

## II

(Atti non legislativi)

## RACCOMANDAZIONI

## RACCOMANDAZIONE DELLA COMMISSIONE

del 29 marzo 2011

relativa all'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli a norma della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2011/217/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 30, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

(1) Dal 2005, l'Agenzia ferroviaria europea (in appresso «l'Agenzia») svolge varie attività di supporto allo sviluppo di un sistema ferroviario UE integrato, sicuro e interoperabile. In seguito all'adozione della direttiva 2008/57/CE, l'Agenzia ha tenuto riunioni periodiche con le parti interessate e le Autorità nazionali di sicurezza (ANS) per discutere in particolare il riconoscimento reciproco dei veicoli ferroviari. In tali riunioni sono emerse interpretazioni diverse riguardo all'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli di cui rispettivamente ai capi IV e V di tale direttiva.

(2) In assenza di un'interpretazione comune, le disposizioni nazionali di attuazione rischiano seriamente di dare adito ad applicazioni divergenti delle prescrizioni nei diversi Stati membri e di conseguenza accrescere le difficoltà per i fabbricanti e le imprese ferroviarie. Un'interpretazione comune di tali processi è necessaria altresì per garantire la coerenza tra le varie raccomandazioni che dovranno essere elaborate dall'Agenzia in relazione ai diversi compiti imposti dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa

alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) <sup>(2)</sup> e dalla direttiva 2008/57/CE.

(3) Nei controlli relativi all'applicazione della direttiva 2008/57/CE da parte degli Stati membri, verrà tenuto conto, se del caso, dei principi e delle interpretazioni indicati nella presente raccomandazione.

(4) Il comitato di cui all'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE è stato consultato in relazione alla presente misura,

HA ADOTTATO LA PRESENTE RACCOMANDAZIONE:

1) Quando autorizzano la messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli, gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché i principi e gli indirizzi indicati nell'allegato siano presi in considerazione.

In particolare:

a) Una sola autorizzazione di messa in servizio dei veicoli dovrebbe essere sufficiente per l'intera rete ferroviaria dell'UE allorché sono soddisfatte le condizioni specificate nella direttiva 2008/57/CE e nel relativo allegato. Ad esempio quando un veicolo conforme alle STI viaggia unicamente su una rete conforme alle STI.

b) Le procedure di autorizzazione dei veicoli sono armonizzate e comprendono alcuni adempimenti chiari che le autorità competenti devono espletare entro limiti di tempo stabiliti.

<sup>(1)</sup> GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.

- c) Le norme tecniche applicabili al rilascio delle autorizzazioni di messa in servizio di sottosistemi strutturali o veicoli dovrebbero essere stabili, trasparenti, non discriminatorie e per quanto possibile armonizzate; esse dovrebbero essere costituite da STI ovvero, nei casi consentiti dalla direttiva 2008/57/CE, da norme nazionali notificate alla Commissione e consultabili in una banca data istituita dalla Commissione. Dal momento in cui una STI viene adottata, gli Stati membri non dovrebbero emanare alcuna norma nazionale relativa a prodotti o parti di sottosistemi rientranti nel campo di applicazione di tale STI (fatta eccezione per quelli dichiarati «punti in sospeso» e «casi specifici», qualora la STI li preveda, nonché per le deroghe, se del caso).
- d) Nel caso di veicoli non conformi alle STI, il principio del mutuo riconoscimento dovrebbe essere applicato quanto più possibile per evitare requisiti e verifiche superflui, salvo qualora ciò sia strettamente necessario per verificare la compatibilità tecnica del veicolo con la rete.
- e) L'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali o veicoli e l'esercizio e manutenzione di tali sottosistemi o veicoli sono due processi nettamente distinti disciplinati da disposizioni distinte e attuati da organismi diversi.
- f) La compatibilità tecnica all'interfaccia tra rete e veicoli è fondamentale ai fini della sicurezza. Sebbene gli aspetti legati alla sicurezza di tale interfaccia possano essere dimostrati per mezzo di sistemi di riferimento o determinazioni accurate dei rischi conformemente al regolamento (CE) n. 352/2009 <sup>(1)</sup>, è necessario, ai fini dell'interoperabilità, che la compatibilità tecnica sia dimostrata facendo riferimento a norme [vale a dire utilizzando codici di buona pratica conformemente al regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione], comprese le norme armonizzate dell'Unione quali le STI o le norme EN oppure, nei casi in cui tali norme non esistono ancora, sulla base delle norme nazionali notificate.
- g) Per la messa in servizio di un veicolo, l'integrazione in condizioni di sicurezza comprende due aspetti: l'integrazione in condizioni di sicurezza tra i sottosistemi pertinenti del veicolo (solo nel caso della prima autorizzazione) e l'integrazione in condizioni di sicurezza tra il veicolo e la rete.
- Qualora l'interfaccia tra un veicolo e una rete sia oggetto di un requisito indicato in una STI o una norma nazionale, il richiedente considera tale STI o norma un codice di buona pratica. In tale caso l'evento o gli eventi pericolosi per i quali sono stati definiti requisiti in tale STI o norma nazionale si considerano controllati se sono soddisfatti i requisiti della STI o della norma nazionale. In pratica, se i requisiti della STI o norma nazionale contemplano il requisito essenziale della sicurezza (cioè tutti gli eventi pericolosi pertinenti), l'integrazione in condizioni di sicurezza è dimostrata attraverso l'applicazione della STI o norma nazionale.
- Se vi sono eventi pericolosi per i quali le STI o le norme nazionali non prevedono requisiti, ciò significa che le STI o le norme nazionali non soddisfano pienamente i requisiti essenziali. In tale caso la carenza in questione deve essere risolta in conformità all'articolo 7 della direttiva 2008/57/CE. Questi «requisiti mancanti» dovrebbero essere presi in considerazione nelle future revisioni delle STI con l'obiettivo di raggiungere gradualmente una piena copertura da parte delle STI delle interfacce interoperabili. Nel frattempo, i rischi sono gestiti dal richiedente per confronto con un sistema di riferimento o mediante un'analisi accurata dei rischi a norma del regolamento (CE) n. 352/2009.
- Ai fini dell'interoperabilità, è necessario che la compatibilità tecnica e l'integrazione sicura tra veicolo e rete siano dimostrate facendo riferimento a norme. A questo scopo, è opportuno che la STI disciplini compiutamente entrambi gli aspetti.
- h) Se la STI include una specifica intesa ad assicurare la compatibilità tra veicoli, tale specifica viene verificata nell'ambito della procedura di verifica «CE». Tuttavia, non vi sono elementi che indichino la necessità di utilizzare lo stesso tipo di organo di attacco in tutti i veicoli ferroviari.
- i) Nel caso delle autorizzazioni supplementari, gli Stati membri non dovrebbero mettere in discussione le norme nazionali relative a punti in sospeso non riguardanti la compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete.
- j) Ai sensi della direttiva 2004/49/CE, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono responsabili della propria parte del sistema. L'impresa ferroviaria è l'unica responsabile dell'esercizio sicuro dei treni. Il gestore dell'infrastruttura ha un ruolo circoscritto alla gestione dell'infrastruttura e pertanto non ha alcuna responsabilità in relazione all'esercizio dei treni, fatta eccezione per il rilascio dell'autorizzazione per il movimento. Il gestore dell'infrastruttura non ha alcun ruolo nemmeno in materia di permessi.
- k) Nel caso di misure urgenti di cui gli Stati membri valutino l'introduzione in seguito a incidenti o inconvenienti, gli Stati membri dovrebbero aver cura di riconoscere che il sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria è il meccanismo primario di gestione dei nuovi rischi per l'esercizio dei veicoli eventualmente emersi nelle indagini o nei risultati riguardanti l'incidente/inconveniente nel contesto della supervisione. Anche se uno Stato membro ritiene che sia urgente adottare una nuova norma per l'autorizzazione di messa in servizio, esso deve seguire le procedure specificate nella normativa pertinente dell'Unione, compresa la notifica alla Commissione di un progetto di nuova norma ai sensi della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup> o della direttiva 2004/49/CE.

<sup>(1)</sup> GU L 108 del 29.4.2009, pag. 4.

<sup>(2)</sup> GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37.

2) Gli Stati membri sono destinatari della presente raccomandazione.

Fatto a Bruxelles, il 29 marzo 2011.

*Per la Commissione*  
Siim KALLAS  
*Vicepresidente*

---

## ALLEGATO

## INDICE

	Pagina
1. Introduzione .....	6
2. Componenti di interoperabilità, sottosistemi e veicoli .....	6
2.1. Componenti di interoperabilità e sottosistemi .....	6
2.2. Veicoli .....	7
3. Requisiti da rispettare nella fabbricazione di un sottosistema .....	7
3.1. Tipi di requisiti .....	7
3.1.1. Requisiti essenziali .....	7
3.1.2. Requisiti essenziali indicati nella direttiva 2008/57/CE .....	7
3.1.3. Specifiche tecniche di interoperabilità (STI) .....	7
3.1.4. Norme nazionali .....	8
3.1.5. Norme armonizzate (norme EN) .....	8
3.2. Evoluzione dell'interoperabilità .....	9
4. Verifiche della conformità dei componenti di interoperabilità (CI) e dei sottosistemi ai requisiti applicabili .....	9
4.1. Valutazione della conformità o idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità .....	9
4.2. Procedura di verifica per i sottosistemi .....	9
4.2.1. Procedura di verifica «CE» per i sottosistemi .....	9
4.2.2. Procedura di verifica dei sottosistemi quando si applicano norme nazionali .....	10
4.2.3. Dichiarazione redatta dal richiedente .....	10
5. Autorizzazione di messa in servizio .....	10
5.1. Che cos'è l'autorizzazione di messa in servizio? .....	10
5.1.1. Concetto di autorizzazione di messa in servizio .....	10
5.1.2. Autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi .....	11
5.1.3. Autorizzazione di messa in servizio dei veicoli .....	11
5.2. Separazione tra autorizzazione di messa in servizio ed esercizio e manutenzione di sottosistemi e veicoli .....	11
5.2.1. Principi generali .....	11
5.2.2. Requisiti relativi all'esercizio e alla manutenzione da verificare prima dell'autorizzazione di messa in servizio .....	12
5.2.3. Sistemi di gestione della sicurezza (SGS) .....	13
5.3. Compatibilità tecnica, integrazione in condizioni di sicurezza e compatibilità tra veicoli .....	13
5.3.1. Compatibilità tecnica .....	13
5.3.2. Integrazione in condizioni di sicurezza .....	14
5.3.3. Compatibilità tra veicoli .....	15

	Pagina
5.4. Autorizzazione dei veicoli conformi alle STI e dei veicoli non conformi alle STI .....	15
5.4.1. Autorizzazione dei veicoli conformi alle STI .....	15
5.4.2. Autorizzazione dei veicoli non conformi alle STI .....	16
5.5. Autorizzazione di tipi di veicoli .....	17
5.6. Autorizzazione dei veicoli destinati a circolare sulla TEN e fuori dalla TEN .....	17
5.7. Autorizzazione dei veicoli provenienti da paesi terzi .....	18
6. Procedura da seguire dopo l'autorizzazione .....	18
6.1. Composizione di un treno .....	18
6.2. Verifica della compatibilità con l'itinerario .....	18
6.3. Ottenimento della traccia oraria (assegnazione della capacità) .....	19
7. Modifiche di un sottosistema o veicolo già autorizzato .....	19
7.1. Procedura da seguire .....	19
7.2. Relazione tra casi specifici, deroghe e applicazione parziale delle STI in caso di rinnovo/ristrutturazione	20
8. Ruoli e responsabilità .....	21
8.1. Richiedente l'autorizzazione di messa in servizio .....	21
8.2. Impresa ferroviaria (IF) .....	22
8.3. Gestore dell'infrastruttura (GI) .....	22
8.4. Soggetto responsabile della manutenzione (SRM) .....	22
8.5. Organismo notificato (ON) .....	22
8.6. Organismo designato (OD) .....	23
8.7. Autorità nazionale di sicurezza (ANS) .....	23
8.8. Stato membro (SM) .....	23
8.9. Organismo di valutazione con riferimento all'MCS-VR (organismo di valutazione dell'MCS) .....	23
9. Registri .....	24
9.1. Prospetto informativo della rete .....	24
9.2. Registro dell'infrastruttura (RINF) .....	24
9.3. Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati (RETV) .....	24
9.4. Registro di immatricolazione nazionale (RIN) .....	25
9.5. Documento di riferimento .....	25
9.6. Elenco delle marcature delle amministrazioni proprietarie di veicoli (MAPV) .....	25
10. Rappresentazione schematica delle procedure di autorizzazione di cui alla direttiva 2008/57/CE .....	25
ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI .....	29

## 1. Introduzione

La direttiva 2008/57/CE è volta a stabilire le condizioni da soddisfare per realizzare nel territorio comunitario l'interoperabilità del sistema ferroviario. Dette condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di detto sistema, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio e alla manutenzione del sistema (articolo 1) <sup>(1)</sup>.

Gli obiettivi principali della direttiva 2008/57/CE sono l'eliminazione delle barriere «tecniche» che ostacolano lo sviluppo dei trasporti ferroviari e la creazione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica nel campo dell'interoperabilità ferroviaria, così da favorire l'apertura dei mercati ferroviari e l'esercizio dei treni internazionali. Per favorire la circolazione dei veicoli ferroviari, la direttiva 2008/57/CE dispone l'elaborazione di specifiche tecniche di interoperabilità (STI), essenziali affinché i treni possano viaggiare in modo sicuro e integrato su tutta la rete ferroviaria dell'UE, nonché la semplificazione delle procedure di autorizzazione della messa in servizio dei veicoli.

A tal fine, la direttiva 2008/57/CE sancisce alcuni principi elementari.

1. Una sola autorizzazione di messa in servizio dovrebbe essere sufficiente per l'intera rete ferroviaria dell'UE allorché sono soddisfatte determinate condizioni, ad esempio quando un veicolo conforme alle STI viaggia unicamente su reti conformi alle STI.
2. Le procedure di autorizzazione dei veicoli sono armonizzate e comprendono alcuni adempimenti chiari che le autorità competenti devono espletare entro tempi stabiliti.
3. Le norme tecniche applicabili dovrebbero essere stabili, trasparenti, non discriminatorie e per quanto possibile armonizzate; esse dovrebbero essere costituite da STI ovvero, nei casi consentiti dalla direttiva 2008/57/CE, da norme nazionali notificate alla Commissione e consultabili una banca data istituita dalla Commissione.
4. Nel caso di veicoli non conformi alle STI, il principio del mutuo riconoscimento dovrebbe essere applicato quanto più possibile per evitare requisiti e verifiche superflui, salvo qualora ciò sia strettamente necessario per verificare la compatibilità tecnica del veicolo con la rete.

