

Firenze, 30 aprile 2009

# DIRETTIVA 1/2009

## Attrezzaggio

### Sistema Tecnologico di Bordo

# **OGGETTO DELLA DIRETTIVA 1/2009**

---

**GESTIONE DELL'ATTREZZAGGIO DEL MATERIALE ROTABILE DOPO IL  
30 GIUGNO 2009**

**(scadenza posta dalla Direttiva 81/T e dalla Direttiva ANSF 1/2008)**

## **IN PARTICOLARE:**

- processo di installazione dei sottosistemi d bordo SCMT/SSC nei rotabili circolanti sulla rete in gestione ad RFI;
  
- modalità di utilizzo del dispositivo Vigilante.

## SCMT/SSC: RICOGNIZIONE NORMATIVA

### □ D. M. 13/2006/DIV.5 DEL 09/03/06:

- ✓ fissa al 30 giugno 2008 la scadenza per il completamento dei programmi di installazione dei sottosistemi di bordo per la protezione della marcia del treno compatibili con i sottosistemi di terra;
- ✓ prescrive a RFI l'obbligo di valutare l'opportunità di introdurre a regime (dopo il completamento dell'installazione dei sistemi di terra) ulteriori limitazioni, vincoli e/o divieti nei casi in cui dovessero circolare treni non ancora attrezzati.

### □ D. M. DG4/DIV.5 0044725 DEL 20/10/06: conferma il suddetto quadro normativo.

## SCMT/SSC: RICOGNIZIONE NORMATIVA

---

### □ DIRETTIVA 81/T DEL 19/032008:

- ✓ proroga la scadenza del 30 giugno 2008 al 30 giugno 2009;
- ✓ stabilisce che le IF hanno l'onere di dimostrare l'attivazione dei necessari programmi di installazione e/o di sostituzione del materiale rotabile;
- ✓ incarica l'Agenzia di monitorare l'attuazione di quanto previsto;
- ✓ incarica RFI di formulare proposte (limitazioni e/o vincoli) per la gestione in sicurezza dell'accesso, alle stazioni comuni RFI, del materiale rotabile circolante non attrezzato sulle reti regionali.

## SCMT/SSC: ALTRI ATTI RILEVANTI

---

❑ **NOTE ANSF/RFI** per la riorganizzazione dei ruoli, delle competenze e delle procedure inerenti i percorsi omologativi dei sottosistemi di bordo per la protezione della marcia dei treni (collaborazione tra l'Agencia e RFI, semplificazioni delle procedure, delineamento dei ruoli e delle competenze dei VIS):

- ✓ nota RFI-DTC\A0011\P\2008\0003054 del 09/07/08;
- ✓ nota ANSF 00242/08 del 14/07/08;
- ✓ nota a firma congiunta ANSF/RFI prot. ANSF 01543/08 del 17/10/08 e successivi chiarimenti/integrazioni;
- ✓ nota ANSF 00645/09 del 05/02/09;
- ✓ successivi incontri con le IF.

❑ Riconoscimento di tre VIS ed emanazione delle linee guida per la qualifica.

## **SCMT/SSC: MONITORAGGIO PROGRAMMI**

---

- ❑ In ottemperanza alla Dir. 81/T, l'Agenzia ha invitato tutte le IF, con nota ANSF 02594/08, a inviare la versione aggiornata dei programmi di installazione SCMT/SSC.
  
- ❑ L'analisi ed il monitoraggio dei programmi hanno evidenziato:
  - ✓ il permanere, seppur con andamento costantemente decrescente, delle criticità già evidenziate dalla Direttiva n° 81/T;
  - ✓ prevedibili ritardi sul completamento dei processi di attrezzaggio, di peso considerevole se rapportati alle realtà locali.
  
- ❑ Con nota ANSF 00491/09, l'Agenzia ha relazionato su quanto riscontrato il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

## SCMT/SSC: INDIRIZZO DATO DAL MINISTRO

□ Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con nota prot. 0007671 del 25/02/2009, prende atto di quanto relazionato e:

- ✓ evidenza che il blocco dei rotabili non ancora attrezzati comporterebbe un'improvvisa forte riduzione dell'offerta di trasporto su ferrovia, a vantaggio del trasporto stradale, con conseguenti disagi per l'utenza, per l'ambiente e con *“un abbassamento generalizzato del livello di sicurezza dell'intero sistema”*;
- ✓ incarica l'Agenzia *“di accompagnare il processo di adeguamento dei rotabili con i SSB SCMT/SSC anche oltre i termini fissati dalla Dir. 81/T, provvedendo ad adottare, nei confronti delle IF e del GI e per il tempo transitorio dal 30/06/09 al termine del processo di attrezzaggio, tutte le misure mitigative di tipo tecnico-organizzative che ritenesse necessarie al fine di mantenere in esercizio i rotabili non ancora dotati dei suddetti sottosistemi ed al fine di stimolare il contenimento del suddetto periodo transitorio”*.

