

Convegno AICQ 2021

*4° Pacchetto Ferroviario
Ritorno dell'esperienza e nuovi scenari europei*

18 NOVEMBRE 2021



FEDERAZIONE ANIE

Rappresenta, nel **sistema confindustriale**, l'industria italiana delle **tecnologie elettromeccaniche, elettrotecniche ed elettroniche**. Le oltre 1400 aziende associate appartengono a un settore industriale classificato a livello internazionale come ad alta e medio-alta tecnologia.

Le imprese ANIE forniscono componenti, apparecchi, sistemi e soluzioni tecnologiche per i settori dell'**energia**, dei **trasporti**, dell'**industria** e del **building**.

oltre **1.500** aziende associate

500.000 addetti

84 Miliardi di fatturato

> **50%** fatturato in export

FEDERAZIONE ANIE – I COMPARTI

ASCENSORI E SCALE MOBILI 	AUTOMAZIONE INDUSTRIALE 	CAVI E CONDUTTORI ELETTRICI 	COMPONENTI E SISTEMI PER IMPIANTI
COMPONENTI ELETTRONICI 	ENERGIA 	ILLUMINAZIONE 	IMPIANTISTICA INDUSTRIALE
INDUSTRIE FERROVIARIE 	RETI 	RINNOVABILI 	SICUREZZA E AUTOMAZIONE EDIFICI
VIGILANZA PRIVATA E SERVIZI FIDUCIARI 			

ANIE ASSIFER

ANIE ASSIFER, Associazione delle Industrie Ferroviarie, rappresenta le aziende che nel nostro Paese progettano realizzano e installano le tecnologie più innovative a livello mondiale per i trasporti ferroviari e urbani elettrificati (metropolitane, tram). ANIE ASSIFER è articolata in tre settori:

- ✓ **Materiale Rotabile** (treni Alta Velocità, treni regionali, locomotive e relativi componenti e sottosistemi)
- ✓ **Segnalamento & Tlc** per il controllo e la sicurezza della circolazione
- ✓ **Elettrificazione** per l'alimentazione e la trazione elettrica

139 aziende associate

oltre 15.000 addetti

4,2 Miliardi di fatturato

1,1 Miliardi di export



ANIE ASSIFER

L'Associazione intrattiene costanti rapporti con:

- ✓ Principali committenti (in particolare il gruppo FS Italiane)
- ✓ Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS)
- ✓ Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA)
- ✓ Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)
- ✓ Istituzioni Europee (UNIFE, Associazioni delle Industrie Ferroviarie Europee)
- ✓ Sedi tecnico normative a livello nazionale e internazionale (CEI, UNI, CENELEC, CEN, IEC, ISO)
- ✓ Altre Associazioni di categoria del settore



BOARD ANIE ASSIFER

PRESIDENTE
Giuseppe Gaudiello
HITACHI RAIL STS SPA

PAST PRESIDENT
Maurizio Manfellotto
HITACHI RAIL STS SPA

RESPONSABILE PMI
Alessandro Beccarisi
SIL SUD SRL

VICE PRESIDENTI

Michele Viale
ALSTOM FERROVIARIA SPA

Roberto Chierigati
MERMECSTE SPA

Roberto Foiadelli
SPII SPA

Lucio Castrica
MERMEC SPA

PRESIDENTI SETTORI

MATERIALE ROTABILE
Arcangelo Fornelli
HITACHI RAIL STS SPA

SEGNALAMENTO & TLC
Vincenzo Garofalo
ALSTOM FERROVIARIA SPA

ELETTRIFICAZIONE
Roberto Madonna
C.E.M.E.S. SPA

COMMISSIONE TECNICO REGOLATORIA BOARD

Roberto Previati
ALSTOM FERROVIARIA SPA

Andrea Ancona
ALSTOM FERROVIARIA SPA

Nicola Meini
HITACHI RAIL STS SPA

AGENDA

1. Fissazione dei requisiti
2. Impegno Preliminare
3. Settore di Impiego esteso
4. Modifiche ad un Tipo autorizzato
5. Interpretazione Basic Design Characteristic – Condizioni di Uso
6. Lo Sportello Unico (OSS)
7. Dati in ERATV
8. Autorizzazioni in Conformità
9. Sistemi Informatici ERA
10. Effettuazione Prove sull'Infrastruttura
11. Revisioni limitata delle STI
12. Validità dei Certificati CE dei Componenti di Interoperabilità e dei sottosistemi strutturali
13. Recepimento Direttive dagli Stati Membri
14. ERTMS/ETCS
15. Considerazioni Finali



Convegno AICQ 2018

4° Pacchetto Ferroviario - Il parere e la visione dei costruttori

26 NOVEMBRE 2018

ALSTOM **HITACHI**
· mobility by nature · Inspire the Next

COSA SI LASCIAVA.....

- ✓ 10 anni di proficua e professionale collaborazione con ANSF & MIT
- ✓ processi chiari e stabili
- ✓ responsabilità allocate
- ✓ tempi & costi definiti





16 GIUGNO 2019 - IL VARO DEL 4° PACCHETTO



16 GIUGNO 2019

Il complesso dei provvedimenti del 4° Pacchetto Ferroviario **Pilastro Tecnico** e **Pilastro di Mercato** (alla data):

- ✓ 2 Direttive;
- ✓ 2 D.Lgs;
- ✓ 22 Regulations;
- ✓ 6 Application Guides;
- ✓ 3 Line to take;
- ✓ 10 Clarification note



.....COSA SI E' TROVATO

- ✓ Un nuovo soggetto «The Agency»
- ✓ Un nuovo strumento di comunicazione/gestione « the OSS»
- ✓ Nuove regole e nuovi processi
- ✓ Tempi & costi incerti



COSA SI E' FATTO.....

- ✓ Comprendere le differenze
- ✓ Valutare gli impatti
- ✓ Attivare i processi
- ✓ Rimodulare l'organizzazione
- ✓ Erogare formazione
- ✓ Confrontarsi con gli «stakeholders»
- ✓ Proporre soluzioni alle istituzioni nazionali ed europee



□ REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/545 DELLA COMMISSIONE
L'incipit del Regolamento dichiara:

«Le modalità pratiche relative alla procedura di autorizzazione dei veicoli, di cui alla direttiva (UE) 2016/797, dovrebbero ridurre la complessità, la durata e i costi della procedura di autorizzazione dei veicoli, garantire condizioni uniformi volte ad armonizzare l'autorizzazione dei tipi di veicoli e/o l'autorizzazione all'immissione dei veicoli sul mercato nell'Unione e favorire la collaborazione tra tutte le parti coinvolte nella procedura di autorizzazione dei veicoli. Al fine di ridurre la durata e il costo della procedura di autorizzazione dei veicoli, i tempi dovrebbero essere, in concreto, più brevi possibili»

Sarà stato proprio così?...

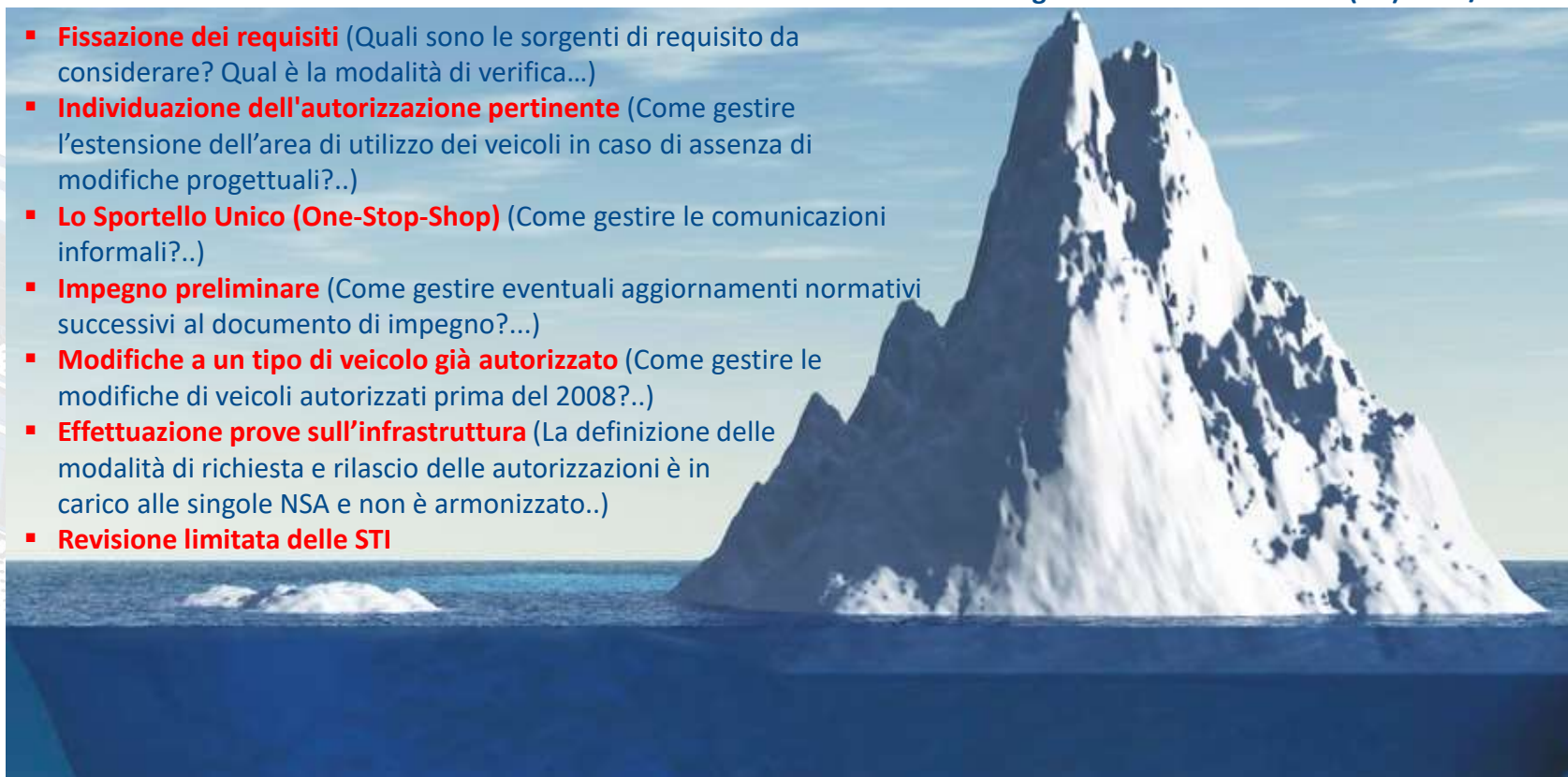


.....NOVEMBRE 2018



Regolamento di esecuzione (UE) 2018/545

- **Fissazione dei requisiti** (Quali sono le sorgenti di requisito da considerare? Qual è la modalità di verifica...)
- **Individuazione dell'autorizzazione pertinente** (Come gestire l'estensione dell'area di utilizzo dei veicoli in caso di assenza di modifiche progettuali?..)
- **Lo Sportello Unico (One-Stop-Shop)** (Come gestire le comunicazioni informali?..)
- **Impegno preliminare** (Come gestire eventuali aggiornamenti normativi successivi al documento di impegno?..)
- **Modifiche a un tipo di veicolo già autorizzato** (Come gestire le modifiche di veicoli autorizzati prima del 2008?..)
- **Effettuazione prove sull'infrastruttura** (La definizione delle modalità di richiesta e rilascio delle autorizzazioni è in carico alle singole NSA e non è armonizzato..)
- **Revisione limitata delle STI**



.....NOVEMBRE 2021



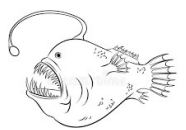
Regolamento di esecuzione (UE) 2018/545



- Fissazione dei requisiti
- Individuazione dell'autorizzazione pertinente
- Lo Sportello Unico (One-Stop-Shop)
- Impegno preliminare
- Modifiche a un tipo di veicolo già autorizzato
- Effettuazione prove sull'infrastruttura
- Revisione limitata delle STI



- Interpretazione Basic Design Characteristic – Condizioni di Uso
- Dati in ERATV
- Autorizzazioni in Conformità
- Sistemi Informatici ERA
- Validità dei Certificati CE dei Componenti di Interoperabilità e dei sottosistemi strutturali
- Recepimento Direttive dagli Stati Membri
- ERTMS/ETCS





01

Fissazione dei requisiti

FISSAZIONE DEI REQUISITI (Art. 13 del Reg. 2018/545)

Articolo 13

Fissazione dei requisiti

1. In conformità con l'obiettivo globale di gestione e mitigazione dei rischi identificati a un livello accettabile, il richiedente, prima di presentare una domanda, esegue il processo di fissazione dei requisiti al fine di garantire che tutti i requisiti necessari che interessano la progettazione del veicolo per il suo ciclo di vita siano:

- a) determinati correttamente;
 - b) assegnati a funzioni o sottosistemi o ottenuti attraverso condizioni di utilizzo o altre restrizioni; e
 - c) attuati e convalidati.
2. La fissazione dei requisiti da parte del richiedente riguarda in particolare i seguenti requisiti:
- a) requisiti essenziali per i sottosistemi di cui all'articolo 3, specificati nell'allegato III della direttiva (UE) 2016/797;
 - b) compatibilità tecnica dei sottosistemi all'interno del veicolo;
 - c) integrazione sicura dei sottosistemi all'interno del veicolo; e
 - d) compatibilità tecnica del veicolo con la rete nel settore di impiego.

3. Il richiedente ricorre al processo di gestione del rischio di cui all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 ⁽⁴⁾ per fissare i requisiti essenziali «di sicurezza» del veicolo e dei sottosistemi e per effettuare l'integrazione di sicurezza tra i sottosistemi relativamente agli aspetti non trattati dalle specifiche tecniche di interoperabilità e dalle norme nazionali.

How stakeholders think requirement gathering works.



How requirement gathering really works.



FISSAZIONE DEI REQUISITI (Art. 13 del Reg. 2018/545) -- *Novembre 2018*

- Come si dimostra il rispetto dei requisiti diversi da quelli della sicurezza?
- Quali altre sorgenti di requisiti vanno considerate?
- Quale sarà l'impatto di tali nuovi requisiti sull'interoperabilità?

FISSAZIONE DEI REQUISITI (Art. 13 del Reg. 2018/545) -- *Novembre 2021*

- Si conferma essere un processo incerto ed indefinito e per il quale non vi è una interpretazione condivisa;
- I requisiti essenziali che provengono dalla legislazione europea e/o da quelle nazionali devono essere censiti e resi disponibili dall'ERA come avviene per le norme nazionali presenti in RDD. Tale mancanza non solo implica una ricerca nei complessi legislativi degli Stati Membri con scarsi risultati, ma mina, dalle fondamenta, i presupposti stessi del 4° Pacchetto Ferroviario (Interoperabilità, non discriminatorietà, regole comuni).
- Il CSM-RA (Common Safety Method for Risk evaluation and Assessment) per la «cattura» dei requisiti necessita di una guida applicativa in particolare per i requisiti diversi da quelli di sicurezza

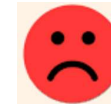


FISSAZIONE DEI REQUISITI (Art. 13 del Reg. 2018/545): IN SINTESI...



- Maggiore sensibilità dell'**importanza** del rispetto dei **requisiti essenziali**
- **Definizione dei punti di interazione tra i sottosistemi** che potrebbero non essere sempre descritti in dettaglio nelle STI e nelle norme nazionali

Aspetti positivi



- Mancano indicazioni circa una **modalità pratica** per il processo di fissazione dei requisiti.
- I requisiti che provengono dalla legislazione europea e/o da quelle nazionali **non sono censiti e resi disponibili** come avviene per le norme nazionali notificate.
- Mancanza di **omogeneità** nella individuazione dei requisiti da parte dei vari Costruttori e quindi nella **gestione dei procedimenti autorizzativi**, comprese le fasi di certificazione ed autorizzazione.

Criticità

FISSAZIONE DEI REQUISITI (Art. 13 del Reg. 2018/545): LE RICHIESTE DEI COSTRUTTORI

Novembre 2021

La **soppressione** dell'articolo 13 del Regolamento di esecuzione (UE) 2018/545

L'**emendamento** dell'articolo 13 del Regolamento di esecuzione (UE) 2018/545 con la precisazione che i richiedenti in possesso di certificazione ISO 9001 e/o ISO/TS 22163 non sono tenuti all'applicazione del CSM-RA poiché il **QMS è a garanzia che tutti i requisiti applicabili sono correttamente identificati** e presi in carico inclusi quelli della legislazione europea e nazionale

La Commissione e l'ERA forniscono i riferimenti legislativi europei ed anche quelli nazionali presenti negli Stati membri e ne **mantengono aggiornato l'elenco** con frequenza semestrale. Tali riferimenti sono caricati su di un **data base e resi pubblici**





02

Impegno Preliminare

IMPEGNO PRELIMINARE (Art. 22 del Reg. 2018/545)

Articolo 22

Impegno preliminare

1. Su richiesta del richiedente, l'ente autorizzatore e le autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico gestiscono le domande di impegno preliminare al fine di redigere il documento di riferimento per l'impegno preliminare prima che venga presentata una domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato. La domanda di impegno preliminare è presentata formalmente dal richiedente attraverso lo sportello unico e ad essa è allegato un fascicolo contenente almeno le informazioni richieste come specificato nell'articolo 23.
2. L'intervallo di tempo che intercorre tra l'emissione del parere di cui all'articolo 24, paragrafo 2, e la presentazione della domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o della domanda di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato da parte del richiedente non deve superare gli 84 mesi.



Articolo 4 punto 2 Direttiva (UE) 2016/797

I veicoli devono essere conformi alle STI e alle norme nazionali vigenti al momento della richiesta di autorizzazione d'immissione sul mercato, conformemente alla presente direttiva e fatto salvo il paragrafo 3, lettera f).

IMPEGNO PRELIMINARE (Art. 22 del Reg. 2018/545) -- *Novembre 2018*

- Come si gestiscono le normative entrate in vigore tra l'Impegno Preliminare e il momento della richiesta del provvedimento autorizzativo ?
- Nel caso di entrata in vigore di ulteriori normative con impatto sul progetto il costruttore deve «riprogettare» il veicolo?

IMPEGNO PRELIMINARE (Art. 22 del Reg. 2018/545) -- *Novembre 2021*

- Si conferma essere presente ancora la domanda in questione
- Le informazioni da includere nell' Impegno Preliminare non è sempre chiara nei contenuti e nelle finalità, come per esempio...

Articolo 23

Documentazione per l'impegno preliminare

La documentazione per l'impegno preliminare allegata alla domanda di impegno preliminare contiene quanto segue:

-
- d) un'indicazione dettagliata delle condizioni di utilizzo del veicolo e delle altre restrizioni previste, determinate a norma dell'articolo 20;
-
- i) una descrizione delle modalità pratiche ai fini dell'uso del veicolo per le prove sulla rete, se del caso;

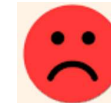


IMPEGNO PRELIMINARE (Art. 22 del Reg. 2018/545): IN SINTESI...



- **Attivare i contatti** tra le parti
- Raggiungere un' **«intesa comune»** circa il **quadro normativo** da applicare, al fine della definizione della lista dei riferimenti applicabili per il progetto
- **Impostare il processo di autorizzazione** del veicolo e individuare le varie fasi

Aspetti positivi



- **Mancanza di conferma e definizione** delle norme/leggi («congelamento») per l' Autorizzazione di Messa in Servizio

Criticità

IMPEGNO PRELIMINARE (Art. 22 del Reg. 2018/545): LE RICHIESTE DEI COSTRUTTORI -- *Novembre 2021*

Pertanto, il Regolamento (UE) 2018/545 dovrebbe precisare come il quadro normativo viene “congelato” e modifiche possono essere introdotte se e solo se la STI di riferimento richiede una modifica ai fini esclusivi della sicurezza e di compatibilità con l’infrastruttura.



"The client kept changing the requirements on a daily basis, so we decided to freeze them until the next release."





03

Settore di
Impiego esteso

SETTORE DI IMPIEGO ESTESO (Art. 14 comma 1 lettera c del Reg. 2018/545)

Articolo 14

Individuazione dell'autorizzazione pertinente

1. Il richiedente individua e sceglie l'autorizzazione pertinente dai seguenti casi:
 - a) prima autorizzazione: l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato rilasciata dall'ente autorizzatore per un nuovo tipo di veicolo, comprese le sue varianti e/o versioni se esistenti e, laddove applicabile, il primo veicolo di un tipo, a norma dell'articolo 21, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2016/797;
 - b) rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicolo: il rinnovo dell'autorizzazione di un tipo di veicolo a norma dell'articolo 24, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797 che non richiede un cambiamento nella progettazione del tipo di veicolo;
 - c) settore di impiego esteso: l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato rilasciata dall'ente autorizzatore pertinente per un tipo di veicolo e/o un veicolo già autorizzato, al fine di estendere il settore di impiego senza modifiche nella progettazione, a norma dell'articolo 21, paragrafo 13, della direttiva (UE) 2016/797;
 - d) nuova autorizzazione: l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato rilasciata dall'ente di autorizzazione dopo una modifica di un veicolo e/o di un tipo di veicolo già autorizzato, a norma dell'articolo 21, paragrafo 12, o dell'articolo 24, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797;

SETTORE DI IMPIEGO ESTESO (Art. 14 comma 1 lettera c del Reg. 2018/545)

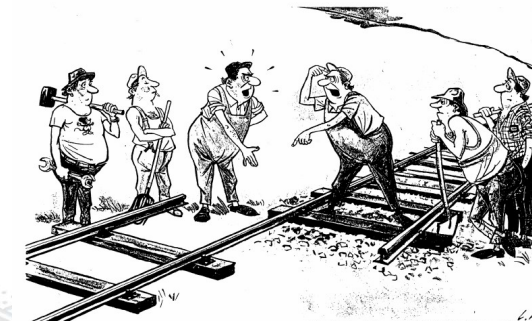
Novembre 2018

Ai tempi lo scenario previsto alla lettera c) era piuttosto improbabile in quanto l' «area d'uso» era intesa a livello di STATO MEMBRO. In questo caso l'estensione di «area d'uso» senza modifiche nella progettazione avrebbe implicato un livello di interoperabilità molto spinto e, forse, attuabile solo nel lungo periodo.

SETTORE DI IMPIEGO ESTESO (Art. 14 comma 1 lettera c del Reg. 2018/545)

Novembre 2021

Con Nota ANSFISA Registro Ufficiale 0013627.09-09-2020, le aree d'uso in Italia corrispondono alle reti individuate in Allegato A del DECRETO 5 AGOSTO 2016 Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione. (GU Serie Generale n.216 del 15-09-2016)



SETTORE DI IMPIEGO ESTESO (Art. 14 comma 1 lettera c del Reg. 2018/545) *Novembre 2021*

- **Direttiva 797/2016 (art 21 comma 13):** Aggiornamento dell'autorizzazione del tipo di veicolo
- **Regolamento 545/2018 (art 14):** Caso di autorizzazione
- **Linee Guida relative alle modalità pratiche per la procedura di autorizzazione dei veicoli ERA-PRG-005/02-361 V1.0**
 - ✓ L'estensione di un settore di impiego di un tipo di veicolo già autorizzato dovrebbe essere considerata una VERSIONE
 - ✓ L'estensione di un settore di impiego richiede sempre un'AUTORIZZAZIONE

Occorre generare una nuova Versione anche in assenza di modifiche al veicolo stesso, comunque da autorizzare, generando quindi nuovi certificati, Dichiarazioni 'CE' di verifica, e type id non necessari (duplicati).

A seguito della creazione della versione/tipo, i veicoli della/le flotte già autorizzati debbono essere **RI-AUTORIZZATI** in conformità alla versione o al tipo causando una indisponibilità del veicolo per il tempo necessario alla finalizzazione del processo tecnico/amministrativo nonché un aggravio di costi per duplicazione dei documenti già prodotti.



SETTORE DI IMPIEGO ESTESO (Art. 14 comma 1 lettera c del Reg. 2018/545): IN SINTESI...



- Si intende far chiarezza circa le norme necessarie per la valutazione della compatibilità tecnica tra veicolo ed infrastruttura

Aspetti positivi



- **I veicoli della/le flotte già autorizzati debbono essere RI-AUTORIZZATI** in conformità alla versione o al tipo causando una **indisponibilità del veicolo** nonché un **aggravio di costi** per duplicazione dei documenti già prodotti,
- Non sempre le norme necessarie sono notificate

Criticità



SETTORE DI IMPIEGO ESTESO (Art. 14 comma 1 lettera c del Reg. 2018/545): LE RICHIESTE DEI COSTRUTTORI -- *Novembre 2021*

Avvalersi dell'**OSS (One Stop-Shop)** negli specifici campi relativi all'estensione dell'area d'uso ed utilizzare la relativa richiesta di autorizzazione per dichiarare tutti i veicoli che si intendono esercire nell'area d'uso estesa.

In questo modo, una volta ottenuta l'autorizzazione della versione di veicolo sull'area estesa, sono contemporaneamente autorizzati tutti i veicoli dichiarati nella domanda che già erano conformi al tipo/variante di origine.





04

Modifiche ad un
Tipo autorizzato

MODIFICHE A UN TIPO DI VEICOLO GIÀ AUTORIZZATO (Art. 15 comma 1 del Reg. 2018/545)

Articolo 15

Modifiche a un tipo di veicolo già autorizzato

1. Ogni modifica a un tipo di veicolo autorizzato è analizzata e classificata come una delle modifiche seguenti ed è soggetta ad autorizzazione come indicato di seguito:
 - a) una modifica che non si discosta dalla documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi. In tale caso non è necessaria una verifica da parte di un organismo di valutazione della conformità e le iniziali dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi e l'autorizzazione del tipo di veicolo restano valide e invariate;
 - b) una modifica che si discosta dalla documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi, la quale potrebbe richiedere nuovi controlli e pertanto una verifica in base ai moduli di valutazione della conformità applicabili, ma che non ha ripercussioni sulle caratteristiche essenziali di progettazione del tipo di veicolo e che non richiede una nuova autorizzazione sulla base dei criteri stabiliti dall'articolo 21, paragrafo 12, della direttiva (UE) 2016/797;
 - c) una modifica delle caratteristiche essenziali di progettazione del tipo di veicolo che non richiede una nuova autorizzazione, secondo i criteri stabiliti dall'articolo 21, paragrafo 12, della direttiva (UE) 2016/797;
 - d) una modifica che richiede una nuova autorizzazione, secondo i criteri stabiliti dall'articolo 21, paragrafo 12, della direttiva (UE) 2016/797.