La presente raccomandazione ha lo scopo di chiarire la procedura di autorizzazione della messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli prevista dalla direttiva 2008/57/CE. In questo contesto, è opportuno distinguere diversi scenari autorizzativi: veicoli nuovi e ristrutturati/rinnovati, tipi di veicoli, veicoli conformi alle STI, veicoli non conformi alle STI, veicoli autorizzati a viaggiare sulla rete transeuropea di trasporto (TEN-T), veicoli autorizzati a viaggiare al di fuori della TEN-T, veicoli autorizzati a viaggiare su reti di più Stati membri e autorizzazioni supplementari. Se non diversamente indicato in modo esplicito, nel testo per «autorizzazione» si intende «autorizzazione di messa in servizio».

Tutte le indicazioni indirizzate alle IF dovrebbero valere anche per i gestori dell'infrastruttura (GI) quando fanno viaggiare treni adibiti all'ispezione e alla manutenzione dell'infrastruttura.

## 2. Componenti di interoperabilità, sottosistemi e veicoli

### 2.1. Componenti di interoperabilità e sottosistemi

Per la sua estensione e complessità, il sistema ferroviario è stato suddiviso in sottosistemi di natura strutturale o funzionale [articolo 2, lettera e)].

I sottosistemi strutturali sono definiti nell'allegato II <sup>(2)</sup> e sono i seguenti: infrastrutture, energia, controllo-comando e segnalamento sui binari, controllo-comando e segnalamento a bordo e materiale rotabile. I sottosistemi funzionali sono anch'essi definiti nell'allegato II e sono: esercizio e gestione del traffico, manutenzione, applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci.

È necessario inoltre definire i «componenti di interoperabilità» (CI), che ai sensi dell'articolo 2, lettera f) sono costituiti da qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario. I componenti di interoperabilità sono sottoposti alle procedure di valutazione della conformità o idoneità di all'impiego (articolo 11). I CI conformi alla direttiva e muniti della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego possono essere immessi sul mercato e successivamente incorporati in un sottosistema.

<sup>(1)</sup> I riferimenti agli articoli della direttiva 2008/57/CE sono riportati in tutto il testo parentesi.

<sup>(2)</sup> Come indicato nell'allegato II modificato della direttiva 2008/57/CE (attualmente in fase di modifica).

Esempi: il pantografo è un CI per il sottosistema «materiale rotabile»; la rotaia è un CI per il sottosistema «infrastruttura».

I sottosistemi strutturali sono soggetti a un'autorizzazione di messa in servizio che deve essere rilasciata dall'autorità competente. La direttiva identifica tale autorità nell'autorità nazionale di sicurezza (ANS) che ciascuno Stato membro (SM) deve istituire a norma dell'articolo 16 della direttiva 2004/49/CE.

## 2.2. Veicoli

Il sistema ferroviario si può suddividere anche in elementi fissi e mobili, che sono costituiti rispettivamente dalla rete (con linee, stazioni, terminal e tutti i tipi di attrezzature fisse necessarie per assicurare il funzionamento sicuro e continuo del sistema) e da tutti i veicoli che circolano sulla rete. Pertanto, un veicolo si compone del sottosistema materiale rotabile e, se del caso, di una o più parti di altri sottosistemi (compreso il sistema controllo-comando e segnalamento a bordo) [articolo 2, lettere c) e d)].

Poiché i veicoli si compongono di sottosistemi, le disposizioni relative ai sottosistemi contenute nel capo IV della direttiva 2008/57/CE si applicano ai sottosistemi pertinenti dei veicoli, fatte salve le altre disposizioni del capo V.

## 3. Requisiti da rispettare nella fabbricazione di un sottosistema

### 3.1. Tipi di requisiti

#### 3.1.1. Requisiti essenziali

Quando un prodotto è immesso sul mercato dell'Unione europea, esso è conforme ai requisiti essenziali descritti nelle direttive «nuovo approccio» applicabili <sup>(1)</sup> (ad esempio la direttiva «bassa tensione», ecc.) e ai requisiti tecnici stabiliti in altre direttive (o norme legislative) pertinenti [ad esempio la direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose <sup>(2)</sup>]. I requisiti essenziali definiscono gli elementi essenziali per la tutela dell'interesse pubblico; hanno valore obbligatorio e solo i prodotti che li rispettano possono essere immessi sul mercato.

*Esempio: la direttiva 2004/108/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 2004, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica e che abroga la direttiva 89/336/CEE <sup>(3)</sup> stabilisce un requisito in materia di protezione diretto ad assicurare che le perturbazioni elettromagnetiche generate non superino un livello compatibile con il regolare funzionamento delle apparecchiature radio e di telecomunicazione o delle altre apparecchiature.*

#### 3.1.2. Requisiti essenziali indicati nella direttiva 2008/57/CE

La direttiva 2008/57/CE riporta nell'allegato III un elenco di requisiti essenziali, stabiliti espressamente per il settore ferroviario, necessari per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario (articolo 3, paragrafo 1). Il sistema ferroviario, i sottosistemi, i componenti di interoperabilità e tutte le interfacce devono soddisfare i requisiti essenziali. Per poter mettere in servizio un sottosistema strutturale, è indispensabile che siano soddisfatti i requisiti essenziali (articolo 4, paragrafo 1); la conformità ai requisiti essenziali della direttiva non preclude in ogni caso l'applicazione di altre disposizioni UE (articolo 3, paragrafo 2).

#### 3.1.3. Specifiche tecniche di interoperabilità (STI)

Le STI stabiliscono le caratteristiche che i sottosistemi devono possedere per soddisfare i requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE e realizzare gli obiettivi della medesima direttiva, compresa l'individuazione del livello ottimale di armonizzazione tecnica (articolo 1, paragrafo 2). Le STI non si limitano a identificare le caratteristiche funzionali e tecniche che devono essere rispettate dai sottosistemi, ma specificano anche le interfacce tra sottosistemi.

Le STI identificano i parametri di base essenziali per l'interoperabilità e per i CI. Esse indicano inoltre le procedure <sup>(4)</sup> da utilizzare per la valutazione della conformità e dell'idoneità all'impiego dei CI da una parte e per la procedura di verifica «CE» dei sottosistemi dall'altra.

Ciascuna STI indica un sottosistema target raggiungibile in maniera progressiva ed entro termini ragionevoli (articolo 5, paragrafo 4). A tal fine, il capitolo 4 di ogni STI definisce i parametri fondamentali e le interfacce del sottosistema target, mentre il capitolo 7 definisce la strategia di attuazione per la realizzazione del sottosistema target, prevedendo se opportuno un periodo di transizione.

In alcuni casi le STI fanno esplicito riferimento a norme europee o parti di esse oppure a specifiche, qualora ciò sia strettamente necessario per conseguire l'interoperabilità. Tali norme diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile.

<sup>(1)</sup> Il concetto di «nuovo approccio» è stato riveduto nel 2008 con l'istituzione di un nuovo quadro legislativo per la valutazione della conformità, l'accreditamento e la vigilanza del mercato.

<sup>(2)</sup> GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13.

<sup>(3)</sup> GU L 390 del 31.12.2004, pag. 24.

<sup>(4)</sup> Le STI indicano i moduli da applicare nella decisione della Commissione.

È opportuno che l'attuazione della direttiva 2008/57/CE non crei ostacoli ingiustificati, dal punto di vista del rapporto costi-benefici, al mantenimento della rete ferroviaria esistente in ogni SM, pur sforzandosi di perseguire l'obiettivo dell'interoperabilità. A tal fine, le STI prendono in considerazione anche qualsiasi parte del sistema ferroviario che necessiti di disposizioni particolari, e quindi definiscono «casi specifici».

Normalmente, le STI trattano i casi specifici prevedendo un valore diverso per un determinato parametro (come avviene, ad esempio, per lo scartamento iberico nella STI Infrastruttura). In taluni casi, la STI non contiene disposizioni applicabili al caso specifico ma fa esplicito riferimento a una norma nazionale. Tali norme devono essere notificate e gli SM devono designare l'organismo incaricato della procedura di verifica (organismo designato) (articolo 17).

Se determinati aspetti corrispondenti a requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI (ad esempio perché non esiste una soluzione armonizzata o manca il mutuo riconoscimento tra le parti interessate), essi sono chiaramente individuati come «punti in sospeso» nella STI (articolo 5, paragrafo 6).

### 3.1.4. Norme nazionali

Fino a quando non verrà realizzato il sistema target (articolo 5, paragrafo 4) e di conseguenza non verrà conseguita l'interoperabilità, gli SM continueranno ad applicare le norme nazionali per dare attuazione ai requisiti essenziali (articolo 17, paragrafo 3). Questo caso può verificarsi perché:

- per motivi vari, le STI non sono complete (punti in sospeso, nel caso della prima serie di STI campo di applicazione limitato alla TEN-T, STI in fase di elaborazione),
- per garantire la retrocompatibilità con gli impianti esistenti, in alcuni SM per alcuni sottosistemi può essere necessaria una deroga,
- i sottosistemi esistenti sono stati per la maggior parte messi in servizio prima dell'entrata in vigore delle direttive sull'interoperabilità o di alcune STI e pertanto non sono conformi alla totalità delle STI,
- per casi specifici si applicano norme nazionali quando la STI pertinente non contiene disposizioni riguardanti il caso specifico.

Queste norme nazionali sono notificate alla Commissione, che le controlla al fine di impedire l'introduzione di disposizioni nazionali discriminatorie (articolo 17, paragrafo 3) e requisiti e verifiche superflui. Solo queste norme nazionali dovrebbero essere utilizzate come base giuridica per l'autorizzazione della messa in servizio; tali norme devono essere incluse sotto forma di rinvii incrociati nel documento di riferimento (articolo 27, paragrafo 3).

*Conclusion: nello spirito della direttiva e dei principi di trasparenza e non discriminazione in essa sanciti, solo le norme nazionali notificate dovrebbero essere applicate ai fini dell'autorizzazione di sottosistemi strutturali e veicoli.*

Da questo punto in avanti, ogni riferimento alle «norme nazionali» contenuto nella presente raccomandazione si deve intendere come avente il significato di «norme nazionali notificate».

*Dal momento in cui una STI viene adottata, gli SM non devono emanare alcuna norma nazionale relativa a prodotti o parti di sottosistemi rientranti nel campo di applicazione di tale STI (fatta eccezione per quelli dichiarati «punti in sospeso» e «casi specifici», qualora la STI li preveda, nonché per le deroghe, se del caso).*

Ogni norma nazionale che introduca un eccesso di specificazione per un parametro già oggetto di una STI può dare origine alla non compatibilità tra due sottosistemi conformi alle STI. Ad esempio, una norma nazionale che introduca per i veicoli requisiti più restrittivi di quelli imposti dalla STI «Persone con mobilità ridotta» può rendere di fatto impossibile l'autorizzazione di un veicolo conforme alle STI già autorizzato in un altro SM. Pertanto, a norma dell'articolo 17, paragrafo 3, la Commissione vigilerà sull'introduzione di norme nazionali al fine di evitare discriminazioni arbitrarie o restrizioni dissimulate.

Inoltre, per quanto riguarda la libera circolazione dei sottosistemi, la direttiva 2008/57/CE rispecchia lo spirito del nuovo approccio: quando un prodotto conforme a specifiche tecniche non armonizzate (cioè a norme nazionali) soddisfa i requisiti essenziali, la sua messa in servizio può essere autorizzata senza ulteriori verifiche (articolo 16) <sup>(1)</sup>.

### 3.1.5. Norme armonizzate (norme EN)

Per conseguire l'obiettivo della creazione di un mercato comune, le specifiche tecniche dei prodotti conformi ai requisiti essenziali possono essere definite mediante norme armonizzate (norme EN). In alcuni casi, le norme armonizzate che includono i parametri fondamentali delle STI conferiscono presunzione di conformità alle STI. Nello spirito del nuovo approccio all'armonizzazione tecnica e alla normalizzazione, queste norme EN mantengono carattere di volontarietà ma sono pubblicate, sotto forma di riferimento, nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* (GUUE) e sono identificate nella guida all'applicazione delle STI per promuoverne l'uso da parte dell'industria.

<sup>(1)</sup> Fatte salve le disposizioni dell'articolo 15, paragrafo 1, e del capo V della direttiva, che sono trattate in modo più particolareggiato nella sezione 5 del presente documento.



### 3.2. Evoluzione dell'interoperabilità

L'interoperabilità deve essere realizzata per gradi.

Inizialmente, in assenza di STI complete applicabili al sistema ferroviario nel suo complesso e in attesa che tutti i sottosistemi siano conformi alle STI, i requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE si considerano soddisfatti, per le parti del sistema ferroviario o gli aspetti non trattati dalle STI, se tali parti o aspetti sono conformi alle norme nazionali notificate, comprese le norme che rimandano ad accordi internazionali (articolo 17, paragrafo 3).

Nel lungo periodo, quando il sistema target sarà stato definito attraverso opportune specifiche e realizzato, le norme nazionali diverranno superflue.

Fintantoché non sarà conseguita la piena interoperabilità, tuttavia, le STI coesisteranno con le norme nazionali. In questo periodo di transizione, è necessaria una procedura che favorisca il mutuo riconoscimento dei veicoli; a tal fine, tutte le norme nazionali applicate dagli SM per la messa in servizio dei veicoli saranno classificate e inserite nel documento di riferimento sotto forma di rinvii incrociati (articolo 27). Gli articoli 16, 23, 25 e 27 della direttiva prevedono il mutuo riconoscimento («riconoscimento transnazionale») di dette norme nazionali e delle verifiche effettuate in applicazione di tali norme.

## 4. Verifiche della conformità dei componenti di interoperabilità (CI) e dei sottosistemi ai requisiti applicabili

### 4.1. Valutazione della conformità o idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità

Ogni STI designa i CI che rientrano nel suo campo di applicazione e definisce le procedure che il fabbricante deve utilizzare per valutare la conformità e/o l'idoneità all'impiego dei CI. La STI può stabilire che la valutazione debba essere effettuata da un ON che rilascia il certificato di conformità e idoneità all'impiego. Il fabbricante successivamente redige la dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego (articolo 13 e allegato IV).

Per essere immesso sul mercato, ogni CI deve essere munito della dichiarazione «CE» di conformità e, se la procedura di valutazione della conformità lo richiede, deve essere corredato del relativo certificato «CE». Inoltre, se la STI richiede l'omologazione in condizioni di pieno esercizio, il CI deve essere munito della dichiarazione «CE» di idoneità all'impiego e del certificato «CE» di idoneità all'impiego. Un CI è considerato conforme ai requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE quando è munito della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego. Quando i CI sono oggetto anche di altre norme legislative dell'UE relative ad altri aspetti, la dichiarazione «CE» deve indicare che i CI rispondono anche ai requisiti essenziali di tali norme legislative.

### 4.2. Procedura di verifica per i sottosistemi <sup>(1)</sup>

#### 4.2.1. Procedura di verifica «CE» per i sottosistemi

L'ON verifica la conformità del sottosistema alla STI o alle STI pertinenti sulla base delle informazioni disponibili nelle STI e nei registri [articolo 5, paragrafo 3, lettera e), e articolo 18, paragrafo 2].