## SCMT/SSC: IPOTESI DI AZIONI MITIGATIVE

---

□ In ottemperanza a:

- ✓ art. 3 comma 3 lettera c della Dir. n° 13/2006/Div5 (obbligo per RFI di valutare l'opportunità di introdurre a regime ulteriori limitazioni, vincoli e/o divieti nei casi in cui dovessero circolare treni non ancora attrezzati;
- ✓ art. 3 comma 1 della Dir. 81/T (incarico a RFI di formulare proposte, limitazioni e/o vincoli, per la gestione in sicurezza dell'accesso, alle stazioni comuni RFI, del materiale rotabile circolante non attrezzato sulle reti regionali;

l'Agenzia ha attivato una serie di incontri e approfondimenti tecnici con RFI, finalizzati all'analisi delle ipotesi mitigative formulate.

## SCMT/SSC: IPOTESI DI AZIONI MITIGATIVE

- ❑ Dal 1 luglio 2009 non sono ammessi a circolare su RFI i rotabili non attrezzati ad eccezione dei:
  - ✓ rotabili circolanti esclusivamente sulle reti regionali e che accedono alle stazioni comuni su binari dedicati o utilizzando tratti della rete gestita da RFI;
  - ✓ rotabili non attrezzati, già inseriti nei programmi di attrezzaggio inviati, i cui programmi siano aggiornati e inviati all'Agencia entro il 31 maggio 2009.
- ❑ Tali programmi aggiornati devono:
  - ✓ essere dettagliati per ogni singolo rotabile (non per tipologia);
  - ✓ evidenziare eventuali criticità e variabili legate alla realizzazione del programma;
  - ✓ prevedere il completamento dell'attrezzaggio entro il 30 giugno 2010.
- ❑ Sulla base delle evidenze riscontrabili l'Agencia potrà valutare, per il singolo rotabile, eventuali prescrizioni finalizzate al contenimento delle tempistiche di attuazione del programma.

## SCMT/SSC: IPOTESI DI AZIONI MITIGATIVE

□ Dal 1 luglio 2009 la circolazione dei rotabili non attrezzati (o con SCMT/SSC guasto), deve essere sottoposta, oltre che alle restrizioni già previste dalla normativa vigente, alle seguenti ulteriori misure mitigative:

- ✓ *rotabili circolanti esclusivamente sulle reti regionali e che accedono alle stazioni comuni su binari dedicati o utilizzando tratti della rete gestita da RFI :*
  - l'arrivo nella stazione comune deve avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni per disposizione di impianto;
  - qualora ciò non fosse possibile, al treno deve essere prescritto di percorrere l'itinerario di arrivo non superando la velocità di 30 km/h, previa fermata al segnale di protezione accertata dal DM/DCO, il quale deve sospendere, per tutta la durata del movimento di ingresso del treno, i movimenti contemporanei di treni su itinerari non indipendenti che abbiano velocità massima prescritta superiore a 30 km/h.

## SCMT/SSC: IPOTESI DI AZIONI MITIGATIVE

---

- ✓ *rotabili circolanti su RFI e inseriti in programmi di attrezzaggio:*
  - la circolazione deve essere notificata dall'IF al GI prima della partenza dalla stazione di origine;
  - ai treni deve inoltre essere prescritta:
    - qualora viaggino senza RSC (per non attrezzaggio o guasto di terra o di bordo), la limitazione di velocità a 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, salvo ulteriori limitazioni più restrittive;
    - a partire dal 14 dicembre 2009, in aggiunta alla precedente, la limitazione di velocità a 100 km/h nel percorrere tutte le linee, salvo ulteriori limitazioni più restrittive.

# VIGILANTE: RICOGNIZIONE NORMATIVA

## □ DIRETTIVA ANSF 1/dir/2008 del 30/06/2008

### ✓ CONFERMA LE DISPOSIZIONI DELLA

D.G.4/Div5 0044725 del 20/10/06 che:

- regola l'utilizzo del dispositivo vigilante nel periodo transitorio (in attesa dell'adeguamento agli standard internazionali), sulla base della necessità di superare eventuali criticità evidenziate dalle ASL e introducendo un dispositivo di esclusione della funzione vigilante;
- prescrive, contestualmente all'esclusione della funzione vigilante, l'attivazione della funzione di riconoscimento della presenza atto partenza nei rotabili attrezzati con i sistemi di protezione della marcia del treno ETCS/SCMT/SSC;
- prescrive l'obbligo di mantenere inserita la funzione vigilante nei treni merci e nei treni viaggiatori a lunga percorrenza circolanti nelle ore notturne e non protetti da tecnologia ETCS/SCMT/SSC.

