei singoli sottosistemi. I collegamenti necessari al funzionamento dei telefoni posti lungo linea, presso i segnali di protezione e partenza delle stazioni ed agli imbocchi delle gallerie, sono realizzati tramite cavi in rame a 4 coppie. Tutti i cavi per le applicazioni all'interno delle gallerie e dei fabbricati frequentati dal pubblico o con locali tecnologici di interesse strategico, in rame oppure fibra ottica, dovranno essere rispondenti ai requisiti di reazione al fuoco, conformi al Regolamento UE 305/11 (CPR), alla norma CEI EN 50575 ed alla normativa di RFI vigente. La fornitura dei cavi in Fibra Ottica e in Rame deve essere conforme alle specifiche tecniche di RFI in vigore (TT528, TT531, TT536, TT538, TT241, TT242 e TT413). La posa dei cavi deve essere eseguita in base alla specifica tecnica di RFI TT 239 vigente.

### **5.1 Modalità di realizzazione della rete cavi**

Tutti gli impianti saranno realizzati in conformità alle normative in vigore riguardanti la fornitura e posa dei cavi, riportate nel documento Norme di Riferimento.

I cavi da posare con estensioni all'interno di fabbricati e all'interno di gallerie, in armonia con quanto previsto dalla normativa vigente, avranno la guaina esterna di tipo M non propagante incendio ed a bassa emissione di fumi tossici e corrosivi (tipo "AFUMEX") con le seguenti marcature CE:

- Cavi posati interno fabbricati (locali, shelter, ecc.) CCA,S1B,A1,D1;
- Cavi posati all'interno di gallerie ferroviarie B2CA,S1A,A1,D1.

La posa dei due cavi a 64 f.o. verrà effettuata sui pali TE di nuova realizzazione: il cavo deve essere installato sui sostegni TE sulla parte esterna rispetto al binario ad una quota, dipendente dalle caratteristiche della linea, compresa tra 6,1 e 7 metri dal piano del ferro.

## **5.2 Cavi in fibra ottica**

Le dorsali saranno realizzate con nuovi cavi a 64 f.o. SMR e saranno posate lungo la tratta Fabriano - Albacina. I cavi di dorsale verranno sezionati parzialmente in ciascuna stazione e PPM, e saranno terminati totalmente presso i locali tecnologici di Albacina e Fabriano.

In tutti i suddetti Siti tecnologici dovranno essere installati armadi in tecnica N3 distinti per il cavo della dorsale primaria e per il cavo della dorsale secondaria, in ciascun armadio, si dovrà utilizzare un cassetto ottico (subrack di terminazione a 16/24/32 f.o.) dedicato unicamente per le fibre ottiche dedicate alla rete dell'impianto ACCM.

Inoltre, le dorsali verranno sezionate parzialmente con giunti di pezzatura distanziati a seconda della tipologia di posa:

- circa 2 Km per il cavo a 64 FO posato su nuova canalizzazione;
- circa 4 Km per il cavo a 64 FO in posa aerea.

Una dorsale tramite giunti di spillamento e opportune code di cavo f.o. secondario servirà tutte le BTS, SSE e CTE che verranno realizzate nel presente progetto.

Per i siti GSM-R in Shelter, la dorsale sarà sezionata tramite derivazione del cavo di dorsale dai giunti di pezzatura o, se troppo distanti dal sito, da giunti di spillamento installati in corrispondenza dei siti. I collegamenti tra giunto e shelter saranno realizzati con code di cavo a 32 FO SMR di nuova posa terminato all'interno dello Shelter.

Tramite analogo cablaggio vengono collegati le Sottostazioni Elettriche ed altri posti di servizio secondari eventualmente presenti lungo la linea in analisi.

### **5.2.1 Ipotesi utilizzo f.o.**

Le fibre ottiche dei nuovi cavi di dorsale a 64 FO saranno impiegate secondo la seguente ripartizione:

- N. 16 Fibre Ottiche – Sistemi di Telecomunicazioni;

- N. 16 Fibre Ottiche – Sistemi di Segnalamento;
- N. 32 Fibre Ottiche – disponibili per future applicazioni.

### **5.3 Cavo principale in rame**

Sarà posato a terra un nuovo cavo in rame con 30 c.p. per tutti i servizi ferroviari tradizionali (Telefonia VOIP, ASD3, DOTE ecc,) da Fabriano ad Albacina.

Tutte le canalizzazioni utilizzate saranno progettate nell'ambito delle opere civili e del progetto IS.

## **6. SISTEMI TRASMISSIVI A LUNGA DISTANZA**

La nuova rete a Lunga Distanza, prevista sulla tratta oggetto di intervento, verrà realizzata in tecnologia MPLS-TP ed interconetterà le stazioni e le fermate della tratta ed i nuovi siti radio GSM-R.

La nuova rete di trasporto costituirà il sistema trasmissivo per:

- il sistema GSM-R;
- la rete dati IP/MPLS prevista per l'inoltro del traffico di supervisione attiva (SPVA) e del sistema telefonico STSV;
- il sistema laP e DS;
- Il traffico di diagnostica relativo ai sistemi IS (SCCM).

### **6.1 Rete di trasporto MPLS-TP**

La rete di trasporto utilizzata per la realizzazione della rete GSM-R si svilupperà in fibra ottica e prevede l'installazione di Apparat di Trasporto a Pacchetto (ATP) del tipo completamente ridondato. Si propone di realizzare la nuova tratta di rete mediante l'impiego di ATP basandosi su una architettura a due livelli in cui sia il livello di Backbone che quello di Accesso saranno realizzati con link 10GbE.

I nuovi apparati ATP dovranno integrarsi con la Rete SDH di RFI esistente, sia dal punto di vista funzionale, sia dal punto di vista della gestione e della supervisione oltre che della sincronizzazione direttamente derivata dalla linea proveniente dagli apparati limitrofi.

La nuova rete cavi in f.o., prevista nella tratta in oggetto, verrà utilizzata per realizzare il collegamento tra i nuovi ATP previsti. L'integrazione della nuova rete MPLS-TP con la rete SDH di RFI esistente sarà realizzata tramite l'interfacciamento dell'apparato ATP di Fabriano con l'apparato SDH attualmente in esercizio. Tale interfacciamento, sarà realizzato tramite N interfacce STM e M interfacce Gbe a seconda della necessità di traffico.

La nuova rete cavi in f.o., prevista nella tratta in oggetto, verrà utilizzata per realizzare il collegamento tra gli ATP, come mostrato nella figura che segue:

