

RETE FERROVIARIA ITALIANA SpA

Direzione Tecnica

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 – Roma

p.c. **Amministratore Delegato**

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 – Roma

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

p.c. **Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici**

Via Caracci, 36

00157 – Roma

p.c. **Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici**

Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario

Via Caracci, 36

00161 – Roma

p.c. **A TUTTE LE IMPRESE FERROVIARIE**

OGGETTO: Evoluzione funzionale SCMT.

Riferimento: nota RFI prot. RFI-AD\A0011\P\2012\0001094 del 05/11/2012

In relazione alla nota a riferimento, si fa presente quanto in appresso.

1. Interventi ai fini della sicurezza che impattano sul solo sottosistema di terra

Con riferimento alle modifiche che impattano sul solo sistema di terra, si ribadisce la necessità di avviare immediatamente l'installazione dei punti informativi sui binari lunghi con le modalità proposte da codesto Gestore con la nota a riferimento come misura mitigativa in attesa dell'introduzione della funzione VMC sulla flotta SCMT e si chiede di comunicare i tempi stimati per l'attivazione della prima applicazione specifica sulla stazione di Roma Termini e per l'estensione alle altre stazioni di testa.

Nelle more della attivazione delle soprarichiamate soluzioni tecnologiche, tese a soddisfare il principio di cui al punto 4.20 del "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria", emanato con decreto n. 4/2012 di questa Agenzia, che impone che "la circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1", devono essere adottate le necessarie mitigazioni, anche da parte delle Imprese ferroviarie cui la presente è diretta per conoscenza.

In particolare potranno essere adottate anche le procedure previste dalla normativa d'esercizio previgente al decreto n. 4/2012 di questa Agenzia, ad esempio con riferimento al licenziamento dei treni.

Parimenti, e sempre con riferimento alle modifiche che impattano sul solo sistema di terra, si ritiene necessario avviare immediatamente l'installazione dei dispositivi per realizzare la funzione

infillZero ed anche in tale caso si chiede di comunicare i tempi stimati per l'attivazione nelle stazioni della DTP di Firenze e per l'estensione al resto della rete.

2. Interventi ai fini della sicurezza che impattano sul solo sottosistema di bordo

Per l'introduzione della funzione VMC è previsto l'avvio delle prove in campo per il prossimo anno (cfr. tabella di sintesi allegata alla nota a riferimento) legato però alla prima applicazione specifica del sistema HDTS. Poiché tale sistema, di cui si tratta nel successivo paragrafo 4, non dovrebbe comportare, secondo quanto riferito da codesto Gestore, modifiche obbligatorie sul sottosistema di bordo, si ritiene necessario chiarire la programmazione delle modifiche sui sottosistemi di bordo non interessati da modifiche legate all'HDTS.

Codesto Gestore deve comunque dimostrare con idonea analisi del rischio che la funzione VMC sia sufficiente a soddisfare il citato punto 4.20 del "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria" nel tratto di avvio del treno immediatamente dopo l'inizializzazione del sottosistema di bordo e fino al ricevimento a bordo dei dati relativi all'infrastruttura necessari ad attivare la protezione,

3. Interventi ai fini della sicurezza che impattano sia sul sottosistema di bordo che sul sottosistema di terra

Riguardo alla programmazione proposta da codesto Gestore degli interventi che impattano sia sul sottosistema di bordo che sul sottosistema di terra, fermo restando quanto indicato nel successivo paragrafo 4 per l'*Infill200* e per l'HDTS, si ritiene necessario avviare immediatamente le prove in campo per lo sviluppo delle funzioni relative alla gestione dei PL e si resta in attesa dell'invio di un programma di dettaglio delle attività di definizione funzionale e di prova. Per quanto concerne l'installazione dei dispositivi è evidente che questa deve essere legata agli attraversamenti e non limitata alle linee dove è prevista l'installazione dell'*Infill200*.

Riguardo alle rimanenti funzioni (peso assiale, gestione sagoma, protezione movimenti di manovra ecc.) si prende atto, per il momento, della programmazione prevista da codesto Gestore.

4. Interventi finalizzati alla velocizzazione ed all'incremento della capacità nei nodi (funzioni *Infill200* e HDTS)

Riguardo a tale tipologia di interventi, prima di procedere allo sviluppo, è necessario acquisire da parte della Commissione europea un parere circa la compatibilità con la normativa comunitaria dell'introduzione di tali nuove tecnologie.

A tale fine si rinnova la disponibilità, già fornita per le vie brevi, di partecipare unitamente a codesto Gestore ad una delegazione, coordinata dal Ministero, che legge per conoscenza, per incontrare gli Uffici competenti della Commissione.

Solo a seguito degli esiti di tale incontro e di una formale espressione su tale aspetto, qualora la Commissione esprima parere favorevole in merito all'implementazione di tali nuove tecnologie, sarà possibile procedere ad una pianificazione delle attività nell'ottica del rilascio da parte di questa sede delle necessarie autorizzazioni.

Resta inteso che per predisporre la documentazione a supporto della richiesta formale di parere alla Commissione, da inoltrare a cura del Ministero, codesto Gestore dovrà fornire almeno la documentazione già richiesta con la nota prot. ANSF n. 1240/12.

5. Altri interventi

Per quanto concerne i rimanenti interventi ed in particolare la risoluzione delle problematiche relative agli aspetti ergonomici legati ai dispositivi "vigilante", si concorda con codesto Gestore che lo sviluppo debba essere promosso dalle Imprese ferroviarie in coerenza con quanto previsto dalle direttive ministeriali in materia e, da ultimo, ripreso con la direttiva 1/Dir/2009/ del 3 giugno 2009 di questa Agenzia.

Si rammenta infine che questa sede, nonostante i solleciti inviati dal Ministero e da questa Agenzia, è ancora in attesa di ricevere le specifiche del sistema di protezione della marcia del treno da notificare alla Commissione, come norma di riferimento per il sistema di classe B in uso in Italia. Se ne sollecita pertanto l'invio, nella revisione presentata negli incontri tenuti sull'argomento, che non tiene conto delle evoluzioni di cui sopra.

Sulla base di quanto sopra esposto, si resta in attesa di ricevere gli elementi richiesti ai precedenti punti 1), 2) e 3) e del conseguente adeguamento della programmazione esposta nella tabella di sintesi allegata alla nota a riferimento.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli

