

# Convegno AICQ -2021 - Settore Trasporto su Rotaia

4° Pacchetto ferroviario

Ritorni di esperienza e nuovi scenari europei

## Esperienze e prospettive delle Imprese ferroviarie

Marco Caposciutti

Direttore Tecnico Trenitalia

18/11/2021



## 4° Pacchetto Ferroviario

### Ritorni di esperienza e nuovi scenari europei

1. Il percorso di Trenitalia per ottenere il Single Safety Certificate (SSC)

2. L'esperienza nelle richieste di Autorizzazione di Immissioni dei veicoli sul Mercato

3. Vantaggi e iniziali svantaggi legati all'introduzione del 4<sup>^</sup> Pacchetto Ferroviario

4. Spunti per il miglioramento

# 1. Il percorso di TI per ottenere il Single Safety Certificate

## DA DOVE SIAMO PARTITI

Trenitalia era in possesso:

- del **Certificato di Sicurezza Parte A e Parte B** (validi fino al 27/04/2020) rilasciati da ANSF per il trasporto passeggeri/passeggeri AV e merci (carri soccorso) su linee RFI e linea FER Ferrara – Bivio Rivana, nonché e solo passeggeri su linee FerrovieNord Milano Bovisa – Malpensa T2 e Castellanza- Busto Arsizio RFI;
- del **Certificato di Sicurezza Parte B Francia** rilasciato da EPSF (valido fino al **18/02/2020**) per trasporto passeggeri esclusa AV sulla Sezione di frontiera Confine – Modane e sulla Sezione in territorio francese della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia;
- del **Certificato di Sicurezza Parte B Svizzera** rilasciato da Ufficio Federale Trasporti (valido fino al 27/04/2020) per accesso a Chiasso.

# 1. Il percorso di TI per ottenere il Single Safety Certificate

## OBIETTIVO

**Richiesta a ERA del Single Safety Certificate (SSC) al fine di ottenerlo prima della scadenza prevista per il Certificato di Sicurezza parte B – Francia (18 feb 2020)**



1. STEP 1 - Inizio del Learning Case a marzo 2019 e termine entro il entrata in vigore del IV pacchetto ferroviario in Italia;
2. STEP 2 - Richiesta di pre-engagement attraverso il One Stop Shop dopo il 16/06/2019;
3. STEP 3 – Entro 10 settembre 2019 \* invio formale richiesta di SSC mediante OSS
4. STEP 4 - Valutazione a cura ERA/ANSF (+ EPSF+UFT)
5. STEP 5 - Ottenimento SSC entro il 10 febbraio 2020

Modalità: caricamento TUTTO SGSE su intranet ERA, MAPPPING TABLE, Riunioni Trenitalia-ERA-ANSF

***Ritorno di esperienza: importanza del PRE-Engagement***

# 1. Il percorso di TI per ottenere il Single Safety Certificate

## STEP 1: LEARNING CASE SU SSC (mar 2019 – 05 giu 2019)

*(su base volontaria, non soggetto a tasse e diritti)*

### Obiettivo del Learning Case

- Informare sul 4° Pacchetto
- Conoscere l'SMS - performance/assessment/supervision di ANSF
- Scambiare informazioni sugli step successive e su come funziona One Stop Shop (OSS)



### Attività TI di step 1:

- Mapping Table
- Fornire documentazione SGS



### Attività ERA di step 1

- Primo esame SGS TI
- Report commentato

# 1. Il percorso di TI per ottenere il Single Safety Certificate

## STEP 2: PRE – ENGAGEMENT (08/07/2019 – 03/09/2019)

(su base volontaria, richiesto dall'Impresa Ferroviario, soggetto a tasse e diritti, gestito con OSS)

### Obiettivo del pre - engagement

- Condividere ogni possibile osservazione/commento sulla documentazione SGS
- Verificare che i documenti presentati dal richiedente (ossia gli elementi di prova) siano sufficienti, pertinenti e coerenti

L'analisi di gap viene evidenziata mediante:

-  Miglioramento raggiunto
-  Miglioramento da raggiungere
-  Preoccupazione
-  Attività in corso

 = Evidenza da fornire

 = Evidenza fornita



### Attività TI di step 2:

- Mapping Table
- Documentazione SGS con integrazioni indicate nel Learning Case Program



### Attività ERA di step 2:

- Esame SGS TI
- Report commentato

# 1. Il percorso di TI per ottenere il Single Safety Certificate

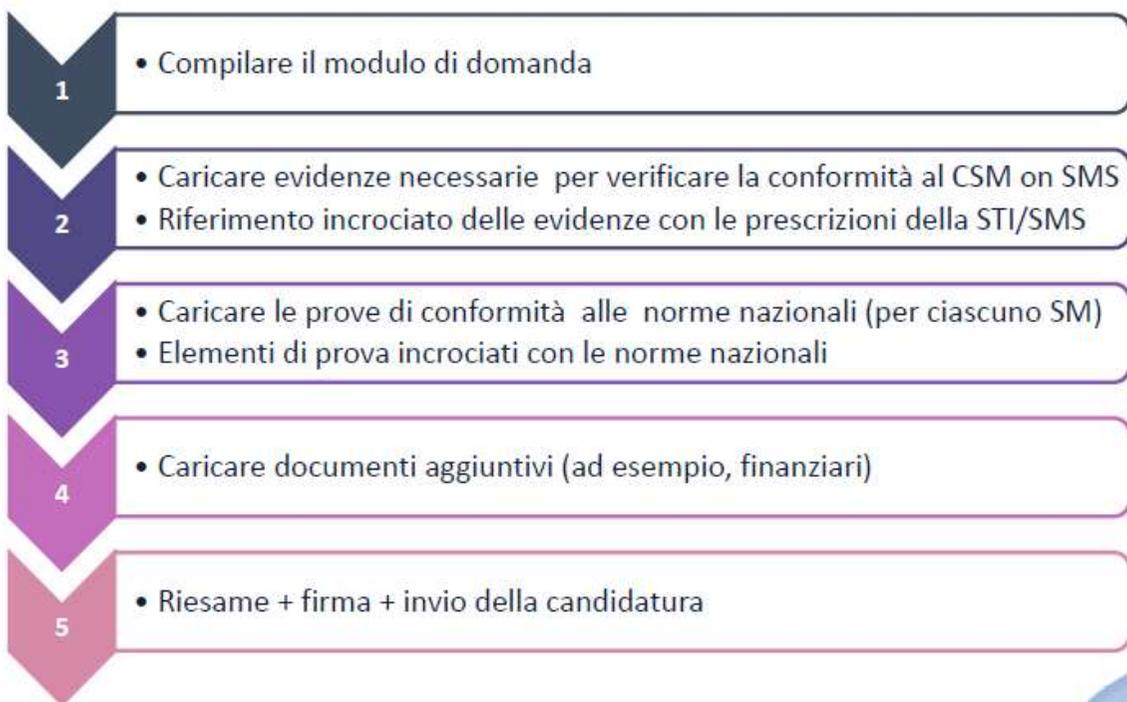
## STEP 3: PRESENTAZIONE DOMANDA

(tramite One Stop Shop - OSS)



### Procedura di richiesta nello sportello unico

Invia la candidatura in sette fasi:



# 1. Il percorso di TI per ottenere il Single Safety Certificate

## STEP 3: PRESENTAZIONE DOMANDA

(tramite One Stop Shop - OSS)

Type of operation requested (select one or more)

Passenger transport (Including high speed services )

**Compilare il modulo di candidatura:**

- tipo di richiesta
- area di esercizio
- tipo di esercizio
- reti interessate
- eventuali stazioni di confine
- informazioni sul richiedente
- informazioni sul referente



Questo aspetto è coperto dal  
Allegato I alle "modalità pratiche"  
Reg. (EU) 2018/763

Definition of the intended area of operation

Rete Ferroviaria Italiana ,

Ferrovie Emilia Romagna,

Ferrovienord,

Gruppo Torinese Trasporti,

Ente Autonomo Volturno

Station(s) in neighbouring Member State(s)

France (Sezione di frontiera tra la frontiera italiana e la stazione di Modane della linea Torino-Bardonecchia – Modane, Sezione in territorio francese della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia )

Slovenia (Linea Gorizia – Nova Gorica)

# 1. Il percorso di TI per ottenere il Single Safety Certificate

## STEP 3: PRESENTAZIONE DOMANDA

(tramite One Stop Shop - OSS)

Caricamento documenti SGS nella parte SMS e STI OPE

Caricamento documenti attestanti l'ottemperanza alle norme nazionali ITALIA

Caricamento documenti attestanti l'ottemperanza alle norme nazionali FRANCIA per tratti di confine (DOSSIER Francia)

Caricamento documenti attestanti l'ottemperanza alle norme nazionali SVIZZERA per tratto di confine (DOSSIER Svizzera)



# 1. Il percorso di TI per ottenere il Single Safety Certificate

## STEP 4: VALUTAZIONE

(da parte ERA)

Interfaccia **COSTANTE** e **REGISTRATA** su OSS tra richiedente e valutatore



Processo di valutazione della sicurezza



# 1. Il percorso di TI per ottenere il Single Safety Certificate

## STEP 4: VALUTAZIONE

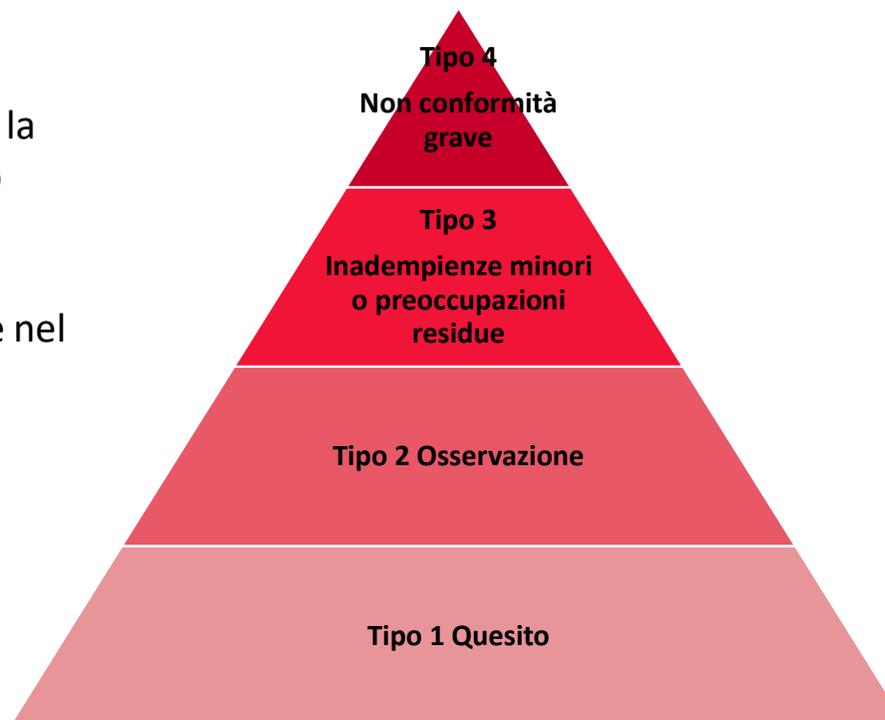
(da parte ERA)

### LE «ISSUE»

Durante lo screening iniziale e durante la fase di valutazione i valutatori possono sollevare criticità («issue»)

Le criticità sono registrate e classificate nel registro dell'OSS

Il richiedente fornisce le informazioni richieste attraverso il registro dell'OSS



# 1. Il percorso di TI per ottenere il Single Safety Certificate

## STEP 5: OTTENIMENTO DEL SSC

Date di inizio e fine della validità Dal 07/02/2020 Al 06/02/2025

  
Certificato di sicurezza unico

Il presente certificato conferma l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza (SGS) dell'impresa ferroviaria, comprese le disposizioni adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per il funzionamento sicuro della rete o delle reti interessate, conformemente alla direttiva (UE) 2016/798 e alla legislazione nazionale applicabile.

**1. Informazioni sul certificato**

1.1 Numero di identificazione europeo (European Identification Number - EIN) del certificato di sicurezza unico EU1020200006

1.2 Tipo di certificato  
Rinnovo del certificato di sicurezza

1.3 EIN del certificato precedente (solo in caso di rinnovo o di aggiornamento)  
IT1220180004,  
IT1220180009,  
FR1220180017

1.4 Date di inizio e fine della validità  
Dal 07/02/2020 Al 06/02/2025

**2. Identificazione dell'impresa ferroviaria**

2.1 Denominazione legale  
Trenitalia S.p.A.

2.2 Numero di registrazione nazionale  
Cod. Fisc. e P. Iva 05403151003 - R.E.A. 0883047

2.3 Partita IVA  
Cod. Fisc. e P. Iva 05403151003 - R.E.A. 0883047

**3. Identificazione dell'organismo di certificazione di sicurezza**

3.1 Organizzazione  
Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie

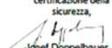
3.2 Stato membro (se del caso)  
N/A

**4. Contenuto del certificato di sicurezza unico**

4.1 Tipo di operazione  
Italia Trasporto di passeggeri, inclusi i servizi ad alta velocità

4.2 Area di esercizio  
Italia Rete Ferroviaria Italiana, Ferrovie Emilia Romagna, Ferrovienord, Gruppo Torinese Trasporti, Ente Autonomo Volturno

4.3 Attività svolte nelle stazioni di confine

	Italia	Francia	Sezione di frontiera tra la frontiera italiana e la stazione di Modane della linea Torino- Bardonecchia - Modane, Sezione in territorio francese della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia
		Slovenia	Linea Gorizia - Nova Gorica
4.4 Restrizioni e condizioni di impiego	Italia		
4.5 Legislazione nazionale applicabile	Italia		- Decreto legislativo 14 maggio 2010, n.30 - Decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012
4.6 Informazioni supplementari	Italia		Per l'esercizio nelle stazioni e sezioni di confine tra Italia e Francia: vedasi l'elenco delle norme applicabili in allegato al presente certificato. Per l'esercizio nelle stazioni di confine tra Italia e Slovenia: sulla base delle convenzioni e degli accordi in essere tra i gestori dell'infrastruttura, l'impresa deve definire con il gestore SŽ Infrastruktura d.o.o. i necessari accordi applicabili alla stazione di confine di Nova Gorica.
5. Data di rilascio e firmatario autorizzato/timbro dell'autorità	Data:	07/02/2020	
			A nome dell'organismo di certificazione della sicurezza,  Josef Doppelbauer

Trasporto di passeggeri, inclusi i servizi ad alta velocità

Rete Ferroviaria Italiana, Ferrovie Emilia Romagna, Ferrovienord, Gruppo Torinese Trasporti, Ente Autonomo Volturno

Francia  
Sezione di frontiera tra la frontiera italiana e la stazione di Modane della linea Torino- Bardonecchia - Modane, Sezione in territorio francese della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia

Slovenia  
Linea Gorizia - Nova Gorica

Svizzera vedi Certificato a parte

Per l'esercizio nelle stazioni e sezioni di confine tra Italia e Francia: vedasi l'elenco delle norme applicabili in allegato al presente certificato.  
Per l'esercizio nelle stazioni di confine tra Italia e Slovenia: sulla base delle convenzioni e degli accordi in essere tra i gestori dell'infrastruttura, l'Impresa deve definire con il gestore SŽ Infrastruktura d.o.o. i necessari accordi applicabili alla stazione di confine di Nova Gorica.

## 2. L'esperienza nelle richieste di AISM dei veicoli

### RICHIESTE DI TRENITALIA

Con procedimento simile a quello previsto per SSC, tramite OSS Trenitalia ha effettuato richieste di AISM di veicoli di cui è detentore, come ad esempio nei seguenti casi:

- Ristrutturazione carrozze Intercity;
- Revamping Treno Alta Frenquenza (TAF);
- Attrezzaggio con ERTMS di locomotive E.401, E.402, E.403;
- Adeguamento automotrici Aln 668 per funzionamento a metano;
- Estensione su area d'uso «Gruppo Torinese Trasporti» (GTT) locomotive E.464 serie 1.



Dove titolari di AISM sono i Costruttori, le estensioni su altre reti sono state richieste dai Costruttori: es. caso dell'ETR 1000 su Rete SNCF (Francia)

## 2. L'esperienza nelle richieste di AISM

### AUTORIZZAZIONE ETR 1000 SU RETE SNCF (FRANCIA): A CURA DEL COSTRUTTORE

#### Stato dell'arte

La miniflotta ETR1000 I-F è costituita da 5 treni progettati e predisposti per circolare su *rete SNCF-R*



Il processo d'omologazione (**estensione d'area d'uso in Francia rilasciata da ERA**) e le verifiche di *route compatibility* in accordo al 4° Pacchetto Ferroviario sono state completate ad agosto '21.

#### Background

- ❑ L'ETR1000 è stato selezionato da ERA come **Learning Case** in considerazione dello scenario normativo in evoluzione in cui si è inserito il processo autorizzativo in Francia, con tavoli mensili congiunti con tutte le Autorità coinvolte (ERA, ANSFISA, ESPF, Alstom, Hitachi, TI);
- ❑ I principali elementi che hanno influenzato il processo d'omologazione/attrezzaggio dei treni:
  - ✓ requisiti nazionali su componenti interoperabili con necessità di specifico *know-how* (es. definizione di procedure/specifiche di integrazione ATP);
  - ✓ specifico mercato di riferimento del sistema di segnalamento nazionale (es. sistema *legacy KVB* necessario per circolare su linee SNCF-R);
  - ✓ quadro normativo nazionale gestito dal GI, con introduzione di vincoli aggiuntivi rispetto al processo di AISM (es. cab-radio)
  - ✓ processi di deroga necessari per il rilascio AISM su materiale rotabile esistente oggetto di modifica e loro impatto sul *time to market* (es. BL3, EN 45545)
  - ✓ gestione modifica del tipo/estensione area d'uso (ETR1000 I-F) rispetto al rotabile nuovo per la richiesta verso ERA e tempistiche di rilascio autorizzazione ERA (5 mesi): Learning Case o sempre così?
- ❑ Le verifiche di *route compatibility* in accordo con il 4° P. F. sono state eseguite da Trenitalia France in parallelo al processo di AISM

## 2. L'esperienza nelle richieste di AISM

### AUTORIZZAZIONE ETR 470 SU RETE OSE (GRECIA): A CURA DI TRENITALIA



#### Stato dell'arte

La miniflotta ETR 470 è costituita da 5 treni modificati a 25 kV per circolare su rete OSE.

Per consentire l'avvio del servizio commerciale il processo d'omologazione (*'Nuovo Veicolo Tipo'* in conformità all'art 14 comma 2 Reg. (EU) 2018/545) ha riguardato in una prima fase solo l'RS.

Il processo di omologazione del CCS avrà inizio non appena sarà disponibile un tratto di linea con ERTMS attivo.

#### Background

- ❑ Trenitalia ha eseguito il processo autorizzativo con la propria Direzione Tecnica coordinando le attività degli Organismi Certificativi NoBo/AsBo (ITCF) e DeBo (RINA Services)
- ❑ Trenitalia si è avvalsa del Pre-engagement per attivare sin da subito un confronto col RAS (NSA Greca) sulle norme applicabili e per condividere la strategia di autorizzazione del veicolo
- ❑ La strategia autorizzativa si è sviluppata nelle seguenti fasi:
  - ✓ *raccolta della Documentazione*: a cura di Trenitalia e degli Organismi certificativi NoBo/DeBo/AsBo
  - ✓ *pre- engagement* (11/01/2021) : a cura di Trenitalia
  - ✓ *valutazione di Conformità del Pre-engagement* (22/03/2021): a cura del RAS;
  - ✓ *presentazione della Richiesta di Autorizzazione* (28/04/2021): a cura di Trenitalia tramite OSS
  - ✓ *esame della Richiesta di Autorizzazione* (in corso): a cura del RAS.

## 2. Vantaggi e iniziali svantaggi del 4° Pacchetto

### VANTAGGI

- Dimensione «Europea» delle certificazioni;
- Riferimento stabile col certificatore attraverso One Stop Shop (OSS);
- Agevole rintracciabilità della documentazione in OSS;
- Verifica costante e certa dello stato di avanzamento del processo di certificazione;
- All'interno di un'area d'uso autorizzata dal SSC una IF può estendere l'area geografica in autonomia senza attivare un processo autorizzativo.



### INIZIALI SVANTAGGI

- Iniziale difficoltà nell'utilizzo pratico dello strumento OSS;
- Iniziale periodo occorrente alla definizione esaustiva delle norme nazionali;
- Eccessiva «burocratizzazione» dei procedimenti;
- Le IF non vedono l'area geografica di altre IF a cui intendano richiedere forniture di servizi.

## 4. Spunti per il miglioramento

AUSPICATI MIGLIORAMENTI ATTUABILI SENZA MODIFICHE NORMATIVE



- Abbattere la burocrazia nei procedimenti: ad esempio non richiedere che tutti i documenti siano controfirmati dal richiedente dell'autorizzazione se sono già prodotti in modo controllato e pubblicato su altri Registri (vedi Dichiarazioni CE sull'ERADIS certificati ecc...);
- Su procedimenti in cui le interpretazioni possono non essere univoche evitare di intraprendere la via più «formalista» senza aver valutato se la stessa porti effettivamente «valore aggiunto» al procedimento stesso;
- Cercare di rilasciare le certificazioni col massimo anticipo possibile e non allo scadere dei tempi «formali» previsti dalla normativa;
- Cercare di portare avanti «tavoli tecnici» di miglioramento e confronto tra ERA/NSA e gli Operatori ferroviari.

## 4. Spunti per il miglioramento

### AUSPICATI MIGLIORAMENTI ATTUABILI CON MODIFICHE NORMATIVE



	Questione	Proposta (le modalità proposte non sono oggi consentite/chiaramente disciplinate)
1	Estensione area d'uso senza modifica al veicolo	Dare facoltà al detentore se aggiornare l'autorizzazione o creare nuovo tipo/versione, con autorizzazione «automatica» alla nuova area d'uso dei veicoli già precedentemente autorizzati in conformità
2	Interpretazione delle «Condition for Use» (CFU) secondo le «Basic Design Characteristics» (BDC)	Le condizioni di utilizzo e altre restrizioni, limitazioni e prescrizioni conseguenti agli esiti delle attività di certificazione del veicolo che devono essere rimosse nel completamento delle attività stesse, non vengano considerate come CFU, ma che siano tali solo quelle definite in base alle BDC
3	Modifiche che non necessitano di un provvedimento autorizzativo (con creazione di nuova «versione»)	Adeguamento della flotta mediante emissione da parte del richiedente di conformità al «type id» della versione creata, con immissione immediata del veicolo in esercizio e «aggiornamento d'ufficio» dell'autorizzazione del veicolo senza autorizzazione formale
4	Sistema informatico ERATV	Poter richiedere autorizzazioni di veicoli in conformità al tipo autorizzato con modifiche già implementate per cui è stato chiesto l'aggiornamento del registro ERATV, anche se tale aggiornamento non ha avuto ancora luogo; l'autorizzazione in conformità avviene a seguito dell'aggiornamento di ERATV
5	Validità certificati 'CE' per componenti di interoperabilità (CI) e Sottosistemi Strutturali	Allineamento di RFU-STR-060 versione 09 del 9/11/2020 alla Decisione 2010/713/UE, pertanto i Certificati emessi (es. dichiarazione CE di conformità, certificato di esame 'CE' del tipo ecc.) hanno validità e sono a disposizione dell'autorità per 10 anni a meno che non intervengano modifiche
6	Recepimento Direttive Interoperabilità e Sicurezza dagli Stati Membri	La Commissione dovrebbe verificare che nei recepimenti nazionali non vengano snaturati i principi delle Direttive e che in apposito archivio elettronico siano disponibili in inglese i provvedimenti di recepimento e le Linee Guida degli Stati Membri
7	Impegno preliminare	Dal parere di ERA/NSA «congelare» il quadro normativo sino all'atto della domanda di autorizzazione
8	Fissazione dei requisiti	Commissione ed ERA potrebbero fornire i riferimenti legislativi europei e nazionali degli Stati Membri e mantenerne aggiornato l'elenco
9	Periodo transitorio delle STI	Aumentare da 7 a 14 anni la validità di Certificati CE di tipo/progetto per agevolare l'ampliamento delle flotte delle IIF attuato chiedendo la conformità rispetto a veicoli già autorizzati

**Grazie per l'attenzione!**