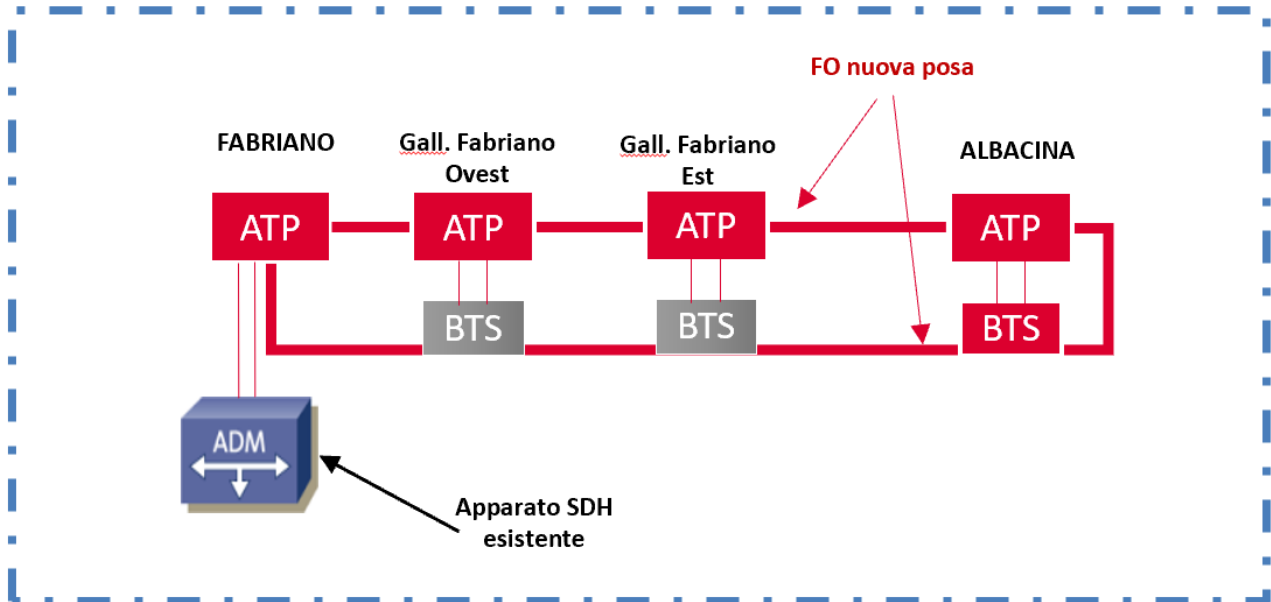


Figura 1: Architettura della rete di trasporto MPLS-TP

## 6.2 Rete dati IP/MPLS per SPVA e STSV

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova rete dati in tecnologia IP-MPLS necessaria per la gestione e l'inoltro del traffico della supervisione attiva dei siti radio GSM-R (SPVA) e della telefonia selettiva di tipo VoIP (STSV). Tale rete dati dovrà essere utilizzata esclusivamente per i servizi SPVA e STSV.

L'architettura è realizzata mediante nodi di rete logici distribuiti su due distinti livelli:

- Un **primo livello** L3 costituito da soli Router interconnessi da una topologia ad anello. Tale primo livello gestirà e inoltrerà il traffico degli Switch di accesso L2/L3 di secondo livello e si interfacerà con la Rete esistente presso il NOCC Roma Tuscolana.
- Un **secondo livello** costituito da Switch L2/L3 collegati in anello con due differenti nodi di primo livello. Gli switch L2/L3 di secondo livello sono gli unici apparati deputati a svolgere le funzioni di accesso alla rete dati per entrambi i sistemi, SPVA e STSV.

La nuova rete dati di trasporto MPLS-TP supporterà la connettività necessaria alla rete dati IP/MPLS.

### **6.3 Rete Dati non-vitale**

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova rete Gigabit Ethernet non-vitale dedicata all'inoltro del traffico SCCM relativo alla diagnostica dei sistemi IS previsti nel progetto.

Nell'ambito del presente progetto TLC, saranno previsti tutti i collegamenti in FO necessari per la realizzazione dell'architettura della suddetta rete, mentre gli apparati di rete (switch/router) saranno forniti nell'ambito del progetto SCCM. La rete deve essere chiusa, ovvero nessun altro servizio deve avere accesso alla rete. Tutti gli apparati che costituiscono la rete dati per IS non devono essere utilizzati da altri sistemi.

La rete, da un punto di vista topologico, sarà costituita da nodi interconnessi mediante link di collegamento e nei nodi dovranno essere previste le funzionalità di commutazione di Layer 3 OSI. I nodi della rete, mediante i quali sarà reso possibile il collegamento delle apparecchiature SCC, sono previsti nei seguenti siti:

- Posto Centrale;
- Posto Periferico nelle stazioni;
- Posto Periferico nelle fermate principali.

### **6.4 Rete DCN Trasporto**

Gli apparati di trasporto a pacchetto di nuova fornitura dovranno integrarsi con la rete SDH RFI esistente, in particolare per quanto riguarda gli aspetti funzionali di gestione e di supervisione. L'interconnessione tra la rete SDH esistente e nuove tratte di rete realizzate con gli apparati di trasporto a pacchetto deve avvenire, di norma, in corrispondenza dei nodi di Backbone dell'attuale rete SDH, collegando l'apparato di trasporto a pacchetto (di nuova fornitura) all'apparato DXC 64 co-locato.

I nuovi apparati di trasporto a pacchetto, dovranno essere presi in carico dal sistema di gestione TNMS in esercizio presso il NOC di Roma Tuscolana, attualmente utilizzato per la supervisione degli apparati SDH; l'inoltro del traffico di management dei nuovi apparati di trasporto, dovrà essere realizzato utilizzando la rete DCN Trasporto esistente, attraverso opportune riconfigurazioni della stessa; attualmente, la rete DCN trasporto è suddivisa in aree OSPF: all'interno di ogni area OSPF sono presenti 2 apparati SDH configurati come GNE che, tramite i router della DCN Trasporto, inoltrano il traffico di management di tutti gli apparati SDH appratenti a quell'area verso i server del sistema TNMS

(NOCC di Roma Tuscolana). Il trasporto del traffico di supervisione da un apparato SDH ad un altro, viene realizzato sfruttando il canale DCCr contenuto nella trama SDH.