Il compito dell'ON incaricato della verifica «CE» di un sottosistema inizia nella fase di progettazione e abbraccia tutto il periodo di costruzione fino alla fase di omologazione, da parte del richiedente, precedente l'entrata in servizio del sottosistema. Esso comprende anche la verifica delle interfacce del sottosistema rispetto al sistema in cui viene integrato. Tuttavia, le funzioni di verifica attribuite all'ON ai sensi della direttiva 2008/57/CE sono limitate ai requisiti indicati nelle STI applicabili. Per svolgere il suo compito, l'ON può avere necessità di consultare i registri.

*Ad esempio, nel caso del rinnovo o della ristrutturazione di una tratta di linea, l'ON deve accertarsi che siano scelte le opzioni appropriate delle STI. In questo caso, il contenuto della STI non è sufficiente ai fini della verifica delle interfacce con le tratte di linea adiacenti: ad esempio, l'ON deve accertare che lo scartamento e la tensione sono gli stessi anche sulla tratta adiacente <sup>(2)</sup>.*

L'ON applica la procedura di verifica «CE» basandosi sui «moduli» specificati nelle STI e, in alcuni casi, definiti in una specifica decisione della Commissione. Esso registra le proprie conclusioni redigendo un attestato «CE» di verifica e preparando la documentazione tecnica di accompagnamento.

Quando al sottosistema o a una parte dello stesso si applicano anche altre norme legislative UE, l'ON integra ogni altro certificato «CE» emesso ai sensi di tali norme dall'ON competente da esse previsto.

<sup>(1)</sup> Allegato VI modificato della direttiva.

<sup>(2)</sup> Cfr. anche, nel presente documento, il punto 5.3 «Integrazione in condizioni di sicurezza e compatibilità tecnica» e il punto 9 «Registri».

#### 4.2.2. Procedura di verifica dei sottosistemi quando si applicano norme nazionali

Nei casi in cui si applicano norme nazionali, l'organismo designato dallo Stato membro (organismo designato, OD) applica una procedura simile alla procedura di verifica «CE» redigendo un attestato di verifica e preparando la documentazione tecnica di accompagnamento (articolo 17, paragrafo 3). Il richiedente, a sua volta, redige una dichiarazione di conformità alle norme nazionali.

#### 4.2.3. Dichiarazione redatta dal richiedente<sup>(1)</sup>

Spetta al richiedente redigere una dichiarazione «CE» di verifica del sottosistema in cui si attesti che il sottosistema è conforme alla STI o alle STI pertinenti e ai requisiti essenziali derivanti da altre norme legislative dell'UE, se del caso.

Allo stesso modo, qualora si applichino norme nazionali il richiedente redige una dichiarazione di conformità alle norme nazionali per le parti che sono oggetto di tali norme nazionali. Solo quando tutti i documenti e le dichiarazioni di cui sopra sono stati redatti, il richiedente può presentare formalmente all'ANS competente la richiesta di autorizzazione di messa in servizio del sottosistema.

Gli attestati e le dichiarazioni «CE» sono validi in tutto il territorio dell'UE. Gli attestati e le dichiarazioni emessi in relazione a norme nazionali sono validi in tutto il territorio dell'UE, fatta eccezione per le disposizioni riguardanti la compatibilità tecnica o l'integrazione in condizioni di sicurezza tra il veicolo e la rete, perché questi aspetti sono soggetti a disposizioni specifiche relative alla messa in servizio dei veicoli (ulteriori indicazioni a questo riguardo sono fornite nella sezione successiva).

Il richiedente acclude alla dichiarazione «CE» di verifica la documentazione tecnica predisposta dall'ON (cfr. punto 4.2.1).

### 5. Autorizzazione di messa in servizio

#### 5.1. Che cos'è l'autorizzazione di messa in servizio?

##### 5.1.1. Concetto di autorizzazione di messa in servizio

La procedura di autorizzazione di messa in servizio è stata introdotta per la prima volta nella direttiva 96/48/CE a complemento del concetto di immissione sul mercato di cui al punto 3.1.1. Un prodotto o componente di interoperabilità può essere immesso sul mercato senza aver ricevuto un'autorizzazione preventiva da parte di un'autorità competente; ciò non è consentito invece per i sottosistemi, la cui messa in servizio deve essere preceduta da un'autorizzazione rilasciata da un'autorità competente (articolo 15).

Spetta ad ogni SM autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi strutturali, costitutivi del sistema ferroviario, che sono installati o gestiti sul suo territorio (articolo 15). Nel capo V, la direttiva fa riferimento in termini analoghi all'autorizzazione dei veicoli.

L'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema è obbligatoria per tutte le parti del sistema ferroviario: linee TEN-T e linee non TEN-T, sia ad alta velocità che convenzionali, nonché sottosistemi che formano i veicoli in circolazione su tali linee, indipendentemente dall'esistenza di una STI ad essi applicabile.

Nell'ambito della verifica dei requisiti essenziali, gli SM verificano la compatibilità tecnica di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono integrati, nonché l'integrazione di tali sistemi in condizioni di sicurezza quando essi sono integrati nel sistema ferroviario (articolo 15).

La compatibilità tecnica e l'integrazione in condizioni di sicurezza riguardano tutti i sottosistemi strutturali: sia quelli integrati nel veicolo, sia quelli su ciascun lato dell'interfaccia tra veicolo e rete.

La procedura di autorizzazione deve essere espletata prima della messa in servizio. L'articolo 15 dispone che la conformità ai requisiti essenziali dopo la messa in servizio sia verificata nell'ambito della supervisione esercitata dagli SGS dalle IF o dei GI a norma della direttiva 2004/49/CE. Un'ANS che intenda revocare un'autorizzazione di messa in servizio utilizza le procedure previste dalla direttiva 2004/49/CE (articolo 21, paragrafo 9, della direttiva 2008/57/CE).

Se le ANS ritengono che un veicolo o sottosistema autorizzato non sia più conforme ai requisiti essenziali (per cause quali manutenzione inadeguata o errore di progettazione o guasto generalizzato manifestatosi successivamente all'autorizzazione), esse devono intervenire a norma della direttiva 2004/49/CE per accertare che il rischio sia adeguatamente gestito.

<sup>(1)</sup> Allegato V modificato della direttiva.

### 5.1.2. Autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi

L'autorizzazione di messa in servizio si applica ai sottosistemi strutturali di cui all'allegato II<sup>(1)</sup> della direttiva 2008/57/CE (energia, infrastrutture, materiale rotabile, controllo-comando e segnalamento sui binari, controllo-comando e segnalamento a bordo), ulteriormente definiti nelle STI ad essi relative (articolo 15).

### 5.1.3. Autorizzazione di messa in servizio dei veicoli

La direttiva 2008/57/CE contiene disposizioni che disciplinano il rilascio delle autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli (capo V). Poiché un veicolo è composto da uno o più sottosistemi strutturali, si applicano le disposizioni della direttiva 2008/57/CE relative all'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi (articolo 15), fatte salve le altre disposizioni riguardanti la messa in servizio dei veicoli (capo V).

Un'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo rilasciata da un SM è valida in tutti gli SM, sempre che un secondo SM non decida che sia necessaria un'autorizzazione supplementare (articolo 23). Per i veicoli non conformi alle STI, l'autorizzazione è valida unicamente per la rete dello SM che la rilascia (articoli 24 e 25); tuttavia, le possibilità di effettuare verifiche sulle autorizzazioni supplementari sono limitate.

Con l'autorizzazione di un veicolo, lo SM riconosce che lo stato di funzionamento del veicolo risponde ai requisiti essenziali della direttiva e di altre norme legislative dell'UE quando il veicolo è destinato ad essere utilizzato sulla rete di tale SM.

L'autorizzazione rilasciata per un veicolo può contemplare condizioni di utilizzazione e altre restrizioni (articolo 21, paragrafo 6). Ad esempio, nel caso dei veicoli a trazione elettrica, l'autorizzazione dovrebbe specificare la tensione delle linee su cui il veicolo è ammesso a circolare. Tuttavia, gli aspetti legati alla compatibilità tra le caratteristiche di progettazione del veicolo e caratteristiche specifiche di tratte di linea<sup>(2)</sup> particolari (ad esempio limiti di peso, sistemi di elettrificazione, sistemi di protezione dei treni) dovrebbero essere affrontati nell'ambito del sistema di gestione della sicurezza (SGS) dell'IF, applicando le condizioni di utilizzo e le restrizioni stabilite nell'autorizzazione e nella documentazione tecnica e le informazioni sulla natura dell'infrastruttura inserite dal GI nel registro dell'infrastruttura (RINF) (cfr. sezione 6 del presente documento).

Per evitare specificità geografiche e per non dover autorizzare nuovamente un veicolo in caso di modifica delle caratteristiche di una tratta (ad esempio nuova elettrificazione o cambiamento di tensione), le eventuali condizioni di utilizzo associate a un'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo (aggiuntive rispetto a quelle già previste in considerazione dell'ambito di utilizzo a cui è destinato per il veicolo) dovrebbero essere specificate facendo riferimento ai parametri delle caratteristiche tecniche progettuali dell'infrastruttura (ad esempio circolazione solamente su circuiti di binario con frequenza di xxHz) e non ad aree geografiche.

*Nota: l'autorizzazione di messa in servizio è molto diversa dall'«omologazione» che veniva effettuata in passato dalle imprese ferroviarie nazionali. L'omologazione era in sostanza un'accettazione del prodotto da parte dell'impresa ferroviaria all'atto dell'acquisto del prodotto stesso, mentre l'autorizzazione corrisponde all'obbligo giuridico di ottenere il permesso di mettere in servizio un sottosistema o veicolo sulla base di una serie di verifiche prestabilite svolte dagli organismi nominati dallo Stato membro e dall'ANS.*

## 5.2. Separazione tra autorizzazione di messa in servizio ed esercizio e manutenzione di sottosistemi e veicoli

### 5.2.1. Principi generali

Per «contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi di costruzione, rinnovo, ristrutturazione e funzionamento del sistema ferroviario nella Comunità» (articolo 1), è opportuno tenere distinta l'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali/veicoli dalla regolamentazione del loro esercizio.

In virtù di tale separazione, i veicoli appartenenti a un determinato tipo possono essere messi in servizio da parte di fabbricanti o enti appaltanti diversi, fatti circolare da imprese ferroviarie diverse e sottoposti a manutenzione da soggetti responsabili della manutenzione (SRM) diversi secondo programmi di manutenzione diversi in funzione del contesto operativo.

Ad esempio, un fabbricante può chiedere l'autorizzazione di una locomotiva o tipo di locomotive per una rete in uno SM al fine di venderla/o a diverse IF o società di noleggio ecc. affinché venga fatta/o circolare da IF diverse, ognuna delle quali avrà, nell'ambito dei rispettivi SGS, sistemi di gestione e manutenzione diversi.

Allo stesso modo, un'IF non ha bisogno di una nuova autorizzazione per far circolare una locomotiva già autorizzata che in precedenza veniva fatta circolare sulla stessa rete da un'altra IF.

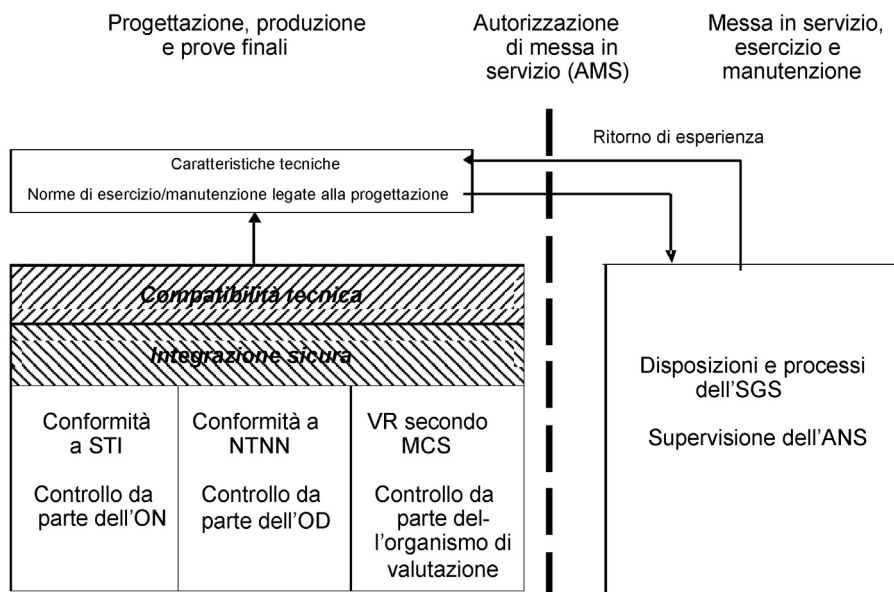
<sup>(1)</sup> L'allegato II della direttiva 2008/57/CE è attualmente in fase di modifica da parte della Commissione.

<sup>(2)</sup> L'itinerario su cui si intende far viaggiare un treno.

Per chiarire la separazione, la direttiva 2008/57/CE ha definito le norme e il processo di autorizzazione da applicare per raggiungere lo stato di funzionamento di progetto di un veicolo. Dopo la messa in servizio di un sottosistema, è opportuno assicurarsi che esso sia utilizzato e sottoposto a manutenzione in conformità ai requisiti essenziali che lo riguardano. Ai sensi della direttiva 2004/49/CE, la responsabilità del rispetto di tali requisiti incombe al GI o all'IF, ognuno per i propri sistemi, fatte salve le responsabilità di altri soggetti (articolo 4, paragrafo 4, della direttiva 2004/49/CE). Le ANS possono verificare il rispetto dei requisiti in occasione del rilascio dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza alle IF e ai GI (articoli 10, 11 e 16 della direttiva 2004/49/CE).

Un'eccezione a tale separazione è prevista per le norme di esercizio e manutenzione (cfr. punto 5.2.2).

In linea generale, la direttiva 2008/57/CE disciplina le caratteristiche tecniche (essenzialmente progettazione, produzione e prove finali) dei sottosistemi e veicoli nonché il processo di autorizzazione della messa in servizio degli stessi, mentre la direttiva 2004/49/CE disciplina i soggetti che li utilizzano, li fanno circolare e si occupano della loro manutenzione, come illustra lo schema seguente.



Nello schema precedente:

- per «NTNN» si intendono le norme tecniche nazionali notificate ai sensi dell'articolo 17; in esse sono comprese tuttavia anche le disposizioni relative a punti in sospeso, deroghe e se necessario casi specifici,
- per «VR secondo MCS» si intende la valutazione dei rischi in conformità all'MCS; tale valutazione è legata agli aspetti di compatibilità tecnica e integrazione in condizioni di sicurezza che hanno attinenza con i requisiti essenziali ma non sono oggetto di STI o di NNTR,
- le caratteristiche tecniche e le norme di esercizio/manutenzione legate alla progettazione possono essere ricavate dal processo di autorizzazione e fanno parte del fascicolo di documentazione tecnica,
- l'esperienza acquisita consiste nella sopravvenuta necessità di modificare le caratteristiche tecniche in conseguenza dell'esercizio e della manutenzione effettivi di sottosistemi e/o veicoli. La gestione di una modifica rientra nel sistema di gestione della sicurezza di GI e IF, come viene precisato nel testo che segue.

#### 5.2.2. Requisiti relativi all'esercizio e alla manutenzione da verificare prima dell'autorizzazione di messa in servizio

A norma dell'articolo 15, paragrafo 2, della direttiva 2008/57/CE, gli SM verificano che, prima di essere messi in servizio, i sottosistemi rispettino le prescrizioni relative allo stato di funzionamento di progetto. Pertanto, prima di rilasciare un'autorizzazione di messa in servizio, è necessario verificare la possibilità di far funzionare e sottoporre a manutenzione i sottosistemi conformemente alle disposizioni in materia di esercizio e manutenzione contenute delle STI pertinenti.

Anche le STI sull'esercizio e sulla gestione del traffico sono elaborate e adottate a norma della direttiva 2008/57/CE, ma poiché si applicano a un sottosistema non strutturale, per tale sottosistema non è necessaria un'autorizzazione. Tutte le specifiche riguardanti i requisiti operativi che dovrebbero essere definiti in relazione allo stato di funzionamento di progetto (ad esempio caratteristiche di frenatura, trombe sui veicoli motori di trazione) sono contenute nelle STI strutturali.

La STI «Esercizio e gestione del traffico» (STI OPE) descrive i requisiti per «le procedure e le associate apparecchiature che permettono di garantire un esercizio coerente dei diversi sottosistemi strutturali» (allegato II). Essa non fa riferimento agli obblighi riguardanti l'autorizzazione dello stato di funzionamento di progetto ottenuta da un richiedente (ad esempio un fabbricante), bensì alle procedure armonizzate necessarie per assicurare l'esercizio coerente, da parte dei GI e delle IF, delle rispettive parti del sistema ferroviario nell'ambito dei rispettivi SGS.

La STI OPE ha come finalità primaria l'armonizzazione della suddivisione delle responsabilità operative tra GI e IF, che altrimenti dovrebbe essere stabilita mediante una serie di accordi di cooperazione multilaterale di notevole complessità.

Tutti i requisiti che hanno attinenza con la manutenzione e sono necessari per l'applicazione dei requisiti essenziali allo scopo di realizzare l'interoperabilità sono inclusi nelle STI strutturali, in funzione delle caratteristiche tecniche del sottosistema. Il richiedente consegna la documentazione preliminare riguardante la manutenzione e l'esercizio, redatta alla luce di tali requisiti, da inserire nel fascicolo di documentazione tecnica del sottosistema. Il fascicolo è un riferimento di partenza essenziale per la gestione corrente della manutenzione e comprende i manuali iniziali di esercizio e manutenzione. Successivamente alla messa in servizio, l'IF o il GI, insieme a un SRM, sono tenuti ad esercitare un controllo continuo sugli interventi di manutenzione e ad aggiornare queste informazioni sulla base del ciclo operativo e del ritorno di esperienza (articoli 4 e 9 della direttiva 2004/49/CE). Si noti che la gestione dei cambiamenti rientra nell'ambito dell'SGS dei GI e delle IF.

### 5.2.3. Sistemi di gestione della sicurezza (SGS)

Ai sensi della direttiva 2004/49/CE, nell'esercitare le proprie funzioni e competenze i GI e le IF attuano un SGS che soddisfi i requisiti UE e nazionali e contenga elementi comuni. I processi per garantire l'esercizio (comprensivo di utilizzo e manutenzione) in condizioni di sicurezza dei veicoli/sottosistemi sono oggetto dell'SGS dell'IF (per i veicoli) e del GI (per le reti).

Uno degli scopi del certificato di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza è fornire la prova che l'IF, nel caso del certificato di sicurezza, o il GI, nel caso dell'autorizzazione di sicurezza, ha posto in essere un proprio SGS ed è pertanto in grado di soddisfare i requisiti essenziali delle STI nell'esercizio dei sottosistemi pertinenti. I certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza sono soggetti a revisioni periodiche, mentre le autorizzazioni di messa in servizio non lo sono. Tuttavia, l'autorizzazione di messa in servizio rimane sempre valida, tranne nel caso di cambiamenti sostanziali riguardanti lo stato di funzionamento di progetto (caratteristiche tecniche) che possono intervenire ad esempio in seguito a rinnovo o ristrutturazione, in funzione dell'entità di tali interventi. Pertanto, i cambiamenti riguardanti l'esercizio da parte di un'IF sono regolamentati dalla direttiva 2004/49/CE, mentre i cambiamenti riguardanti lo stato di funzionamento di progetto di un veicolo o sottosistema sono disciplinati dal processo di autorizzazione conformemente alla direttiva 2008/57/CE.

## 5.3. *Compatibilità tecnica, integrazione in condizioni di sicurezza e compatibilità tra veicoli*

### 5.3.1. *Compatibilità tecnica*

La compatibilità tecnica è uno dei «requisiti essenziali» che «il sistema ferroviario, i sottosistemi e i componenti di interoperabilità, comprese le interfacce» devono soddisfare (articolo 4).

La compatibilità tecnica è definita nell'allegato III della direttiva 2008/57/CE, che recita: «Le caratteristiche tecniche delle infrastrutture e degli impianti fissi devono essere compatibili tra loro e con quelle dei treni destinati a circolare sul sistema ferroviario», ed è specificata in modo più preciso per vari sottosistemi strutturali (allegato III, punti 2.2.3, 2.3.2 e 2.4.3).

Inoltre, nell'allegato I, punto 3, la compatibilità tecnica è definita essenziale ai fini dei livelli di qualità del servizio, prestazioni, sicurezza e costi del sistema ferroviario.

Un'IF che fa viaggiare un treno ha bisogno di sapere se una particolare tratta consente la circolazione di quel treno, vale a dire se è tecnicamente compatibile.

Di conseguenza, le STI contengono le specifiche necessarie per assicurare l'interoperabilità del sottosistema e delle sue interfacce e il rispetto dei requisiti essenziali (compreso quello riguardante la compatibilità tecnica). Ne consegue che la verifica della compatibilità tecnica deve essere compiuta con riferimento alle STI, se esistenti e applicabili (articolo 17, paragrafo 2).

In assenza di STI pertinenti che trattino il requisito essenziale della compatibilità tecnica (ad esempio interfaccia con i sistemi ereditati di segnalamento/protezione dei treni, sottosistemi infrastrutture, energia e CCS non conformi alle STI), si applicano le norme nazionali.

Questo significa che fino a quando le interfacce con tutte le parti della rete sono tutte disciplinate dalle STI, gli SM dovrebbero applicare norme che specifichino eventuali requisiti, che vengono ad aggiungersi a quelli contenuti nelle STI, necessari per assicurare la compatibilità tecnica tra i veicoli e le parti della rete non conformi alle STI di cui sono responsabili. Tali norme dovrebbero specificare ad esempio i requisiti ereditati relativi ai sistemi di bordo di protezione dei treni, in modo che i sistemi CCS di bordo possano essere progettati e installati per essere in grado di leggere i segnali dei trasponditori installati lungo linea del sistema ereditato e che sia possibile verificare nei sistemi l'effettiva capacità di leggere tali segnali.

Nella fase di transizione, è possibile che alcuni SM non abbiano ancora ottemperato all'obbligo di dotarsi di serie completa di norme nazionali trasparenti (articolo 17) che trattino, con lo stesso livello di dettaglio delle STI, gli aspetti legati all'interfaccia tra veicoli e rete nei casi in cui non esista una STI pertinente. Questo può avvenire perché le specifiche relative a questa interfaccia, indispensabili per preservare i livelli esistenti di interoperabilità nazionale, sono state in passato oggetto di norme interne delle imprese ferroviarie nazionali. In tal caso, l'uso dei metodi di valutazione dei rischi per la dimostrazione della compatibilità tecnica sulla base del secondo e terzo principio dell'MCS-VR è sconsigliato perché potrebbe dar luogo a un'incompatibilità tra le specifiche sull'interfaccia nell'ambito dei diversi progetti, compromettendo in questo modo l'interoperabilità.

*Conclusioni: la compatibilità tecnica all'interfaccia tra rete e veicoli è fondamentale ai fini della sicurezza. Sebbene gli aspetti di tale interfaccia legati alla sicurezza possano essere dimostrati applicando il secondo e il terzo criterio dell'MCS di valutazione dei rischi, è necessario, ai fini dell'interoperabilità, che la compatibilità tecnica sia dimostrata con un approccio basato sulle norme (primo criterio dell'MCS-VR), comprese le norme UE armonizzate quali le STI o le norme EN oppure, in mancanza di esse, sulla base delle norme nazionali notificate.*

### 5.3.2. Integrazione in condizioni di sicurezza

Allorché autorizzano la messa in servizio di sottosistemi strutturali, gli SM verificano che tali sistemi siano progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i requisiti essenziali e in particolare controllano che siano integrati in modo sicuro nel sistema in cui sono inseriti (articolo 15, paragrafo 1) al fine di assicurare il funzionamento sicuro del sistema ferroviario e la gestione dei rischi associati.

A questo scopo, in linea di massima occorre dimostrare:

- per la messa in servizio di un singolo sottosistema, l'integrazione sicura tra tale sottosistema e tutti gli altri sottosistemi in cui esso è integrato,
- per la messa in servizio di un veicolo, l'integrazione sicura tra i sottosistemi pertinenti del veicolo (solo nel caso della prima autorizzazione) e tra il veicolo e la rete in questione.

Tuttavia, i controlli sull'integrazione sicura non sono sempre obbligatori; ad esempio, nel caso dei veicoli, il capo V della direttiva 2008/57/CE ha soppresso tali obblighi per i veicoli già autorizzati in un SM e circolanti in un altro SM, sempreché sussistano condizioni specifiche.

L'integrazione sicura rientra fra i requisiti essenziali (articolo 15, paragrafo 1) e quindi in linea di massima è disciplinata da STI o da norme nazionali (articolo 17).

Ai fini della dimostrazione dell'integrazione sicura mediante l'applicazione dell'MCS-VR, il richiedente deve:

- fare riferimento ai requisiti delle STI o alle norme nazionali applicando il primo criterio di accettazione dei rischi, vale a dire l'applicazione dei codici di buona pratica, oppure
- qualora il caso considerato non sia disciplinato dalle STI e dalle norme nazionali, procedere a una stima accurata dei rischi o a uno studio analogo per individuare i requisiti mancanti (terzo e secondo criterio di accettazione dei rischi dell'MCS-VR), da rendere pubblici in modo da rendere trasparente ciò che viene accettato dall'ANS.

Come indicato nell'MCS-VR, l'applicazione dell'MCS-VR per l'integrazione in condizioni di sicurezza non deve comportare requisiti confliggenti con quelli stabiliti nelle STI. Questo principio vale, per analogia, anche per le norme nazionali. In pratica, quando esistono requisiti indicati nelle STI o norme nazionali, essi mantengono carattere obbligatorio; diversamente, l'interoperabilità non sarebbe mai realizzata.

*Conclusioni:*

- *Nel caso in cui l'interfaccia tra un veicolo e una rete sia oggetto di un requisito indicato in una STI o una norma nazionale, il richiedente considera tale STI o norma un codice di buona pratica e l'evento o gli eventi pericolosi per i quali sono stati definiti requisiti in tale STI o norma nazionale si considerano controllati se sono soddisfatti i requisiti della STI o della norma nazionale. In pratica, se i requisiti della STI o norma nazionale contemplano il requisito essenziale della sicurezza (cioè tutti gli eventi pericolosi pertinenti), l'integrazione in condizioni di sicurezza è dimostrata attraverso l'applicazione della STI o norma nazionale.*

— Se vi sono eventi pericolosi per i quali le STI o le norme nazionali non prevedono requisiti, allora le STI o le norme nazionali non soddisfano pienamente i requisiti essenziali e deve essere attivata la procedura prevista per le carenze dall'articolo 7. Questi «requisiti mancanti» dovrebbero essere presi in considerazione nelle future revisioni delle STI nell'obiettivo di estendere progressivamente l'oggetto delle STI fino a coprire tutti gli aspetti delle interfacce interoperabili. Nel frattempo, i rischi sono gestiti dal richiedente per confronto con un sistema di riferimento o mediante un'analisi accurata dei rischi a norma del regolamento sull'MCS-VR.

— Ai fini dell'interoperabilità, è necessario che la compatibilità tecnica e l'integrazione sicura tra veicolo e rete siano dimostrate facendo riferimento a norme. A questo scopo, è opportuno che le STI trattino compiutamente entrambi gli aspetti.

Si sottolinea che tutti i requisiti relativi all'autorizzazione di messa in servizio figurano nella direttiva 2008/57/CE e che è richiesta l'ottemperanza simultanea alla direttiva 2008/57/CE e alla direttiva 2004/49/CE. Pertanto:

— se per mantenere il livello di sicurezza esistente a norma della direttiva 2004/49/CE sono necessari dei requisiti aggiuntivi rispetto a quelli previsti dalle STI, per non creare restrizioni alla circolazione dei treni conformi alle STI tali requisiti devono:

— essere formulati sotto forma di requisiti riguardanti l'infrastruttura o l'esercizio (da inserire nelle STI pertinenti come casi specifici debitamente giustificati), altrimenti

— se non è possibile non introdurre una misura riguardante i veicoli, tale misura deve essere inserita nella STI pertinente come caso specifico debitamente giustificato,

— gli SM non dovrebbero invocare la direttiva 2004/49/CE per imporre requisiti aggiuntivi in materia di autorizzazione di messa in servizio.

### 5.3.3. Compatibilità tra veicoli

Nella formazione dei treni, le IF devono usare veicoli tecnicamente compatibili con la rete nonché accoppiabili tra loro. Poiché il sistema di accoppiamento può essere lasciato alla discrezione di un'IF per la gestione della flotta della stessa IF oppure essere demandato a un accordo tra diverse IF per la gestione di una flotta condivisa, non vi sono elementi che indichino la necessità di utilizzare in tutti i veicoli ferroviari un unico tipo di organo di attacco ai fini dell'interoperabilità o del conseguimento del livello ottimale di armonizzazione.

Tuttavia, poiché dopo l'accoppiamento i veicoli devono rimanere sicuri, la STI deve comprendere almeno i requisiti funzionali relativi all'accoppiamento che devono essere verificati nell'ambito della procedura di verifica «CE».

Una situazione specifica riguarda i carri utilizzati per i trasporti a carro singolo nella rete a scartamento normale. Viste le dimensioni di tale flotta, si potrebbe prendere in considerazione l'inserimento nelle STI di specifiche su un organo di attacco normale; tuttavia, poiché un organo di questo tipo non è necessario ai fini dell'interoperabilità, le specifiche corrispondenti non dovrebbero essere rese obbligatorie per tutti i carri, ma applicarsi soltanto ai carri che lo utilizzano. L'ERA sta valutando quale possa essere la collocazione ottimale per tali specifiche: se le IF hanno dei veicoli in comune in virtù di un accordo commerciale (ad esempio il GCU), la collocazione migliore ai fini della gestione di tali specifiche è rappresentata dall'accordo stesso, da norme volontarie, da norme armonizzate oppure dalle STI?

*Conclusione: se la STI include una specifica intesa ad assicurare la compatibilità tra veicoli, tale specifica viene verificata nell'ambito della procedura di verifica «CE». Tuttavia, non vi sono elementi che indichino la necessità di utilizzare lo stesso tipo di organo di attacco in tutti i veicoli ferroviari.*

## 5.4. Autorizzazione dei veicoli conformi alle STI e dei veicoli non conformi alle STI

### 5.4.1. Autorizzazione dei veicoli conformi alle STI

Le disposizioni relative alla prima autorizzazione sono contenute nell'articolo 22 della direttiva 2008/57/CE.

Se tutti i sottosistemi integrati nel veicolo sono stati autorizzati conformemente alle disposizioni del capo IV della direttiva 2008/57/CE, lo SM autorizza direttamente il veicolo senza ulteriori verifiche perché le verifiche, comprese quelle riguardanti la compatibilità tecnica e l'integrazione in condizioni di sicurezza, sono già state eseguite nell'ambito della procedura di messa in servizio dei sottosistemi [articolo 15 e articolo 22, paragrafo 2, lettera a)]. Se i sottosistemi integrati nel veicolo non sono stati autorizzati conformemente alle disposizioni del capo IV della direttiva 2008/57/CE, si applicano le disposizioni di cui ai paragrafi seguenti.

Nel caso di veicoli provvisti di tutte le necessarie dichiarazioni «CE» di verifica, si distinguono due tipi di compatibilità tecnica: la compatibilità tecnica fra i sottosistemi del veicolo e la compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete [articolo 22, paragrafo 2, lettera b)].

Allo stesso modo, è prevista una verifica separata dell'integrazione in condizioni di sicurezza tra i sottosistemi integrati nel veicolo e dell'integrazione in condizioni di sicurezza tra il veicolo e la rete.

L'OD verifica la conformità alle norme nazionali riguardanti i punti in sospeso e i casi specifici.

Per le autorizzazioni supplementari si applica l'articolo 23 della direttiva 2008/57/CE.

La direttiva 2008/57/CE dispone il mutuo riconoscimento dei diversi sistemi adottati per rispettare i requisiti essenziali al fine di non costringere ad effettuare nuove verifiche in occasione di un'autorizzazione supplementare.

L'ANS può imporre ulteriori requisiti o analisi supplementari dei rischi (sulla base dell'MCS-VR) soltanto in relazione ai seguenti elementi:

- compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete in questione, incluse le norme nazionali applicabili ai punti in sospenso necessarie per assicurare tale compatibilità,
- norme nazionali applicabili ai casi specifici debitamente identificati nelle STI pertinenti.

*Conclusione: gli SM non dovrebbero mettere in discussione le norme nazionali relative a punti in sospenso non riguardanti le compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete.*

Questo non significa tuttavia che le norme nazionali non riguardanti la compatibilità tecnica tra veicolo e rete siano automaticamente considerate equivalenti e quindi classificate all'interno del gruppo A nel documento di riferimento; significa invece che, per i veicoli conformi alle STI, il documento di riferimento viene usato unicamente per i punti in sospenso riguardanti la compatibilità tecnica tra veicolo e rete oppure in casi specifici. Successivamente all'adozione del documento di riferimento di cui all'articolo 27 della direttiva, solo per questi due punti (compatibilità tecnica tra veicolo e rete e casi specifici) non è ammessa la messa in discussione, da parte dell'ANS, di requisiti che sono oggetto di riconoscimento e quindi sono classificati nel gruppo A ai sensi dell'allegato VII della direttiva 2008/57/CE.

*Esempio: non sono necessarie verifiche supplementari per un'autorizzazione supplementare di veicoli conformi alla STI CCS che operano su linee conformi alla STI CCS [a condizione che gli uni e le altre siano stati certificati come pienamente conformi alle specifiche di cui alla decisione 2010/79/CE della Commissione <sup>(1)</sup>].*

*Allo stesso modo,*

*se per un veicolo conforme alla STI CCS si richiede un'autorizzazione supplementare per una rete non conforme alla STI CCS, le verifiche in materia di CCS possono riguardare unicamente la compatibilità tecnica tra i sistemi CCS installati a bordo del veicolo e lungo la rete.*

#### 5.4.2. Autorizzazione dei veicoli non conformi alle STI

Le disposizioni relative ai veicoli non conformi alle STI si applicano ai veicoli non conformi a tutte le STI in vigore, inclusi i veicoli oggetto di deroga, o quando un numero significativo dei requisiti essenziali non sia stato previsto da una o più STI. In quest'ultimo caso, si utilizza per semplicità il termine «non conformi alle STI» anche per i veicoli che in realtà sono conformi a tutte le STI pertinenti.

Per la prima autorizzazione si applica l'articolo 24 della direttiva 2008/57/CE, che prevede una procedura molto simile a quella utilizzata per i veicoli conformi alle STI. La differenza principale è che la portata delle verifiche da effettuare a fronte delle norme nazionali è definita dall'elenco dei parametri riportato nel documento di riferimento, mentre per i veicoli conformi alle STI la portata delle verifiche da effettuare a fronte delle norme nazionali è definita dalle norme necessarie per accertare la compatibilità tecnica con la rete, dall'elenco dei punti in sospenso e dai casi specifici previsti in ogni STI.

Per le parti che rientrano nel campo di applicazione delle STI si applica comunque la procedura di verifica «CE», che come discusso in precedenza si utilizza per gli aspetti legati alla compatibilità tecnica e all'integrazione in condizioni di sicurezza.

Per le autorizzazioni supplementari si applica l'articolo 25 della direttiva 2008/57/CE.

In questo caso, la portata delle verifiche è più ampia e non è soggetta alle medesime restrizioni che si applicano nel caso dei veicoli conformi alle STI. Gli SM possono invocare qualsiasi norma necessaria per assicurare il rispetto i requisiti essenziali, a condizione che tali norme facciano riferimento a parametri inclusi nel documento di riferimento. Tuttavia:

- essi non possono contestare le parti della prima autorizzazione non riguardanti la rete a meno che non dimostrino al richiedente l'esistenza di un serio rischio sotto il profilo della sicurezza. Questa opzione non può essere fatta valere dalle ANS per i veicoli conformi alle STI, né si può applicare per i veicoli non conformi alle STI nel caso in cui le norme che disciplinano il parametro in questione siano incluse nel gruppo A. Poiché anche in caso di contestazione è fatta salva la libera circolazione dei sottosistemi (articolo 16), la prima verifica dei requisiti essenziali relativi ai sottosistemi da parte dello SM prevale e la seconda ANS può invocare nuove verifiche soltanto se la prima verifica non era stata oggetto di una dichiarazione «CE» di verifica,

<sup>(1)</sup> GU L 37 del 10.2.2010, pagg. 74.



- essi possono chiedere una valutazione dei rischi o l'effettuazione di prove per verificare la conformità alle norme nazionali in relazione a qualsiasi documento relativo allo stato di servizio e qualsiasi dimostrazione di compatibilità con la rete. Tuttavia, una volta adottato il documento di riferimento, la verifica può essere effettuata solamente in relazione alle norme appartenenti ai gruppi B e C.

Molti SM distinguono tra requisiti che si applicano ai veicoli autorizzati esistenti e requisiti che si applicano per l'autorizzazione di veicoli nuovi e ristrutturati/rinnovati. Se per un veicolo non conforme alle STI viene presentata domanda di autorizzazione supplementare in un secondo SM, ai sensi dell'articolo 25 il secondo SM può verificare unicamente la compatibilità con la propria rete. Il secondo SM riconosce la validità della prima autorizzazione, anche se rilasciata nell'ambito di un sistema precedente, tranne nel caso in cui sussista un serio rischio per la sicurezza, coerentemente con la necessità di evitare discriminazioni tra veicoli autorizzati inizialmente in uno SM e veicoli autorizzati inizialmente in un altro SM.

Pertanto, nelle norme nazionali gli SM dovrebbero precisare, per chiarezza, quali disposizioni si applicano a tutti i sottosistemi in servizio e quali norme invece devono essere rispettate unicamente dai sottosistemi nuovi e ristrutturati/rinnovati per i quali è necessaria l'autorizzazione di messa in servizio.

#### 5.5. *Autorizzazione di tipi di veicoli*

La direttiva 2008/57/CE stabilisce due procedure per l'autorizzazione di tipi di veicoli:

- la prima autorizzazione può essere rilasciata a un tipo di veicolo (articolo 26, paragrafo 1), anziché a un veicolo di quel tipo, sulla scorta di un esame del tipo (il termine «esame del tipo» non indica un semplice esame a tavolino dei disegni, ma comprende tutte le prove necessarie da effettuare su un prototipo). Se la prima autorizzazione è rilasciata a un tipo di veicolo, le eventuali autorizzazioni dei veicoli sono rilasciate sulla base di una dichiarazione di conformità a tale tipo senza bisogno di ulteriori verifiche (articolo 26, paragrafo 3),

in alternativa:

- la prima autorizzazione può essere rilasciata a un singolo veicolo; in tal caso, con il veicolo deve essere autorizzato contemporaneamente il tipo di veicolo (articolo 26, paragrafo 2).

Inoltre, se un veicolo ottiene un'autorizzazione supplementare di messa in servizio in un secondo SM, anche il tipo di veicolo deve essere autorizzato nel secondo SM e le successive autorizzazioni di veicoli in tale SM devono essere rilasciate sulla base di una dichiarazione di conformità a tale tipo senza bisogno di ulteriori verifiche.

#### 5.6. *Autorizzazione dei veicoli destinati a circolare sulla TEN e fuori dalla TEN*

L'ambito di applicazione geografico delle STI fin qui adottate è costituito dalla rete TEN-T ferroviaria (allegato I). Il 29 aprile 2010, la Commissione ha conferito mandato all'Agenzia per l'ampliamento del campo di applicazione delle STI.

Ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE, fino a quando l'estensione dell'ambito di applicazione delle STI a tutta la rete ferroviaria non sarà effettiva:

a) la procedura di messa in servizio:

- di veicoli e sottosistemi controllo-comando e segnalamento a bordo, di cui è previsto un utilizzo almeno parziale nella parte della rete che non rientra ancora nell'ambito di applicazione delle STI, per tale parte della rete,
- di sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento sui binari nelle parti della rete che non rientrano ancora nell'ambito di applicazione delle STI,

è conforme alle norme nazionali di cui all'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE<sup>(1)</sup>;

b) l'autorizzazione di messa in servizio di veicoli di cui è previsto un utilizzo occasionale nella parte della rete che non rientra ancora nell'ambito di applicazione delle STI, per tale parte del sistema, è conforme agli articoli da 21 a 27 e alle norme nazionali di cui all'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE.

In pratica, per essere autorizzato a circolare su tutta la rete di uno SM, un veicolo deve essere sottoposto a verifica sulla base di due serie di norme nel primo caso (una per la circolazione sulla rete TEN-T e una per la circolazione al di fuori della TEN), a meno che lo SM non abbia stabilito diversamente nelle misure nazionali di esecuzione della direttiva 2008/57/CE; viceversa, se si prevede che sia destinato a un utilizzo occasionale fuori dalla TEN deve essere sottoposto a verifica sulla base di una sola serie di norme.

<sup>(1)</sup> La direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 345 del 23.12.2008, pag. 62) ha modificato la direttiva 2004/49/CE introducendo modifiche del contenuto dell'allegato III che hanno reso superfluo il riferimento all'articolo 8.

### 5.7. Autorizzazione dei veicoli provenienti da paesi terzi

Il principio generale è che prima di essere usato su una rete, un veicolo proveniente per la prima volta da un paese terzo deve ottenere l'autorizzazione di messa in servizio da parte dell'autorità nazionale di sicurezza competente per tale rete (articolo 21, paragrafo 1).

Nel caso di veicoli che circolano da uno Stato membro a un paese terzo o viceversa su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale della Comunità o che sono soggetti a casi specifici o deroghe, possono applicarsi accordi internazionali (articolo 21, paragrafo 11). Questa situazione riguarda tipicamente i veicoli che circolano tra gli Stati baltici e paesi terzi utilizzando lo scartamento russo.

In deroga ai principi generali, le autorizzazioni di messa in servizio rilasciate prima del 19 luglio 2008, comprese quelle rilasciate in virtù di accordi internazionali quali RIC e RIV, restano valide alle condizioni alle quali sono state rilasciate (articolo 21, paragrafo 12).

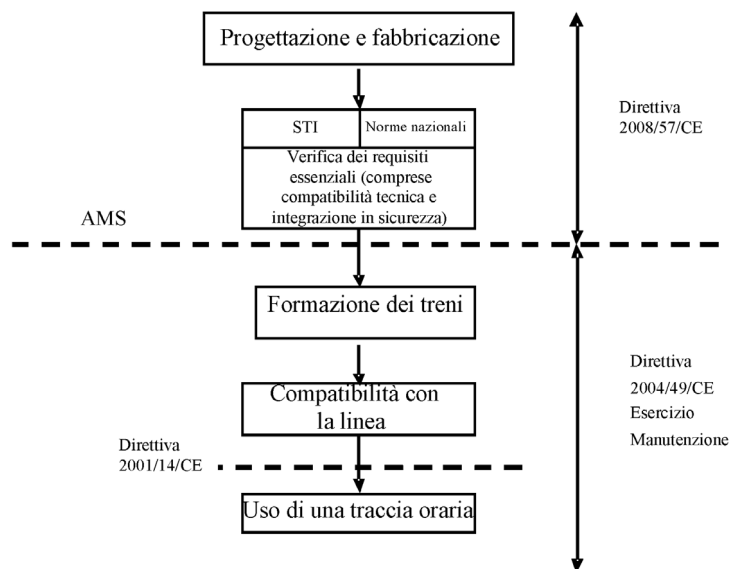
In relazione agli accordi internazionali, occorre infine ricordare che quando l'UE è parte di tali accordi, le disposizioni in essi contenute sono vincolanti per l'UE e per gli Stati membri. Ad esempio, quando l'UE sarà parte a pieno titolo della convenzione COTIF 99 e applicherà l'appendice ATMF riveduta, i veicoli autorizzati in un paese terzo che applica la COTIF potranno entrare sulla rete dell'UE se sono stati autorizzati da un'autorità competente sulla base di requisiti identici o equivalenti a quelli in vigore nell'UE e in seguito a una procedura simile di valutazione della conformità. L'appendice ATMF riveduta precisa le condizioni che danno adito al mutuo riconoscimento delle autorizzazioni rilasciate all'interno e all'esterno dell'UE e che quindi permetterebbero di entrare nell'UE senza bisogno di un'autorizzazione supplementare, cosa che dovrebbe avvenire per i carri merci analogamente a quanto accadeva con il vecchio regime RIV.

## 6. Procedura da seguire dopo l'autorizzazione

### 6.1. Composizione di un treno

Una volta che un veicolo è stato autorizzato, l'IF lo può utilizzare in composizione a un treno.

In base alla STI OPE (punto 4.2.2.5 «Composizione del treno»), l'IF definisce le norme e procedure per la composizione dei treni e i vincoli da rispettare in questo processo (ad esempio sagoma limite di carico dei carri merci aperti, collocazione delle merci pericolose in una determinata posizione, potenza di trazione e di frenatura minime da rispettare). I processi da attuare per rispettare tali norme sono oggetto dell'SGS dell'IF.



### 6.2. Verifica della compatibilità con l'itinerario

Le procedure finalizzate ad assicurare la compatibilità del treno con la tratta di linea (per aspetti tra cui ad esempio la lunghezza massima, il tipo di elettrificazione, il raggio minimo delle curve) sono oggetto dell'SGS dell'IF, che deve tenere conto delle disposizioni/condizioni relative all'esercizio del treno contenute nella STI OPE <sup>(1)</sup> e nelle norme nazionali.

<sup>(1)</sup> Decisione 2006/920/CE della Commissione, dell'11 agosto 2006, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 359 del 18.12.2006, pag. 1) e decisione 2008/231/CE della Commissione, del 1° febbraio 2008, relativa alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio» del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 96/48/CE che abroga la decisione 2002/734/CE della Commissione del 30 maggio 2002 (GU L 84 del 26.3.2008, pag. 1).

Prima di chiedere al GI l'accesso alla rete per i treni, l'IF deve conoscere le caratteristiche dell'accesso che il GI ha offerto in vendita. L'IF deve essere certa che la tratta per la quale intende acquistare l'accesso consenta la circolazione dei veicoli e treni che l'IF intende farvi viaggiare.

Nel registro dell'infrastruttura le IF dovrebbero trovare le informazioni sulla natura dell'infrastruttura necessarie per stabilire se il treno che intendono far viaggiare è compatibile con la tratta specifica. Per ogni parametro, il GI dovrebbe descrivere nel registro i valori limite mantenuti nelle varie tratte. Il registro dovrebbe anche permettere di stabilire la conformità quando la STI presenta più opzioni tra cui scegliere o lascia al GI la libertà di utilizzare le norme nazionali.

Le IF fanno affidamento sull'integrità di queste informazioni per garantire un esercizio sicuro dei loro treni.

L'obbligo per il GI di rendere pubbliche le informazioni sulla la natura dell'infrastruttura esiste già oggi [direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> in relazione all'accesso alla rete; direttive 2004/49/CE, 2008/57/CE e STI OPE in relazione all'esercizio]. Fino a quando il registro dell'infrastruttura non sarà in vigore, completo e operativo, il GI dovrebbe pubblicare le informazioni in altra forma. Questo non conferisce al GI la facoltà di imporre una sorta di seconda autorizzazione ai veicoli/treni delle IF. Una volta che un'IF ha appurato, consultando il registro dell'infrastruttura e la documentazione tecnica dei veicoli e considerando le restrizioni riguardanti l'autorizzazione di messa in servizio del veicolo, che la tratta è compatibile con i veicoli che intende usare nel treno, essa dovrebbe fare riferimento alle disposizioni della STI OPE (in particolare ai punti 4.2.2.5 «Composizione del treno», 4.2.2.6 «Frenatura del treno» e 4.2.2.7 «Accertamento dell'idoneità a circolare del treno») per appurare se vi siano restrizioni riferibili al treno che impediscano di far circolare il treno sull'itinerario (ad esempio limiti di velocità, limiti di lunghezza, limiti di alimentazione).

Una volta appurata la compatibilità tra itinerario e treno, l'IF può far circolare il treno.

È importante notare che ai sensi della direttiva 2004/49/CE ogni GI e IF è responsabile della propria parte del sistema. L'IF è l'unica responsabile dell'esercizio sicuro dei treni e pertanto il GI, il cui ruolo si limita alla gestione dell'infrastruttura, non ha alcuna responsabilità in relazione all'esercizio dei treni, fatta eccezione per il rilascio dell'autorizzazione per il movimento.

### 6.3. *Ottenimento della traccia oraria (assegnazione della capacità)*

L'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 2001/14/CE recita: «Le imprese ferroviarie hanno diritto, su base non discriminatoria, al pacchetto minimo di accesso nonché all'accesso ai servizi sulla linea elencati nell'allegato II. I servizi di cui al punto 2 dell'allegato II sono forniti su base non discriminatoria e le richieste da parte delle imprese ferroviarie possono essere rifiutate unicamente se esistono alternative valide alle condizioni di mercato».

Pertanto, le IF godono di un diritto di accesso; esse non sono tenute a chiedere al GI un permesso/autorizzazione/accettazione di accesso né, d'altra parte, il GI può imporre un'autorizzazione per il treno/veicolo o un processo di «accettazione» (ad esempio sotto forma di «accettazione dell'itinerario») nel quadro del regime di accesso. Tutte le questioni relative alla sicurezza e alla compatibilità tecnica sono disciplinate dalle direttive sull'interoperabilità e sulla sicurezza; solo l'ANS ha potestà di autorizzazione mentre è responsabilità dell'IF accertarsi che i treni e i veicoli che utilizza siano compatibili con l'infrastruttura.

Se, durante il processo di autorizzazione, un GI o un'IF nutre preoccupazioni in merito all'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo o attrezzatura fissa di un altro soggetto, è opportuno che le porti all'attenzione dell'altro soggetto; se le preoccupazioni permangono, è opportuno che la questione venga sottoposta all'ANS, che dovrebbe tenerne conto nella decisione sull'autorizzazione.

Se un GI o un'IF nutre preoccupazioni in merito all'utilizzo di un veicolo o attrezzatura fissa su una linea specifica, è opportuno che porti queste preoccupazioni all'attenzione dell'altro soggetto nell'obiettivo di pervenire a una soluzione concordata. Nell'impossibilità di pervenire a una tale soluzione, è opportuno che la questione venga sottoposta all'ANS, a cui spetta prendere una decisione in virtù delle competenze che le sono conferite.

I GI non hanno alcun ruolo in materia di rilascio di permessi nell'autorizzazione dei veicoli, ma in virtù della direttiva 2001/14/CE ad essi compete l'assegnazione della capacità. L'assegnazione di una traccia oraria è in effetti un'assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria a un treno. La capacità può non essere sufficiente a soddisfare tutte le richieste presentate dalle IF; in questo caso, si applicano i principi stabiliti dalla direttiva 2001/14/CE.

## 7. **Modifiche di un sottosistema o veicolo già autorizzato**

### 7.1. *Procedura da seguire*

I sottosistemi devono essere conformi alle STI vigenti al momento della loro messa in servizio, del loro rinnovamento o della loro ristrutturazione (articolo 5, paragrafo 2); tuttavia, la ristrutturazione o il rinnovamento non comportano automaticamente la necessità di ottenere una nuova autorizzazione di messa in servizio del sottosistema.

<sup>(1)</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

Ai sensi dell'articolo 20 della direttiva 2008/57/CE, lo SM esamina il fascicolo presentato dall'ente appaltante o dal fabbricante e tenendo conto della strategia di attuazione indicata nelle STI decide se l'importanza dei lavori giustifichi la necessità di una nuova autorizzazione di messa in servizio. Se è necessaria una nuova autorizzazione, lo SM decide in quale misura le STI debbano essere applicate al progetto. È necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio ogniqualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato possa risentire negativamente dei lavori previsti (quando i lavori determinano un cambiamento significativo dello stato di funzionamento del sottosistema — caratteristiche tecniche oggetto di STI o di norme tecniche nazionali). Se lo stato di funzionamento non risulta modificato, non occorre una nuova autorizzazione.

Per quanto riguarda la procedura di verifica «CE» dei sottosistemi, poiché la ristrutturazione o il rinnovamento possono non riguardare tutto il sottosistema, il richiedente può chiedere una «dichiarazione intermedia di verifica» per la parte ristrutturata/rinnovata al fine di farsi rilasciare il relativo attestato dall'ON e redigere la dichiarazione corrispondente [allegato VI <sup>(1)</sup>]. Tuttavia, nei casi in cui è richiesta una nuova autorizzazione di messa in servizio, ai fini del rilascio dell'autorizzazione è necessario espletare la procedura prevista per il rilascio dell'attestato «CE» di verifica e la dichiarazione «CE» di verifica. In questo caso, gli attestati e la dichiarazione riportano il riferimento preciso delle STI o parti di STI che non sono state prese in considerazione per l'accertamento della conformità durante la procedura di verifica «CE».

#### 7.2. *Relazione tra casi specifici, deroghe e applicazione parziale delle STI in caso di rinnovo/ristrutturazione*

La direttiva 2008/57/CE non stabilisce una gerarchia tra deroghe (articolo 9), casi specifici (articolo 5, paragrafo 5) e applicazione parziale delle STI in caso di rinnovo/ristrutturazione (articolo 20).

Nella scelta se preferire il ricorso a deroghe o l'inserimento di casi specifici nelle STI, al fine di ridurre la burocrazia si raccomanda di tenere conto dei seguenti principi:

- le difformità permanenti identificate rispetto al sistema target definito nel capitolo 4 delle STI dovrebbero essere oggetto di casi specifici; questo permetterebbe di evitare un numero elevato di richieste di deroga (la necessità di prevedere un caso specifico deve essere dichiarata dallo SM durante la redazione della STI in modo che il caso specifico possa essere inserito nella STI),
- i casi di difformità temporanea o locale/occasionale rispetto a una STI dovrebbero essere oggetto di richieste di deroga; questo permetterebbe di evitare l'inserimento di un numero elevato di casi specifici nelle STI.

In fase di realizzazione di un progetto, è opportuno porsi le seguenti domande nell'ordine indicato:

- a) è possibile realizzare il sistema target?
- b) in caso negativo, nella STI è previsto un caso specifico?
- c) in caso negativo, si tratta di un caso che giustifica una richiesta di deroga?
- d) in caso negativo e se si tratta di un progetto di ristrutturazione/rinnovamento, quale parte del sistema target si può realizzare? (in alcuni casi, la strategia di attuazione di una STI può prevedere disposizioni sull'argomento.)

Nei casi a) e b), lo SM può decidere senza l'intervento della Commissione o di altri SM; viceversa, nei casi c) e d) la Commissione e gli altri SM devono avere accesso alle informazioni e, in alcuni casi, possono intervenire:

- attraverso la procedura di comitato (Commissione e tutti gli SM),
- oppure attraverso discussioni bilaterali (Commissione e SM interessato).

Nei casi c) e d), l'applicazione parziale della STI non è raccomandata nel caso dell'infrastruttura e delle attrezzature lungo la linea, perché può ostacolare per un lungo periodo la libera circolazione dei treni. Nel caso del materiale rotabile, l'applicazione parziale della STI risulta meno gravosa perché le sue conseguenze ricadono unicamente sul detentore del veicolo e sulle IF che lo utilizzano. Infine, la comunicazione delle informazioni prescritta ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 2, riveste grande utilità ai fini della determinazione degli sviluppi futuri/revisioni delle STI e del progresso dell'interoperabilità. Essa consente inoltre alla Commissione di verificare la corretta applicazione della direttiva 2008/57/CE.

È opportuno ricordare che casi specifici e deroghe possono esistere anche per i nuovi progetti.

<sup>(1)</sup> L'allegato VI è attualmente in fase di modifica da parte della Commissione.

## 8. Ruoli e responsabilità

La direttiva 2008/57/CE definisce una serie di ruoli e responsabilità che competono a vari soggetti. In alcuni casi a un soggetto può essere attribuita più di una responsabilità. I soggetti possono in qualche caso subappaltare particolari compiti, ma non possono creare nuovi requisiti, ruoli o responsabilità. Un subfornitore è soggetto agli stessi vincoli a cui sono sottoposti i soggetti responsabili e deve agire come tali soggetti. I soggetti che subappaltano mantengono la totale responsabilità.

### 8.1. Richiedente l'autorizzazione di messa in servizio

Il «richiedente» non è un'unica entità; è il soggetto che presenta una richiesta. La direttiva 2008/57/CE prevede la figura del richiedente in relazione alle richieste di:

- dichiarazioni intermedie di verifica
- verifica «CE»
- verifica ai sensi delle norme nazionali
- valutazione degli MCS [regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione]
- autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema
- prima autorizzazione di messa in servizio di un veicolo
- autorizzazione supplementare di messa in servizio di un veicolo
- autorizzazione di un tipo di veicolo.

Il richiedente l'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema:

- presenta la richiesta di autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema
- si assicura che il sottosistema sia stato sottoposto alla procedura di verifica e fornisce all'ANS i documenti necessari per dimostrarlo
- può essere responsabile di quanto segue, ai sensi dell'articolo 20:
  - «In caso di rinnovo o di ristrutturazione l'ente appaltante o il fabbricante presentano un fascicolo con la descrizione del progetto presso lo Stato membro interessato»
- se del caso, invita l'organismo di valutazione dell'MCS-VR a produrre il rapporto di valutazione della sicurezza.

Allo stesso modo, il richiedente l'autorizzazione di un veicolo:

- presenta la richiesta
- presenta un «fascicolo» (articolo 23, veicoli conformi alle STI) o un «fascicolo tecnico» (articolo 25, veicoli non conformi alle STI) nel caso delle autorizzazioni supplementari.

*Nota 1: se il richiedente un'autorizzazione di messa in servizio è un'IF o in GI, su di esso ricadono tutte le responsabilità attribuite al richiedente l'autorizzazione di messa in servizio, ma ciò non ha alcuna relazione con la sua attività di IF o GI. Il fatto che si tratti di un'IF o di un GI (o anche di un'altra impresa) non incide in alcun modo sui suoi ruoli e sulle sue responsabilità in quanto richiedente un'autorizzazione di messa in servizio.*

*Nota 2: il richiedente l'autorizzazione di messa in servizio non è necessariamente il soggetto che organizza la procedura di verifica «CE» e la procedura di verifica nazionale. Ad esempio, per un veicolo la procedura completa di verifica (selezione dell'ON e invito ad avviare la procedura di verifica, predisposizione della dichiarazione «CE», organizzazione della verifica della conformità alle norme nazionali da parte dell'OD e organizzazione della valutazione dei rischi) può essere organizzata dal fabbricante e l'autorizzazione di messa in servizio può essere successivamente richiesta dal proprietario o detentore del veicolo.*

### 8.2. *Impresa ferroviaria (IF)*

Le imprese ferroviarie sono, al pari dei fabbricanti, dei detentori ecc., soggetti che possono agire come richiedenti.

L'articolo 15, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE richiama l'obbligo imposto dalla direttiva 2004/49/CE alle IF di assicurare, attraverso l'SGS, la conformità dei sottosistemi e veicoli ai requisiti essenziali. Da tale obbligo deriva l'obbligo di mantenere la compatibilità tecnica. Affinché sia mantenuta la compatibilità tecnica, applicando l'SGS l'IF si assicura che i veicoli che fa circolare siano mantenuti conformi alle STI e alle norme nazionali che definiscono i requisiti di compatibilità tecnica tra veicoli e infrastruttura.

### 8.3. *Gestore dell'infrastruttura (GI)*

Questo punto si applica al GI unicamente nella sua funzione di gestore dell'infrastruttura e non in quella di soggetto che provvede all'ispezione/manutenzione/esercizio di treni.

Al GI è attribuita una responsabilità diretta in materia di agevolazione del processo di autorizzazione. Nel caso delle prove supplementari richieste dall'ANS, l'articolo 23, paragrafo 6, stabilisce: «Il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera con ogni mezzo affinché gli eventuali collaudi siano effettuati entro tre mesi dalla presentazione della domanda».

Inoltre, l'articolo 15, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE richiama l'obbligo imposto al GI dalla direttiva 2004/49/CE di provvedere, attraverso l'SGS, affinché i suoi sottosistemi siano conformi ai requisiti essenziali. Da tale obbligo deriva l'obbligo di mantenere la compatibilità tecnica.

Per ottemperare all'obbligo di mantenere la compatibilità tecnica (nonché di rispettare gli altri requisiti essenziali) nell'utilizzo dei veicoli sulla rete, applicando l'SGS il GI provvede affinché i suoi sottosistemi siano mantenuti conformi alle STI e alle norme nazionali che definiscono i requisiti di compatibilità tecnica tra veicoli e infrastruttura. Nei casi in cui la rete non è conforme alle STI o alle norme nazionali, il GI dovrebbe assicurare il rispetto di una serie dichiarata di limiti pubblicati nel RINF.

Per mantenere la compatibilità tecnica, applicando l'SGS il GI dovrebbe informare le IF circa le caratteristiche dell'infrastruttura nelle diverse tratte descrivendo i parametri che fanno riferimento alle specifiche del registro dell'infrastruttura. Per assicurare nel tempo il mantenimento della compatibilità della tratta con i treni, nella gestione e manutenzione della rete il GI dovrebbe attenersi ai limiti dichiarati e comunicare alle IF ogni cambiamento riguardante le caratteristiche dell'infrastruttura.

Anche i GI, come i fabbricanti, i detentori ecc., rientrano tra i soggetti che possono agire in veste di richiedenti.

### 8.4. *Soggetto responsabile della manutenzione (SRM)*

Ai sensi dell'articolo 14 bis della direttiva 2004/49/CE modificata dalla direttiva 2008/110/CE, a ciascun ogni veicolo, prima della messa in servizio, deve essere assegnato un SRM.

Tenendo presente che l'autorizzazione di messa in servizio è indipendente dall'esercizio di un veicolo da parte di un'IF o dalla manutenzione del veicolo da parte di un SRM e che la direttiva 2004/49/CE fa riferimento all'esercizio (utilizzo) e alla manutenzione di veicoli, l'SRM può essere assegnato al veicolo prima o dopo l'autorizzazione di messa in servizio dello stesso, ma in ogni caso prima della registrazione del veicolo nel registro di immatricolazione nazionale (l'SRM è infatti un campo obbligatorio del RIN) e prima dell'effettiva messa in servizio o dell'effettivo utilizzo sulla rete.

Da ciò consegue anche che l'SRM non ha alcun ruolo nel processo di autorizzazione, né alcuna rilevanza ai fini dello stesso.

### 8.5. *Organismo notificato (ON)*

Gli organismi notificati verificano la conformità alle STI e redigono l'attestato «CE» di verifica destinato al richiedente.

Conformemente a quanto stabilito dall'articolo 18, paragrafo 2, della direttiva 2008/57/CE, la verifica svolta dall'ON «comprende anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato, sulla scorta delle informazioni disponibili nella STI pertinente e nei registri di cui agli articoli 34 e 35».

Ne consegue che l'ON interviene nella verifica della compatibilità tecnica con altri sottosistemi, il che è coerente con il fatto che la compatibilità tecnica è oggetto delle STI. La portata di queste verifiche è limitata alle STI pertinenti.

Ogni ON prepara la documentazione tecnica riguardante le verifiche che ha effettuato.

#### 8.6. Organismo designato (OD)

A proposito degli organismi designati, l'articolo 17 della direttiva 2008/57/CE recita: «In tale occasione (quando si applicano norme nazionali), gli SM designano inoltre gli organismi incaricati di espletare, con riferimento a tali norme tecniche, la procedura di verifica di cui all'articolo 18» (procedura per la redazione della dichiarazione «CE» di verifica).

Pertanto, quando si applicano norme nazionali, l'OD espleta la stessa procedura dell'ON e prepara la documentazione tecnica riguardante le verifiche effettuate.

#### 8.7. Autorità nazionale di sicurezza (ANS)

Le ANS rilasciano le autorizzazioni di messa in servizio agendo in nome degli SM.

I compiti attribuiti all'ANS sono descritti nell'articolo 16 della direttiva 2004/49/CE. L'ANS adotta le sue decisioni entro i quattro mesi successivi alla presentazione di tutte le informazioni richieste, fatti salvi i limiti di tempo specifici stabiliti dall'articolo 21 della direttiva 2008/57/CE. Ciò significa che nel caso, ad esempio, di una richiesta di prima autorizzazione di messa in servizio di un veicolo, si applica il limite di quattro mesi.

Poiché le procedure possono richiedere diversi mesi, si raccomanda che le disposizioni applicate dall'ANS per uno specifico processo di autorizzazione siano quelle in vigore alla data della richiesta e che nel corso del processo non siano introdotte nuove disposizioni.

Nel caso di misure urgenti di cui gli SM valutino l'introduzione in seguito a incidenti o inconvenienti, gli SM dovrebbero aver cura di riconoscere che l'SGS dell'IF è il meccanismo primario di gestione dei nuovi rischi per l'esercizio dei veicoli eventualmente emersi nelle indagini o nei risultati riguardanti l'incidente/inconveniente nel contesto della supervisione.

Anche se uno SM ritiene che sia urgente adottare una nuova norma per l'autorizzazione di messa in servizio, esso deve seguire le procedure specificate nella normativa europea pertinente, compresa la notifica alla Commissione di un progetto di norma ai sensi della direttiva 98/34/CE o della direttiva 2004/49/CE. L'emanazione, l'applicazione e il controllo dell'applicazione di tali norme avvengono in maniera trasparente e non discriminatoria e non dovrebbero creare ostacoli aggiuntivi superflui nel sistema di trasporto ferroviario europeo.

Inoltre, l'esperienza acquisita in seguito al drammatico incidente avvenuto a Viareggio nel giugno 2009 insegna che le autorità competenti dovrebbero scambiarsi informazioni attraverso il network/gruppo di lavoro istituito dall'ERA prima di adottare misure nazionali urgenti; tale meccanismo di coordinamento migliora la qualità e la neutralità dell'analisi e permette di compiere scelte più informate riguardo alle misure opportune, siano esse obbligatorie o volontarie, europee o nazionali.

#### 8.8. Stato membro (SM)

Agli SM compete la responsabilità di recepire le direttive nella legislazione nazionale e di assicurare il rispetto delle stesse.

Riguardo alle autorizzazioni di messa in servizio, l'articolo 17 della direttiva 2008/57/CE attribuisce a ogni SM il compito di stilare e notificare l'elenco delle norme nazionali da applicare per assicurare il rispetto dei requisiti essenziali in presenza di deroghe, casi specifici (se il caso specifico lo richiede), punti in sospeso o qualora non esista una STI pertinente. Lo SM designa anche gli organismi responsabili della verifica della conformità alle norme nazionali e mette le norme nazionali a disposizione dei GI, delle IF e dei richiedenti l'autorizzazione di messa in servizio.

Qualora non esistano STI pertinenti, gli SM utilizzano, rendono pubbliche e applicano le norme che trattano i requisiti essenziali, compreso quello di compatibilità tecnica tra i veicoli e le reti presenti nel loro territorio. Per preservare l'interoperabilità nazionale ed evitare discriminazioni tra richiedenti, tali norme dovrebbero avere lo stesso livello di dettaglio delle STI e contenere prescrizioni non ambigue (in pratica, dovrebbero specificare i valori dei vari parametri, nonché i metodi di valutazione della conformità).

Agli SM compete anche la trasmissione delle notifiche agli ON e agli OD.

#### 8.9. Organismo di valutazione con riferimento all'MCS-VR (organismo di valutazione dell'MCS)

Un organismo di valutazione dell'MCS partecipa alla verifica dell'integrazione in condizioni di sicurezza quando lo prescrive l'articolo 15, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE con le modalità descritte nell'MCS-VR.

L'ANS può agire come organismo di valutazione dell'MCS nel contesto del rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio:

- nel contesto della procedura di verifica «CE» del sottosistema, nei casi in cui la STI prescrive l'intervento di un organismo di valutazione dell'MCS (articolo 7, paragrafo 3, dell'MCS-VR)
- conformemente alle prescrizioni dell'MCS-VR [articolo 2, paragrafo 2, lettera b), articolo 5, paragrafo 1, lettera a) e articolo 7, paragrafo 2, dell'MCS-VR].

Tuttavia, quando un'ANS agisce in veste di organismo di valutazione della sicurezza, questo compito dovrebbe essere separato funzionalmente e affidato a persone che non si occupano della richiesta di autorizzazione di messa in servizio e della decisione sul rilascio dell'autorizzazione.

## 9. Registri

### 9.1. Prospetto informativo della rete

Il prospetto informativo della rete è uno strumento istituito ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 2001/14/CE ai fini della concessione dei diritti di accesso e utilizzato dal GI per fornire tutte le informazioni, tra cui quelle riguardanti la «natura dell'infrastruttura», necessarie per presentare una richiesta di capacità su un particolare itinerario. L'IF deve conoscere la natura dell'infrastruttura sull'itinerario per poter stabilire se esso è compatibile con il treno che intende farvi circolare.

Dall'analisi dei prospetti informativi della rete esistenti, emerge che le informazioni fornite dai GI non sono armonizzate né sufficienti ai fini della verifica della compatibilità tecnica fra treno e rete. Nel contesto della rifusione della direttiva 2001/14/CE, per non introdurre compiti onerosi e sovrapposizioni, il prospetto informativo della rete e il registro dell'infrastruttura devono essere coerenti relativamente alle informazioni riguardanti la «natura dell'infrastruttura».

### 9.2. Registro dell'infrastruttura (RINF)

Il registro dell'infrastruttura è uno strumento introdotto per assicurare la compatibilità fra treni e tratte di linea e per descrivere la conformità delle infrastrutture nuove, rinnovate o ristrutturate messe in servizio ai sensi della direttiva 2001/16/CE. Il suo ambito di applicazione era inizialmente limitato alla TEN-T. Il contenuto del registro dell'infrastruttura deve essere descritto nelle STI pertinenti.

L'articolo 35 della direttiva 2008/57/CE ha confermato tale impostazione ampliando però l'ambito di applicazione alla totalità della rete.

Con l'ampliamento del suo ambito di applicazione, il registro dell'infrastruttura dovrebbe fornire le informazioni necessarie per accertare la compatibilità in maniera armonizzata e per assicurare l'applicazione della direttiva 2008/57/CE relativamente alla natura dell'infrastruttura, in coerenza con la direttiva 2001/14/CE.

Pertanto, ogni cambiamento della «natura dell'infrastruttura» tale da incidere sulla compatibilità dei treni rende necessario un aggiornamento della descrizione della rete, da effettuarsi secondo le specifiche che dovranno essere adottate (articolo 35).

Per consentire una verifica efficiente delle caratteristiche di compatibilità, è opportuno che i parametri del registro dell'infrastruttura e del registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati siano allineati.

### 9.3. Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati (RETVA)

Il registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati dovrebbe identificare singolarmente e in maniera univoca tutti i tipi di veicoli cui è stata rilasciata l'autorizzazione di messa in servizio sulla rete ferroviaria della Comunità al fine di:

- consentire alle ANS di semplificare l'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli conformi a un tipo autorizzato,
- agevolare il riconoscimento transnazionale mettendo a disposizione informazioni supplementari circa i tipi di veicoli autorizzati,
- consentire a ogni organizzazione interessata a gestire un'attività ferroviaria (impresa ferroviaria, proprietario o detentore di veicoli, società di noleggio ecc.) di sapere quali sono i tipi di veicoli di cui è stata autorizzata la messa in servizio in ciascuno SM e consentire ai richiedenti di prevedere con ragionevole certezza l'esito di una richiesta di autorizzazione di messa in servizio di un veicolo,
- consentire ad ANS, organismi investigativi ecc. di reperire le caratteristiche tecniche principali di ogni veicolo di cui sia stata autorizzata la messa in servizio,



- consentire all'Agenzia di reperire informazioni sui tipi autorizzati nei diversi SM, distinguendo tra veicoli conformi alle STI e veicoli non conformi alle STI,
- consentire a ogni organizzazione interessata all'esercizio di un'attività ferroviaria di farsi un'idea generale dei tipi di veicoli che potrebbero essere compatibili con una particolare rete. Il registro non deve essere utilizzato come controllo finale della compatibilità di un treno con una rete o una tratta di linea: un treno, infatti, può non essere compatibile con una linea anche quando tutti i veicoli che lo compongono sono compatibili con essa. La compatibilità treno-linea è oggetto delle disposizioni della STI OPE (cfr. sezione 5 del presente documento),
- conoscere le restrizioni che si applicano a un tipo di veicolo.

#### 9.4. Registro di immatricolazione nazionale (RIN)

Il RIN deve essere utilizzato per identificare tutti i veicoli autorizzati e per le seguenti finalità:

- come registro delle autorizzazioni e dei numeri identificativi assegnati ai veicoli,
- per la ricerca di informazioni sintetiche su un particolare veicolo a livello europeo,
- per consentire i contatti con proprietari e detentori,
- per l'individuazione dell'SRM di qualsiasi veicolo in servizio.

#### 9.5. Documento di riferimento

L'articolo 27 della direttiva 2008/57/CE dispone che sia adottato un documento di riferimento relativo alle norme nazionali applicate dagli SM ai fini della messa in servizio dei veicoli. Tale documento è utilizzato per:

- definire i parametri da verificare per l'autorizzazione dei veicoli (tali parametri devono coincidere con quelli che devono essere definiti nelle STI),
- stabilire l'equivalenza e la classificazione delle norme nazionali in materia di autorizzazione dei veicoli al fine di favorirne il riconoscimento reciproco.

Il documento di riferimento deve essere utilizzato per tutte le autorizzazioni di messa in servizio di veicoli cui si applica la direttiva 2008/57/CE quando è richiesta la conformità alle norme nazionali, sia per le linee TEN che per le linee non TEN. Per i veicoli conformi alle STI, esso consentirà la verifica della compatibilità tecnica con la rete e del rispetto delle norme nazionali in relazione ai casi specifici e ai punti in sospeso riconducibili alla compatibilità tecnica tra veicolo e rete. Per i veicoli non conformi alle STI, il documento di riferimento consentirà di mettere a confronto le norme nazionali in relazione all'elenco dei parametri che le ANS devono verificare ai fini del rilascio dell'autorizzazione, fatta eccezione per gli eventuali aspetti disciplinati da STI.