MODIFICHE A UN TIPO DI VEICOLO GIÀ AUTORIZZATO (Art. 15 comma 1 del Reg. 2018/545)

Novembre 2018

In caso di modifiche ad un veicolo che non si avvale della «Dichiarazione CE di Verifica» (precedente al 2008), su quale «tipo di veicolo» può basarsi il Richiedente?

Il combinato disposto degli Articoli 14, 15 e 16 del Regolamento (UE) 2018/545 e l'articolo 21, comma 12 della Direttiva (UE) 2016/797 fanno leva sulla «autorizzazione di messa sul mercato» riferendosi implicitamente al «regime» del 4° Pacchetto Ferroviario dimenticando i veicoli approvati con regimi precedenti.

MODIFICHE A UN TIPO DI VEICOLO GIÀ AUTORIZZATO (Art. 15 comma 1 del Reg. 2018/545)

Novembre 2021

Si segnala come con il Regolamento (UE) 2019/776 che modifica il Regolamento (UE) N. 1302/2014 (STI LOC & PAS) il legislatore abbia colmato la lacuna relativa alle modifiche di veicoli che non ricadevano nel dettato del 4° PF.

In particolare attraverso il § 7.1.2.2 bis si disciplina la «Norme particolari per il materiale rotabile esistente non oggetto di una dichiarazione 'CE' di verifica che ha ottenuto la prima autorizzazione di messa in servizio anteriormente al 1° gennaio 2015».



MODIFICHE A UN TIPO DI VEICOLO GIÀ AUTORIZZATO (Art. 15 comma 1 del Reg. 2018/545) *Novembre 2021*

Si è riscontrato un aumentato dei processi di autorizzazione per lo più legato ad aggiornamenti di natura formale (stesse modifiche da introdurre sul tipo e su tutte le sue varianti, tramite processi distinti), con il rischio di congestionamento del sistema.



Questo perché...



Le modifiche non risulterebbero trasferibili direttamente dal Tipo alle versioni e/o varianti (es.: l'aggiornamento della configurazione di veicolo oppure l' EAU non sono trasferibili ai vari Veicoli della Piattaforma ma è necessario richiedere nuovamente l' autorizzazione per l'estensione area d'uso con il conseguente proliferarsi di versioni/varianti nate per ragioni formali).

MODIFICHE A UN TIPO DI VEICOLO GIÀ AUTORIZZATO (Art. 15 comma 1 del Reg. 2018/545): IN SINTESI...



La distinzione tra Tipo, Variante e versione permette:

- Una indicazione preliminare del grado di differenza tra veicoli simili
- Consente di **stabilire gradi di relazione** tra gli stessi per una più **efficace gestione della configurazione**

Aspetti positivi



La generazione di varianti e versioni rispetto ad un tipo di veicolo rende in definitiva più complicata l'introduzione di modifiche in considerazione che:

- Una modifica successiva al tipo **non è immediatamente trasferita alle sue varianti e versioni**, (ridondanza del processo di certificazione e notifica);
- Spesso si è costretti a creare **varianti e versioni non indicative rispetto alla reale configurazione dei veicoli** (modifiche area d'uso senza modifiche a progetto o modifiche non sostanziali alle CfU); ne consegue una moltiplicazione dei processi di certificazione e notifica, spesso per ragioni formali.

Criticità



MODIFICHE A UN TIPO DI VEICOLO GIÀ AUTORIZZATO (Art. 15 comma 1 del Reg. 2018/545): LE RICHIESTE DEI COSTRUTTORI -- *Novembre 2021*

- Una modifica successiva al tipo autorizzato dovrebbe essere immediatamente trasferita alle sue varianti e versioni,
- La richiesta di estensione dell'area di utilizzo senza modifiche alla progettazione non dovrebbe dar luogo ad una versione e dovrebbe esser trasferibile a tutti i veicoli di una piattaforma,



05

Interpretazione Basic Design Characteristics – Condizioni di Uso

INTERPRETAZIONE DELLE BASIC DESIGN CHARACTERISTICS - CONDITIONS FOR USE (Art. 2 del Reg. 2018/545)

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «ente autorizzatore»: l'ente che rilascia l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato;
- 2) «caratteristiche essenziali di progettazione»: i parametri usati per indicare il tipo di veicolo, come specificato nell'autorizzazione del tipo di veicolo rilasciata e registrata nel registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati («ERATV»);
- 3) «gestione della configurazione»: un procedimento sistematico di tipo organizzativo, tecnico e amministrativo adoperato nel corso del ciclo di vita di un veicolo e/o di un tipo di veicolo al fine di garantire che la conformità della documentazione e la tracciabilità delle modifiche siano stabilite e mantenute in modo che:
 - a) siano soddisfatti i requisiti previsti dal diritto dell'Unione pertinente e dalle norme nazionali;