In relazione alla tratta in oggetto, il traffico di supervisione dei nuovi apparati di trasporto sarà inoltrato verso i router della rete DCN Trasporto sfruttando l'interfacciamento con l'apparato Hit 7080 esistente nei nodi della tratta in cui gli apparati di trasporto (SDH ed a pacchetto), risultano co-locati; il traffico di management da un apparato di trasporto a pacchetto ad un altro, verrà trasportato in banda tramite protocollo dedicato.

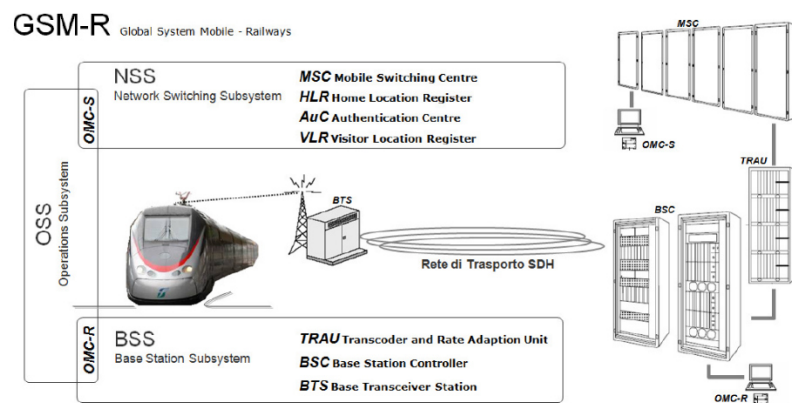


## 7. SISTEMA TERRA – TRENO

Il GSM-R è una piattaforma di comunicazione radiomobile, dedicata alle reti ferroviarie europee e definito nell'ambito del progetto EIRENE (*European Integrated Radio Enhanced Network*) di UIC (*Union Internationale des Chemins de Fer*). Esso costituisce il supporto trasmissivo di tutte le comunicazioni ferroviarie terra – treno di servizio, sia di tipo fonica che di tipo dati (radiosegnalamento).

Sulle linee attrezzate con sistema di segnalamento ERTMS L2, tramite sistema GSM-R vengono inviate al treno tutte le informazioni relative alle autorizzazioni alla marcia ed alla velocità massima da rispettare.

L'architettura di riferimento del Sistema GSM-R è di seguito riportata.



**Figura 2: Architettura del Sistema GSM-R**

Tutti i componenti radio del GSM-R operano nella banda di frequenza prevista per le applicazioni UIC:

- 876 – 880 MHz UPLINK
- 921 – 925 MHz DOWNLIN

Tale banda risulta assegnata tramite opportuna licenza concessa a RFI dal Ministero delle Comunicazioni.

Gli impianti in ambito GSM-R devono essere realizzati in conformità alle Normative di riferimento del progetto EIRENE (*System Requirements Specification 16.0.0 e Functional System Requirements Specification 8.0.0*).

Gli obiettivi di copertura della rete radio sono i seguenti.

- Aree in spazio aperto delimitate dai confini di proprietà ferroviaria (corridoio ferroviario, viadotti, trincee, ponti, scali ferroviari, etc.).
- Aree esterne ai fabbricati ed edifici di proprietà ferroviaria realizzati in ambito di stazione o lungo linea quali, ad esempio, le stazioni, i depositi, le officine e i magazzini, i posti di comunicazione, i posti di interconnessione, etc.
- Aree di manovra e smistamento.

- Interconnessioni tra le direttrici interessate dalla copertura GSM-R.
- Imbocchi e interno delle gallerie.
- Finestre di accesso alle gallerie.
- Aree di emergenza delle gallerie.

La copertura GSM-R della linea viene realizzata tramite stazioni radio base (BTS) dislocate lungo l'intera tratta: le apparecchiature dei siti radio sono ubicate in shelter (garitte) se l'impianto è situato lungo linea, oppure in appositi locali (room) se in stazione o fermata. In corrispondenza delle gallerie le apparecchiature sono installate, presso gli imbocchi, in shelter o in locali tecnologici se disponibile, mentre all'interno del tunnel vengono installate nelle nicchie tecnologiche o nelle gallerie di esodo.

