



CH-3003 Berna, UFT

Alle imprese
secondo elenco dei destinatari

N. registrazione/dossier: 441.01/2013-03-27/59
Vs. riferimento:
Ns. riferimento:
Collab. responsabile: Hepp Marcel
Berna, 1° luglio 2013

Standard nazionale per il controllo automatico della marcia dei treni

Gentili signore, egregi signori,

l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha definito, in collaborazione con l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e l'industria, lo standard per il controllo automatico della marcia dei treni per le ferrovie a scartamento metrico e specifico¹.

Lo scopo dello standard è di prevenire soluzioni tra loro incompatibili, evitare la dipendenza da un solo fornitore e garantire a lungo termine la disponibilità dei componenti.

Conformemente all'articolo 38 capoverso 4 dell'ordinanza sulle ferrovie (Oferr)² l'UFT dispone quanto segue riguardo allo standard per il controllo automatico della marcia dei treni sulle infrastrutture ferroviarie che non hanno già effettuato la migrazione al sistema ETCS o che non la effettueranno. Lo standard è applicabile dal 15 agosto 2013.

Nel presente avviso sono altresì specificate le implicazioni dello standard e le condizioni relative alla necessità di disporre di un sistema per il controllo automatico della marcia dei treni.

Le presenti disposizioni, in vigore con effetto immediato, vanno osservate da tutte le imprese ferroviarie intenzionate a sostituire il sistema per il controllo automatico della marcia dei treni attualmente utilizzato, o a introdurre un tale sistema.

Lo standard è definito dai seguenti documenti:

- a) requisiti per il sistema di controllo automatico della marcia dei treni (sistema globale)

¹ Lo standard si applica per tutte le ferrovie che non effettuano la migrazione al sistema ETCS.

² RS 742.141.1



N. registrazione/dossier: 441.01/2013-03-27/59

- b) requisiti per l'attrezzatura di terra,
- c) requisiti per l'apparecchiatura di bordo,
- d) specifica di interfaccia nel gap,
- e) regole di progettazione per l'infrastruttura.

La specifica di interfaccia nel gap e le regole di progettazione per l'infrastruttura possono essere acquistate, con una licenza, da chiunque intenda progettare o fabbricare l'attrezzatura di terra in Svizzera.

La specifica di interfaccia nel gap e le regole di progettazione per l'infrastruttura possono essere acquistate, con la stessa licenza, anche da chiunque intenda sviluppare, produrre e commercializzare l'apparecchiatura di bordo in Svizzera.

Lo standard non muta gli obiettivi di sicurezza né implica adeguamenti della legge federale sulle ferrovie (Lferr)³ o dell'Oferr.

Lo standard è stato definito soprattutto per prevenire soluzioni tra loro incompatibili, consentire l'intercambiabilità del materiale rotabile, evitare la dipendenza da un solo fornitore e garantire la disponibilità a lungo termine dei componenti. Lo standard, che poggia su un sistema esistente (ZSI 127 di Siemens), evita la realizzazione di soluzioni incompatibili con questo sistema. A questo proposito Siemens fornisce, dietro pagamento di una tassa amministrativa, la specifica di interfaccia e le regole di progettazione per l'infrastruttura alle imprese ferroviarie con sede in Svizzera o alle imprese che realizzano progetti ferroviari in Svizzera per conto di imprese ferroviarie.

Le imprese ferroviarie che si dotano di un sistema di controllo della marcia dei treni conforme allo standard devono attestare la compatibilità dell'apparecchiatura di bordo con le infrastrutture limitrofe di altre imprese ferroviarie solo se intendono circolare su queste infrastrutture.

Secondo l'articolo 8 capoverso 2 della convenzione sulle prestazioni per gli anni 2013 – 2016 i gestori dell'infrastruttura devono disporre di una valutazione aggiornata dei rischi in base alla quale va predisposto, se del caso, un piano di messa in opera specifico in vista dell'introduzione di un nuovo sistema di controllo automatico della marcia dei treni.

Implicazioni dello standard per le ferrovie

a) Attrezzatura di terra

Lo standard definito non obbliga le ferrovie che non necessitano di un sistema di controllo della marcia dei treni a introdurre un tale sistema, né obbliga le ferrovie dotate di un sistema sufficiente a sostituire quest'ultimo.