Articolo 15

Modifiche a un tipo di veicolo già autorizzato

1. Ogni modifica a un tipo di veicolo autorizzato è analizzata e classificata come una delle modifiche seguenti ed è soggetta ad autorizzazione come indicato di seguito:
 - a) una modifica che non si discosta dalla documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi. In tale caso non è necessaria una verifica da parte di un organismo di valutazione della conformità e le iniziali dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi e l'autorizzazione del tipo di veicolo restano valide e invariate;
 - b) una modifica che si discosta dalla documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi, la quale potrebbe richiedere nuovi controlli e pertanto una verifica in base ai moduli di valutazione della conformità applicabili, ma che non ha ripercussioni sulle caratteristiche essenziali di progettazione del tipo di veicolo e che non richiede una nuova autorizzazione sulla base dei criteri stabiliti dall'articolo 21, paragrafo 12, della direttiva (UE) 2016/797;
 - c) una modifica delle caratteristiche essenziali di progettazione del tipo di veicolo che non richiede una nuova autorizzazione, secondo i criteri stabiliti dall'articolo 21, paragrafo 12, della direttiva (UE) 2016/797;
 - d) una modifica che richiede una nuova autorizzazione, secondo i criteri stabiliti dall'articolo 21, paragrafo 12, della direttiva (UE) 2016/797.

- Tabella 17 bis del Allegato IV del Regolamento (UE) n. 776/2019 che modifica il Regolamento n. 1302/2014 della Commissione (STI LOC & PAS),
- Tabella 17 ter del Allegato IV del Regolamento (UE) n. 776/2019 che modifica il Regolamento n. 1300/2014 della Commissione (STI PRM),
- Tabella 11 bis del Allegato I del Regolamento (UE) n. 776/2019 che modifica il Regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione (STI WAG)
- Tabella 7.1 del Allegato VI del Regolamento (UE) n. 776/2019 che modifica il Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione (STI CCS)

Tabella 17 bis
Caratteristiche essenziali di progettazione relative ai parametri fondamentali di cui alla STI LOC&PAS

1. Punto della STI	2. Caratteristica o caratteristiche essenziali di progettazione coerente	3. Modifiche che incidono sulle caratteristiche essenziali di progettazione non classificate come modifiche di cui all'articolo 21, paragrafo 12, lettera a), della direttiva (UE) 2016/797	4. Modifiche che incidono sulle caratteristiche essenziali di progettazione classificate come modifiche di cui all'articolo 21, paragrafo 12, lettera b), della direttiva (UE) 2016/797
4.2.2.3 Accoppiatore di entrata	Tipo di accoppiatore di entrata	Modifica del tipo di accoppiatore di entrata	N/D
4.2.2.10 Condizioni di carico e massa ponderata	Massa di progetto in ordine di marcia	Modifica di qualsiasi corrispondente caratteristica essenziale di progettazione, con conseguente modifica della categoria o delle categorie di linea, con cui il veicolo è compatibile	N/D
4.2.3.2 Parametro del carico per asse	Massa di progetto in condizioni di carico utile normale Massa di progetto in condizioni di carico utile eccezionale Velocità massima di progetto (km/h) Carico statico per asse in funzione operativa Carico statico per asse in condizioni di carico utile eccezionale Lunghezza del veicolo Carico statico per asse in condizioni di carico utile normale Posizione degli assi lungo l'unità (distanza tra gli assi)		

- Condizioni e limitazioni d'uso definite all'articolo 48, lettera c), del regolamento (UE) 2018/545

INTERPRETAZIONE DELLE CONDITIONS FOR USE -- *Novembre 2021*

Il testo di Direttiva e Regolamento sono contraddittori ed hanno necessitato di una interpretazione fatta tramite LG & Clarification Note al Regolamento.

Le “Conditions for Use” (CfU) sono “Basic Design Characteristics” (BDC), per cui la loro modifica può comportare nuove autorizzazioni o creazione di versioni o, ancora, solo un aggiornamento ell’ERATV senza un criterio chiaro per poter discriminare i vari casi.



Le altre CfU non essendo regolamentate, sono lasciate alla sensibilità dei singoli OVC oltre che dei singoli enti autorizzanti. Questo comporta discriminazione perché, a parità di condizione, si potrebbe instradare la modifica in maniera diversa (nuova autorizzazione o mera notifica).

Solo le CfU definite esclusivamente in base alle BDC (rif. Art. 46 comma 5 del Reg. UE 2018/545) possono avere un criterio oggettivo di gestione delle loro modifiche rifacendoci a quanto viene stabilito dalle STI (es.: CFU = veicolo operante con tensione della catenaria di 3 kV CC; BDC = Sistema di alimentazione elettrica (tensione e frequenza).

5. Le condizioni di utilizzo del veicolo e le altre restrizioni sono definite sulla base delle caratteristiche essenziali di progettazione del tipo di veicolo.

INTERPRETAZIONE DELLE CONDITIONS FOR USE: IN SINTESI...



Si definiscono nell'ambito delle STI le «Caratteristiche Essenziali di Progettazione», **stabilendo criteri chiari per la determinazione dell'impatto di una modifica** sulla scelta del procedimento autorizzativo.