Il segnale radio viene irradiato tramite antenne direzionali installate su apposito traliccio; nelle gallerie, invece, il segnale viene propagato tramite antenne installate sulla volta della galleria. Per quanto riguarda i livelli di copertura radio, il requisito vigente è quello previsto dalle specifiche EIRENE System Requirements Specification 16.0.0. I nuovi siti GSM-R verranno installati, in funzione degli spazi, in corrispondenza di stazioni, fermate o posizionati lungo linea in appositi Shelter dedicati, o in cabinet outdoor in apposite nicchie all'interno della galleria. Le antenne saranno installate su pali\tralicci nell'area del sito sede di BTS e sulla volta nel caso delle gallerie, sia per gestire la copertura indoor che outdoor. I nuovi siti posizionati lungo tratta saranno integrati sui BSC, TRAU e MSC della Rete Radio GSM-R RFI.

L'intervento consiste nell'attrezzaggio della tratta in oggetto con la Rete GSM-R al fine di assicurare la copertura radio GSM-R per tutti i servizi richiesti. Tale attrezzaggio dovrà essere effettuato nell'ottica di dare continuità di copertura GSM-R sulla linea avendo una visione "coerente", "coordinata" ed "integrata" con la rete GSM-R esistente. Si prevedrà di fornire il sottosistema radio per renderlo conforme agli eventuali requisiti per il corretto funzionamento dei sistemi ETCS/ERTMS L2.

### **7.1 ERTMS/ETCS Livello 2**

Nei tratti di linea ove è previsto il sistema di distanziamento ERTMS L2 viene progettata la realizzazione della ridondanza di copertura radio GSM-R. La ridondanza di copertura assicura che, in caso di guasto di un sito radio, venga mantenuto un livello di segnale radio sufficiente alle comunicazioni lungo tutto il tratto di linea interessato. La rete GSM-R è progettata per garantire anche in galleria le stesse prestazioni, ridondanze e funzionalità previste all'esterno.

Dallo standard è richiesto che, per le linee con velocità superiori a 220 Km/h, il livello di copertura Radio in Downlink, garantito al connettore di ricezione di antenna in fase di chiamata dalla cella servente, sia superiore a -92 dBm al 95° percentile, in ogni intervallo di 100 m della linea ferroviaria, sia in condizioni normali che in condizioni di degrado, cioè di indisponibilità contemporanea di più celle radio della linea, purché reciprocamente non adiacenti.

I requisiti interferenziali C/I (Carrier / Interference) co-canale e di interferenza da canale adiacente C/Ia sono da garantire come descritto nei punti di seguito:

- C/I (minimo) condizioni nominali: 25dB;
- C/I (minimo) condizioni di degrado: 15dB;
- C/Ia (essendo  $a = +/-1$ )  $\geq 7$  dB.

### **7.1.1 Progettazione Rete Radio**

Per garantire i livelli di segnale e di ridondanza definiti nello standard ERTMS L2 si stima che, in questo progetto, dovrà essere realizzato un nuovo sito GSM-R da installare nel nuovo locale tecnologico di Albacina e l'adeguamento tecnologico (revamping) dei siti GSM-R esistenti collocati agli imbocchi della galleria Fabriano. Maggiori dettagli sono riportati sull'elaborato [1].

Nella successiva fase progettuale, saranno determinate esattamente le posizioni dei siti e saranno realizzate le relative simulazioni per valutare il raggiungimento dei livelli di segnale richiesti dallo standard ERTMS L2 in condizioni normali e di degrado.

## 8. SISTEMA DI TELEFONIA SELETTIVA VOIP (STSV)

Gli impianti di telefonia selettiva utilizzati in ambito ferroviario consentono di effettuare le comunicazioni relative alla circolazione dei treni: tali impianti sono a servizio del personale RFI addetto al movimento ed alla manutenzione.

Sulla linea oggetto di intervento, vengono realizzati impianti di telefonia selettiva prevedendo l'utilizzo della tecnologia VoIP (sistemi STSV), allo scopo di realizzare le funzionalità telefoniche necessarie nelle comunicazioni a servizio dell'esercizio ferroviario. L'adozione di questo tipo di tecnologia consente di sfruttare un livello di trasporto dati "Omnibus" totalmente digitale, basato su una rete a commutazione di pacchetto conforme allo standard Gigabit Ethernet.