Lo standard obbliga semplicemente le ferrovie che necessitano di un nuovo sistema di controllo della marcia dei treni a procurarsi un sistema conforme allo standard.

I sistemi attualmente utilizzati possono quindi continuare ad essere gestiti, e all'occorrenza anche costruiti, finché garantiscono un esercizio sicuro.

b) Apparecchiatura di bordo

Per quanto riguarda l'apparecchiatura di bordo, l'applicabilità dello standard è determinata dai requisiti posti dall'infrastruttura ai veicoli che la percorrono.

³ RS 742.101



N. registrazione/dossier: 441.01/2013-03-27/59

c) Rapporto tra lo standard e l'articolo 5 Oferr

Lo standard è stato definito anche per contenere i costi per il settore pubblico inducendo le imprese ferroviarie a dotarsi di un sistema di controllo della marcia dei treni la cui disponibilità è garantita a lungo termine. L'UFT approverà pertanto l'introduzione di un sistema non conforme allo standard soltanto se il richiedente sarà in grado di dimostrare che a lungo termine questo sistema risulta più economico. Il sistema alternativo deve quindi essere disponibile per la stessa durata di tempo di un sistema conforme e risultare complessivamente più economico.

Necessità di disporre di un sistema di controllo automatico della marcia dei treni

La questione relativa alla necessità di disporre di un sistema per il controllo automatico della marcia dei treni si pone a prescindere dall'introduzione dello standard in oggetto. La risposta a questa domanda è data dall'articolo 39 Oferr e dalle relative disposizioni d'esecuzione (DE-Oferr). A questo proposito sono ammesse deroghe, disciplinate dall'articolo 5 Oferr e dalle DE-Oferr ad articolo 39.3.c numero 2.2 (piano di applicazione).

Per adempiere le DE-Oferr 39.3.c numero 2 i gestori devono avere il quadro esatto dei rischi presenti sulla propria infrastruttura (probabilità di occorrenza e entità del danno). Se si deroga alle DE-Oferr 39.3.c numero 2.1, sono applicabili le DE-Oferr 39.3.c numero 2.2; in questo caso il gestore deve sottoporre tutte le sezioni a un'analisi e valutazione sistematica dei rischi. La **valutazione dei rischi** va inviata **entro il 15 dicembre 2014** per conoscenza all'UFT, Divisione Infrastruttura, 3003 Berna, corredata di un **piano di applicazione del controllo della marcia dei treni** dal quale risulta in quali punti della rete è sufficiente una sorveglianza puntuale e in quali altri è necessario un monitoraggio continuativo.

Se rileva la presenza di rischi inaccettabili che possono essere eliminati soltanto con il ricorso a un sistema per il controllo automatico della marcia dei treni, il gestore deve presentare domanda di approvazione dei piani per l'introduzione di un tale sistema e adottare le misure d'emergenza che s'impongono fino all'introduzione stessa. Tale obbligo vale indipendentemente dalla definizione di uno standard nazionale per le ferrovie a scartamento metrico o specifico.

Documentazione dell'UTP

L'UTP ha predisposto una serie di documenti per sostenere le ferrovie nell'attività di verifica dei sistemi per il controllo automatico della marcia dei treni esistenti e nella realizzazione di nuovi sistemi: nell'ambito del suo compendio «Kompendium Sicherheitsanlagen R RTE 25000, Ausgabe 9» ha pubblicato il nuovo RTE 25036 che contiene i fondamenti del controllo automatico della marcia dei treni per le ferrovie a scartamento normale e metrico. Inoltre, dal suo sito extranet sono scaricabili modelli per il piano di applicazione e per l'analisi dei rischi per le ferrovie a scartamento metrico.

Rimedi giuridici

Le imprese ferroviarie che non condividono le disposizioni contenute nel presente scritto possono richiedere entro 30 giorni dalla sua ricezione una decisione impugnabile all'Ufficio federale dei trasporti (UFT), 3003 Berna.



N. registrazione/dossier: 441.01/2013-03-27/59

Distinti saluti

Ufficio federale dei trasporti

Dr. Peter Füglistaler, Direttore

Toni Eder, Vicedirettore
Divisione Infrastruttura

Allegati:

- Elenco dei destinatari

Copia interna tramite link a:

- Fù, koe, hem, MEP, gim, ZEP, hue, rut, str, EDT, lju, bhr/aa