## VIGILANTE: RICOGNIZIONE NORMATIVA

- ✓ La DIR. 1/dir/2008 IN PARTICOLARE:
  - proroga la scadenza del 30/06/2008 (fissata dalla **DM 13/2006/DIV.5** del 09/03/06, e ribadita dalla **DM 0044725**, come data ultima per l'adeguamento agli standard internazionali) al 30/06/2009;
  - precisa che, nel transitorio:
    - nel caso in cui le IF dispongano di soluzioni prive di criticità in materia di salute e sicurezza del lavoro, è obbligatorio l'utilizzo continuativo del vigilante (funzioni minime: vigilanza e riconoscimento presenza atto partenza);
    - negli altri casi le IF devono proseguire senza indugio le attività di individuazione di soluzioni che consentano il superamento delle criticità;
  - conferma la richiesta di coerenza agli standard internazionali a regime.

# VIGILANTE: NORMATIVA INTERNAZIONALE

## ❑ Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI):

### ✓ Rete Alta Velocità

- “Materiale Rotabile” (Dec. 2008/232/CE del 21/02/08);
- “Comando-Controllo e Segnalamento” (Dec. 2006/860/CE del 7/11/2006);
- “Esercizio e gestione del traffico” (Dec. 2008/231/CE del 01/02/08).

### ✓ Rete Convenzionale

- “Materiale Rotabile” (*IN CORSO DI DEFINIZIONE*);
- “Comando-Controllo e Segnalamento” (Dec. 2006/679/CE del 28/3/06);
- “Esercizio e gestione del traffico” (Dec. 2006/920/CE del 11/8/06).

Prescrivono la vigilanza dell'agente di condotta:

*“sistema che permette di sorvegliare le reazioni dell'agente di condotta e che interviene arrestando il treno se l'agente di condotta non reagisce entro un lasso di tempo da definire”*

# VIGILANTE: NORMATIVA INTERNAZIONALE

## □ STI – Rete Convenzionale

### ✓ “Materiale Rotabile – Mezzi di trazione e carrozze”:

- attualmente allo stato di BOZZA;
- *il termine previsto per l'entrata in vigore è slittato a **giugno 2010**;*
- ANSF partecipa tramite suoi rappresentanti al gruppo di lavoro per la stesura;
- prevede la rilevazione della mancanza di attività da parte del PdC con attivazione di segnalazione acustica, frenatura (massima di servizio o di emergenza) e inibizione della trazione;
- in fase di discussione il requisito del controllo continuativo della presenza;
- posizione ANSF: auspicabili soluzioni che non prevedano l'obbligatorietà del controllo continuativo della presenza nelle linee provviste di sistemi di controllo della marcia del treno.

# VIGILANTE: DECISIONE

## ❑ IPOTESI DI GESTIONE DEL TRANSITORIO:

(1 luglio 2009 – completamento quadro normativo internazionale)

### ✓ Conferma delle imposizioni della Dir. ANSF 1/2008, in particolare:

- sono confermati i casi in cui la D.M. 0044725 impone comunque l'utilizzo della funzione vigilante (treni merci e passeggeri a lunga percorrenza circolanti nelle ore notturne non protetti dalla tecnologia ETCS/SCMT/SSC);
- nei casi in cui le IF dispongano di soluzioni che abbiano risolto le criticità in materia di salute e sicurezza del lavoro, l'uso del dispositivo vigilante dovrà avvenire in maniera continuativa provvedendo, almeno, all'attivazione della funzione vigilante e della funzione di riconoscimento della presenza atto partenza;
- per i dispositivi per i quali permangono criticità in materia di salute e sicurezza del lavoro, le IF dovranno proseguire le attività finalizzate all'individuazione di soluzioni che consentano, prima del termine del periodo transitorio, il superamento di dette criticità .

## VIGILANTE: DECISIONE

---

### ❑ IPOTESI DI GESTIONE A REGIME:

(dal completamento del quadro normativo internazionale)

- ✓ i dispositivi messi in esercizio dopo l'avvenuto completamento della definizione del quadro di riferimento internazionale dovranno essere conformi allo stesso;
- ✓ i dispositivi già in esercizio al completamento del quadro normativo internazionale, o comunque non rientranti nel campo di applicazione dello stesso, dovranno essere utilizzati in maniera continuativa provvedendo, almeno, all'attivazione della funzione vigilante e della funzione di riconoscimento della presenza atto partenza.