Il cuore del sistema VoIP è costituito da un server centrale, in configurazione hardware ridondata (postazione normale e riserva calda) situato presso il posto di controllo della tratta ferroviaria, detto Posto Centrale: la sua funzione principale è quella di gestire ed instradare le chiamate tra gli utenti della linea e la postazione centrale, implementando tutte le funzionalità tipiche dei circuiti selettivi ferroviari (chiamate dirette, in conferenza, di gruppo) e le funzioni di Telediffusione Sonora nelle stazioni, secondo gli standard RFI. Inoltre, tale server consente di instradare correttamente le chiamate verso i circuiti di telefonia selettiva convenzionale (STSI), le utenze radiomobili GSM-R e verso la rete privata fissa FS e le reti telefoniche pubbliche (fisse e mobili), interfacciandosi con il Sistema Telefonico Integrato STI esistente presso il Posto Centrale.

I telefoni del sistema STSV vengono installati presso i siti di seguito elencati:

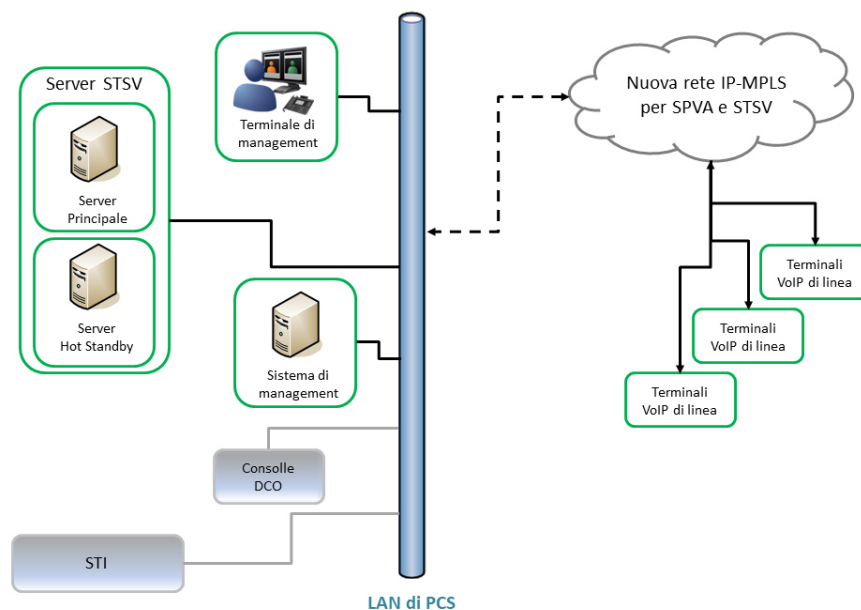
- presso il Posto Centrale;
- negli uffici, all'interno dei fabbricati delle località di servizio (stazioni o fermate);
- all'esterno delle località di servizio, in corrispondenza dei relativi fabbricati;
- lungo linea: presso i segnali di protezione delle stazioni, presso gli imbocchi delle gallerie ed al loro interno qualora la lunghezza sia superiore a 1000 m.

Il sistema di telefonia selettiva STSV utilizza il sistema di registrazione legale delle chiamate già in esercizio nel sistema STI del Posto Centrale.

I sistemi di telefonia selettiva vengono realizzati in base alle specifiche tecniche RFI TT577 e TT595, intese nelle revisioni vigenti.

L'architettura generale del Sistema si basa principalmente sull'uso della nuova rete IP/MPLS per SPVA e STSV, realizzata nell'ambito di questo stesso progetto. Mediante tale rete dati è reso possibile il trasporto dei dati relativi alla telefonia. La rete dati per SPVA e STSV realizza la sottorete IP STSV di collegamento fra centro e periferia del sistema. Gli switch di accesso PoE propri del sistema di telefonia selettiva si interfacceranno con gli switch L2/L3 di accesso previsti nell'ambito della progettazione della rete dati per STSV e SPVA. Il sistema STSV ha come obiettivo principale la realizzazione di impianti di telefonia selettiva, utilizzando la tecnologia VoIP (*Voice over Internet Protocol*).

L'architettura del sistema STSV è schematicamente mostrata nella successiva figura.



**Figura 3: Architettura Sistema Telefonia Selettiva STSV**

Nell'ambito della tratta oggetto di intervento, si prevede l'installazione degli apparati nelle seguenti località di servizio:

- Posto Centrale;
- Stazione di Albacina;
- Galleria Fabriano: verranno installati i telefoni agli imbocchi e all'interno della galleria;
- Stazione di Fabriano;
- SSE e cabine TE previste.