#### 9.6. Elenco delle marcature delle amministrazioni proprietarie di veicoli (MAPV)

Il registro aggiornato è pubblicato nel sito dell'Agenzia con periodicità regolare (attualmente, il primo mercoledì di ogni mese).

La marcatura dell'amministrazione proprietaria del veicolo (MAPV) è un codice composto da un minimo di 2 e un massimo di 5 lettere apposto su ciascun veicolo.

La MAPV indica, possibilmente in modo riconoscibile, la denominazione completa o la sigla dell'amministrazione proprietaria del veicolo.

La MAPV è univoca in tutti i paesi in cui si applica la STI OPE e in tutti i paesi che aderiscono a un accordo comportante l'applicazione del sistema di numerazione dei veicoli e marcatura dell'amministrazione proprietaria del veicolo descritto nella STI OPE.

Le MAPV possono essere utilizzate nella rete solo dopo la pubblicazione da parte dell'organismo centrale (ERA o OTIF).

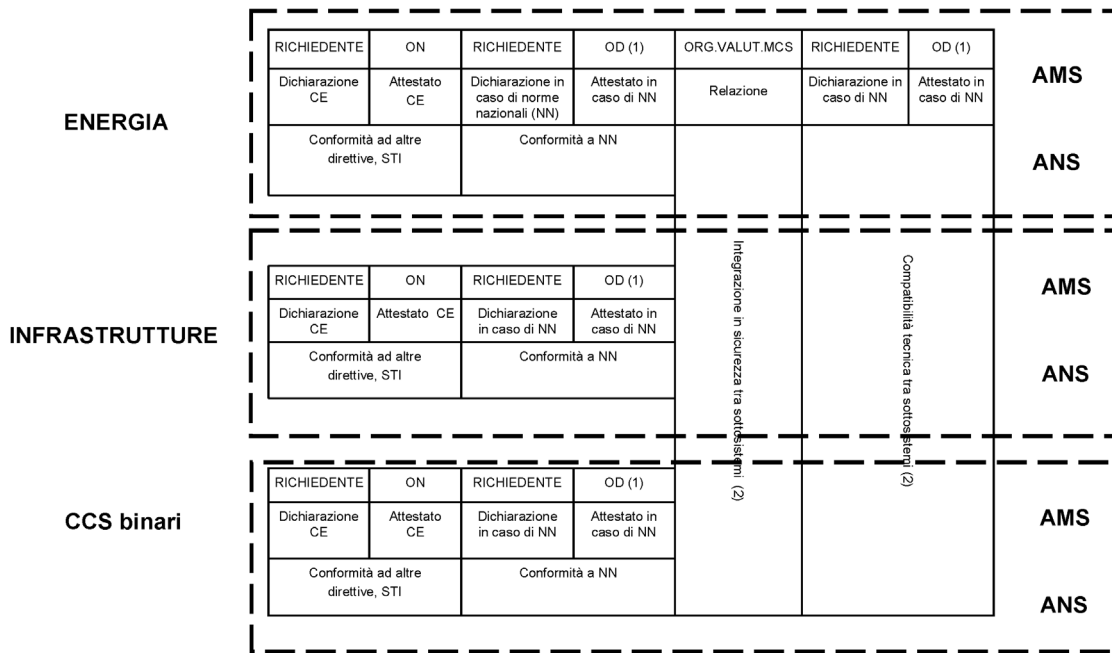
#### 10. Rappresentazione schematica delle procedure di autorizzazione di cui alla direttiva 2008/57/CE

Le procedure da seguire per l'autorizzazione della messa in servizio di sottosistemi e veicoli sono illustrate schematicamente nelle figure che seguono.

*Nota: malgrado l'apparente complessità delle verifiche, è bene tenere presente che alcuni adempimenti possono essere espletati contemporaneamente dallo stesso soggetto. Inoltre, diverse procedure di autorizzazione supplementare di uno stesso veicolo possono essere espletate contestualmente alla prima autorizzazione.*

Figura 1

AMS dei sottosistemi fissi - art. 15

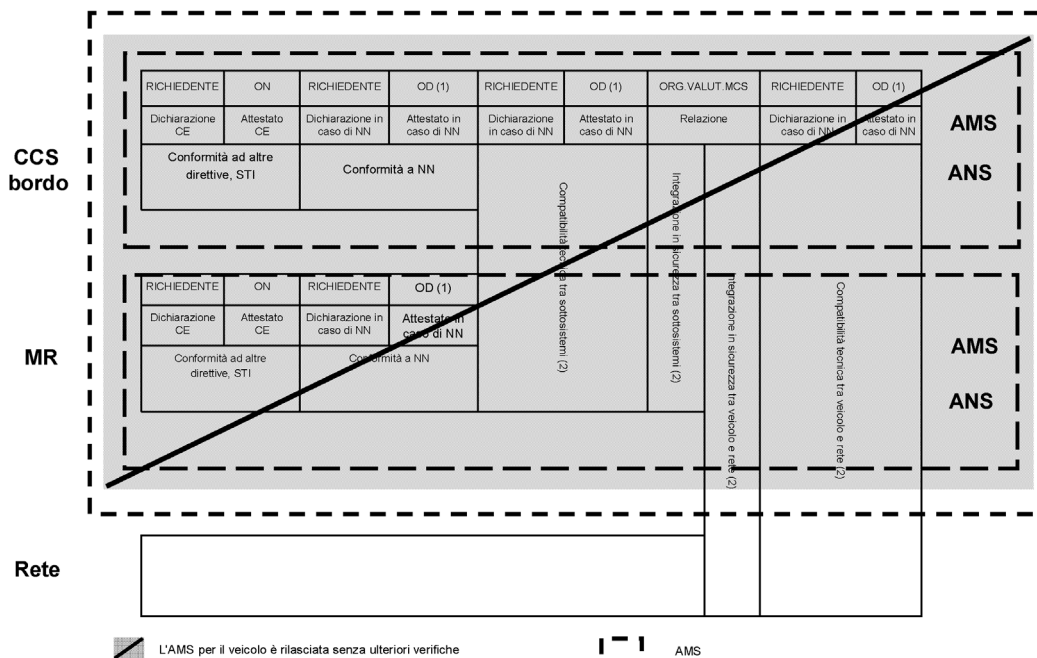


AMS

- (1) Nello schema i compiti dell'OD sono divisi ma possono essere svolti dallo stesso OD. In ogni caso per ogni sottosistema l'attestato in caso di NN deve essere unico.
- (2) Queste verifiche possono essere state già eseguite nella procedura di verifica «CE», se la STI lo prevede. Inoltre, esse possono essere eseguite contestualmente.

Figura 2

1ª AMS veicoli conformia STI – art. 22, par. 2, lett. a)



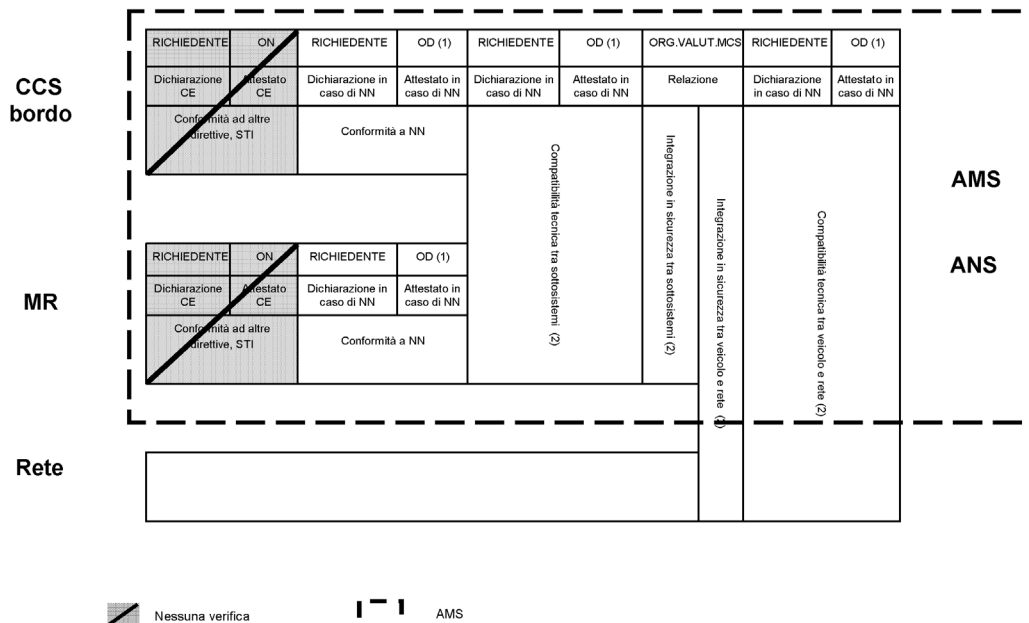
L'AMS per il veicolo è rilasciata senza ulteriori verifiche

AMS

- (1) Nello schema i compiti dell'OD sono divisi ma possono essere svolti dallo stesso OD nell'AMS di ogni sottosistema. In ogni caso per ogni sottosistema l'attestato in caso di NN deve essere unico.
- (2) Nell'AMS di ogni sottosistema, queste verifiche possono essere state eseguite nell'ambito della procedura di verifica «CE» se la STI lo prevede. Inoltre, esse possono essere eseguite contestualmente.

Figura 3

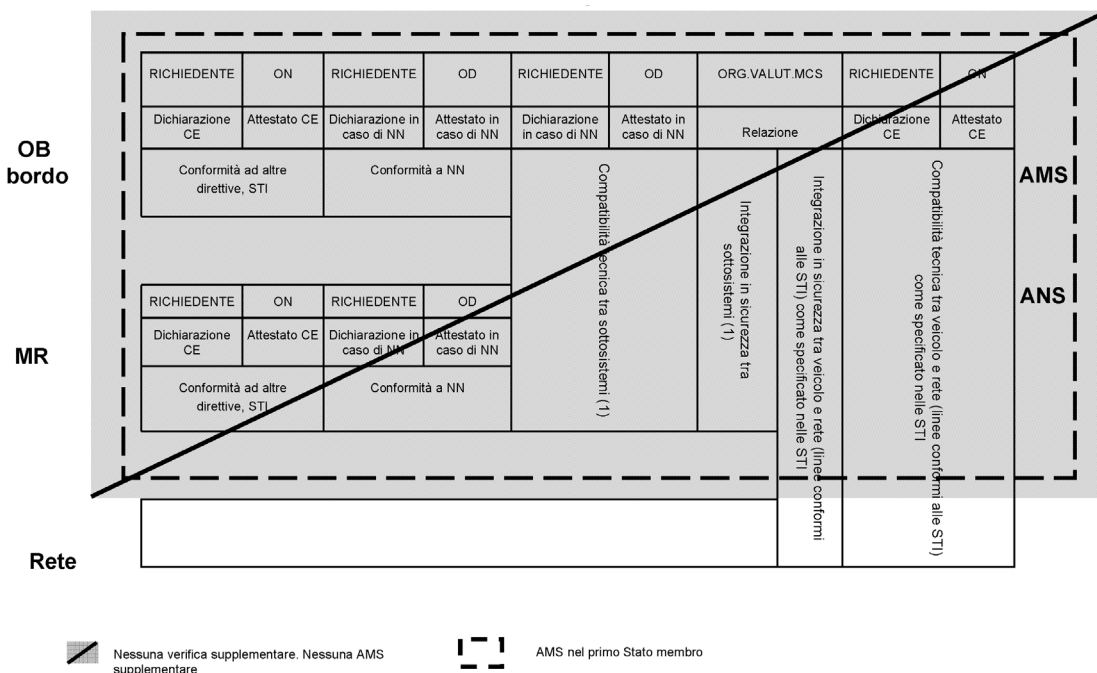
1ª AMS veicoli conformi a STI – art. 22, par. 2, lett. b)



- (1) Nello schema i compiti dell'OD sono divisi ma possono essere svolti dallo stesso OD. In ogni caso per ogni veicolo l'attestato in caso di NN deve essere unico.
- (2) Queste verifiche possono essere state già eseguite nella procedura di verifica «CE», se la STI lo prevede. Inoltre, esse possono essere eseguite contestualmente.

Figura 4

AMS supplementare veicoli conformi a STI che circolano ovunque – art. 23, par. 1



- (1) Nella prima AMS, queste verifiche possono essere state eseguite nella procedura di verifica «CE» se la STI lo prevede.

Figura 5

AMS supplementare veicoli conformi a STI – art. 23

CCS bordo	RICHIEDENTE	ON	RICHIEDENTE	OD	RICHIEDENTE	OD	ORG.VALUT.MCS	RICHIEDENTE	OD	AMS
	Dichiarazione CE	Attestato CE	Dichiarazione in caso di NN	Attestato in caso di NN	Dichiarazione in caso di NN	Attestato in caso di NN	Relazione	Dichiarazione in caso di NN	Attestato in caso di NN	
MR	Conformità ad altre direttive, STI		Conformità a NN		Compatibilità tecnica tra sottosistemi		Integrazione in sicurezza tra sottosistemi	Analisi dei rischi in relazione alla compatibilità tecnica tra veicolo e rete, compresi casi specifici e punti in sospeso (1)		Compatibilità tecnica tra veicolo e rete, compresi casi specifici e punti in sospeso
	RICHIEDENTE	ON	RICHIEDENTE	OD						
Rete	Dichiarazione CE	Attestato CE	Dichiarazione in caso di NN	Attestato in caso di NN						
	Conformità ad altre direttive, STI		Conformità a NN							

Nessuna verifica      AMS

(1) Solo se la seconda ANS lo richiede. Solo le norme B e C possono essere invocate.

Figura 6

Prima AMS veicoli non conformi a STI – art. 24

CCS bordo	RICHIEDENTE	ON	RICHIEDENTE	OD (1)	RICHIEDENTE	OD (1)	ORG.VALUT.MCS	RICHIEDENTE	OD (1)	AMS
	Dichiarazione CE	Attestato CE	Dichiarazione in caso di NN	Attestato in caso di NN	Dichiarazione in caso di NN	Attestato in caso di NN	Relazione	Dichiarazione in caso di NN	Attestato in caso di NN	
MR	Conformità ad altre direttive, STI		Conformità a NN		Compatibilità tecnica tra sottosistemi (2)		Integrazione in sicurezza tra sottosistemi (2)	Integrazione in sicurezza tra veicolo e rete (2)		Compatibilità tecnica tra veicolo e rete (2)
	RICHIEDENTE	ON	RICHIEDENTE	OD (1)						
Rete	Dichiarazione CE	Attestato CE	Dichiarazione in caso di NN	Attestato in caso di NN						
	Conformità ad altre direttive, STI		Conformità a NN							

Nessuna verifica      AMS

(1) Nello schema i compiti dell'OD sono divisi ma possono essere svolti dallo stesso OD. In ogni caso per ogni veicolo l'attestato in caso di NN deve essere unico.  
 (2) Queste verifiche possono essere state già eseguite nella procedura di verifica «CE», se la STI lo prevede. Inoltre, esse possono essere eseguite contestualmente