	<b>POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE ORTE-FALCONARA RADDOPPIO DELLA TRATTA PM228-ALBACINA PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</b>					
<b>Relazione generale degli Impianti di Telecomunicazioni</b>	COMMESSA IR0E	LOTTO 00 R 18	CODIFICA RG	DOCUMENTO TC0000 001	REV. A	FOGLIO 22 di 26

## 9. INFORMAZIONE AL PUBBLICO E DIFFUSIONE SONORA

Nel presente progetto si prevede la realizzazione dei Sistemi di diffusione sonora (DS) ed informazione al pubblico (IaP) per la stazione di Albacina.

Gli impianti d'informazione al pubblico (IaP) vengono realizzati nelle stazioni e nelle fermate della linea, consentendo la visualizzazione delle informazioni utili ai viaggiatori, in servizio continuo e con la necessaria flessibilità secondo le varie esigenze operative. La gestione degli impianti IaP è ottenuta tramite opportuno interfacciamento con il sistema di Informazione e Controllo (I&C), presente in tutte le località di servizio e nel Posto Centrale. I terminali periferici del sistema sono costituiti da indicatori di binario, di sottopassaggio, monitor a colori e tabelloni arrivi/partenze per gli atri delle stazioni e per le sale d'attesa.

Nelle stazioni e nelle fermate vengono inoltre realizzati impianti di diffusione sonora, che comprendono la fornitura in opera di apparati di amplificazione, diffusori sonori e relativi cavi di collegamento con gli amplificatori, questi ultimi previsti in idonei armadi ubicati presso il locale tecnologico TLC.

L'impianto sonoro copre la zona viaggiatori e precisamente:

- marciapiedi;
- atrio di stazione;
- sottopassaggi pedonali.

L'impianto di diffusione sonora viene strutturato per permettere l'accesso al sistema dalle seguenti sorgenti foniche:

- operatore locale e remoto (DM - DCO);
- telediffusione sonora integrata nel sistema telefonico;
- unità IaP relativa al sistema informazioni al pubblico.

Gli impianti di IaP sono progettati nel rispetto delle seguenti norme:

- LINEE GUIDA RFI TEC LG IFS 002 (revisione vigente) per la realizzazione degli impianti per i sistemi di informazione al pubblico e successive modifiche/integrazioni e relativi allegati;
- STANDARD IT IaP RFI DIT SP SVI 001 (revisione vigente) per sistemi di erogazione dell'informazione al pubblico e relativi allegati;
- Specifica Tecnica RFI TT 573.

La classificazione delle stazioni e fermate esprime in termini oggettivi le caratteristiche distintive e le potenzialità di un impianto in particolare dal punto di vista commerciale. I 4 parametri utilizzati nella compilazione della graduatoria sono di fatto riconducibili a:

- dimensioni e qualità del bacino di utenza che l'impianto è in grado di attrarre
- capacità di interscambio che l'impianto offre al cliente/frequentatore
- livello dell'offerta commerciale che l'impianto garantisce alla propria clientela

Nell'ambito dei servizi alla clientela considerati che concorrono a determinare la classificazione degli impianti aperti al pubblico descritta nella presente procedura, non sono compresi i dispositivi per l'informazione al pubblico (IaP). Questi ultimi, infatti, seguiranno una specifica ripartizione in classi che dipenderà dalle caratteristiche dimensionali, tecnologiche e di circolazione proprie degli impianti ferroviari in cui essi sono installati. È importante segnalare che la classificazione degli impianti IaP non necessariamente coincide con le categorie di impianto di seguito specificate. Le caratteristiche delle quattro categorie sono di seguito elencate:

- **Platinum:** Categoria che comprende impianti con altissime frequentazioni (maggiori di 25.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di elevata qualità per lunga, media e breve percorrenza. È generalmente sempre garantita la presenza di servizi per l'AV, di servizi specifici per la città per i frequentatori non viaggiatori.
- **Gold:** Categoria che comprende impianti medio/grandi, con frequentazioni alte (maggiori di 10.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di qualità elevata per la lunga, media e breve percorrenza. È generalmente sempre garantita la presenza di servizi per frequentatori non viaggiatori e più saltuariamente per la città.
- **Silver:** Categoria che comprende due tipi di impianti
  - stazioni e fermate medio/piccole, con frequentazioni consistenti (generalmente maggiori di 2.500 frequentatori medi/giorno circa) e servizi per la lunga, media e breve percorrenza;
  - stazioni e fermate medio/piccole, con consistenti o elevate frequentazioni nei casi di metropolitana urbana (in alcuni casi maggiori di 4.000 frequentatori medi/giorno), spesso prive di F.V. aperto al pubblico e impresenziate e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani.

- **Bronze:** Categoria che comprende piccole stazioni e fermate con basse o bassissime frequentazioni (generalmente minori di 500 frequentatori medi/giorno), spesso impresenziate, prive di F.V. aperto al pubblico e dotate di servizi unicamente per il traffico regionale/locale.

Gli impianti per i sistemi di informazione al pubblico nelle località gestite da RFI vengono suddivise in 5 classi denominate: **A, B, C, C'** e **D**.

Gli interventi a carico delle successive fasi progettuali dovranno essere determinati con la Committenza mediante uno specifico incontro in fase di avvio della progettazione.



## 10. ALIMENTAZIONI IMPIANTI TLC

Tutti gli impianti di telecomunicazioni previsti in questo progetto che da normativa prevedono un'alimentazione in continuità non interrompibile, saranno alimentati dai sistemi di alimentazione no-break realizzati nell'ambito degli impianti IS (SIAP).

Di seguito si riportano le caratteristiche di alcuni dei sistemi di alimentazione previsti.

### 10.1 Alimentazione elettrica per siti radio GSM-R/GSM-P

Si dettagliano nel seguito i principali requisiti riguardanti il sistema di alimentazione dei siti radio GSM-R. L'alimentazione del sito radio GSM-R, sia esso in Locale Tecnologico o in Shelter, dovrà essere prelevata dal "Sottosistema LFM di RFI"<sup>3</sup> a 400Vac / 50Hz 3P+N e dovrà essere collegata ad una appropriata Stazione Energia avente la funzione di alimentare i carichi a 230Vac e 48Vcc del sito ed i rispettivi assorbimenti in potenza. La Stazione Energia dovrà, a seconda della necessità (ovvero qualora il "Sottosistema LFM di RFI" non sia in grado di garantire una alimentazione di tipo "protetto no break" compatibile con le caratteristiche della stazione di energia stessa), essere dotata di adeguato "pacco batterie" capace di garantire una autonomia di almeno 8 ore agli apparati in Vcc del sito radio GSM-R (BTS, ADM, ecc.).

In alternativa al prelievo dal "Sottosistema LFM di RFI" a 400Vac / 50Hz 3P+N è possibile prevedere prelievo da "Punto di Consegna ENEL"<sup>3</sup> dedicato a 400Vac / 50Hz 3P+N. In tal caso la presenza del "pacco batterie" è considerato requisito obbligatorio.

Gli impianti dovranno essere messi a terra secondo quanto previsto dalla Specifica Tecnica ES728 vigente.

### 10.2 Alimentazione Elettrica IaP e DS

La continuità di alimentazione elettrica deve essere garantita, a seconda dell'importanza dell'impianto e della concentrazione delle apparecchiature, integrandola con altre fonti alternative sicure.

Il "Punto di Consegna ENEL", adeguato con pacco batterie UPS" capace di garantire una autonomia di almeno 8 ore, alimenterà i seguenti apparati IaP:

- apparati di rete (modem, switch, ecc.);

- server I/O;
- Impianto di Diffusione Sonora.

Il sistema di alimentazione dell'intero sistema laP dovrà essere conforme alle indicazioni delle "Linee Guida per la realizzazione degli impianti per i sistemi di informazione al pubblico e successive modifiche/integrazioni "RFI TEC LG IFS 002 A Ed. 2012". I quadri elettrici che alimentano i sistemi laP e di diffusione sonora saranno alimentati dai quadri QGBT previsti dai sistemi di alimentazione MT/BT.

Gli apparati dell'impianto laP e Diffusione Sonora di locale tecnologico sono tutti vitali, secondo le indicazioni delle "Linee Guida per la realizzazione degli impianti per i sistemi di informazione al pubblico", e sono da alimentare con un sistema di continuità.

### **10.3 Alimentazione Elettrica STSV- MPLS-TP- GbE**

Per i sistemi MPLS-TP, STSV e GbE all'interno dei locali tecnologici dovranno essere predisposti dei QE con interruttori dedicati collegati alla rete LFM in continuità.