Ciò contribuisce a standardizzare l'approccio nella scelta del procedimento di autorizzazione da seguire a seguito di modifiche.

Aspetti positivi



Il concetto di Condizione di utilizzo **dovrebbe esser chiarito**; la mancanza di chiarezza porta:

- ad una **perdita di standardizzazione** nei criteri decisionali che guidano alla scelta circa il procedimento di autorizzazione da scegliere a seguito di modifiche
- alla **creazione di varianti** anche in assenza di modifiche di progetto sostanziali

Criticità



INTERPRETAZIONE DELLE CONDITIONS FOR USE: LE RICHIESTE DEI COSTRUTTORI -- *Novembre 2021*

- Relativamente alle condizioni di utilizzo e alle altre restrizioni, limitazioni e prescrizioni, si propone che quelle conseguenti agli **esiti delle attività di certificazione del veicolo** e che devono essere rimosse nel completamento dell'attività stesse, **non vengano considerate come CfU**
- Si propone, inoltre, di considerare che **solo le modifiche delle CfU definite sulla base delle BDC** possano dare luogo alla creazione di versioni o varianti in base ai criteri stabiliti dalle STI per le corrispondenti BDC
- Le modifiche alle altre CfU devono invece seguire le indicazioni già previste dalla Direttive (UE) 2016/797 art. 21 comma 12-b





06

Lo Sportello
Unico (OSS)

LO SPORTELLO UNICO (ONE-STOP-SHOP)

Novembre 2018

Unico punto di accesso per le richieste dei:

Certificati Unici di Sicurezza, Autorizzazione veicoli, ERTMS di terra.

- Quali modalità di comunicazione si adottano?
- Quanto può essere «informale» l'uso dell'OSS?
- Che lingua si adotta per le comunicazioni verbali?
- Come ci si relaziona nell'attività che precede la consegna delle richieste formali?
- Come si anticipa la documentazione?



LO SPORTELLO UNICO (ONE-STOP-SHOP)

Novembre 2021

- Disallineamento tra i campi definiti nell'Allegato I del Regolamento (UE) 2018/545 e quelli predisposti nell'OSS
- Integrazioni effettuate con documentazione aggiuntiva
- 7 «releases» implementate + 2 programmate nel 2021 ma sospese per restrizioni nel budget



LO SPORTELLO UNICO (ONE-STOP-SHOP): IN SINTESI...



- Offre la possibilità di accedere a pratiche pre-compilate, utili per velocizzare le richieste di autorizzazione simili e agevolare la standardizzazione delle pratiche di richiesta di autorizzazione
- Garantisce un archivio condiviso delle pratiche di autorizzazione gestite
- Grazie alle maschere di inserimento è possibile distinguere quali sono le informazioni necessarie e obbligatorie da riportare per ciascuna pratica autorizzativa.

Aspetti positivi



- Il caricamento di file di grandi dimensioni presenta criticità (si indica come limite 2,5GB, tuttavia spesso si riscontrano problemi sopra i 500 MB);
- Manca la predisposizione per riportare tutte le informazioni ritenute obbligatorie nell'ambito degli allegati del Reg. 2018/545.

Criticità



07

Dati in ERATV

DATI RIPORTATI IN ERATV -- *Novembre 2021*

Le informazioni obbligatorie previste sul registro dei tipi di veicolo autorizzati sono stabilite dalla Regolamento UE 2019/776 che modifica la decisione di esecuzione 2011/665/UE.

L'articolo 7 di tale Regolamento stabilisce che sia l'Agenzia ad inserire le informazioni del tipo di veicolo autorizzato



La Linea Guida ANSF del 24/7/2020 al § 6.2.1 stabilisce che:

Quando una modifica rientra nel punto b) o c) di cui sopra, la documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni "CE" di verifica dei sottosistemi viene aggiornata e il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo trasmette tutte le informazioni e tutti i documenti pertinenti all'Agenzia (vedi successivo §6.2.5) dando evidenza dell'aggiornamento del registro ERADIS, delle tempistiche necessarie all'adeguamento dei veicoli interessati e richiedendo l'aggiornamento del registro ERATV. Tale richiesta deve essere in bollo e prevedere un bollo per la risposta (vedi §14.3).

DATI RIPORTATI IN ERATV -- *Novembre 2021*

Le modifiche di tipo b) necessitano di un aggiornamento dell'ERATV se esse comportano la modifica dei certificati CE di verifica.

Le modifiche di tipo b) che non richiedono l'aggiornamento dei certificati CE non necessitano di un aggiornamento ERATV.

Talvolta nel registro ERATV vengono inserite da parte di ANSFISA informazioni aggiuntive oltre a quelle obbligatorie previste (e.g.: versione SW di veicolo) che, possono variare a seguito di modifiche classificate di tipo b) che non richiedono aggiornamento di certificati.

In questo caso, sarà comunque necessario l'aggiornamento ERATV per riportare le sole informazioni aggiuntive. A seguito di un confronto avuto con ANSFISA sul tema si è convenuto che la gestione di tali aggiornamenti in ERATV rimane al di fuori del processo di comunicazione della modifica





DATI RIPORTATI IN ERATV: LE RICHIESTE DEI COSTRUTTORI -- *Novembre 2021*

Per modifiche di tipo b) che richiedono l'aggiornamento dei certificati CE e conseguentemente l'aggiornamento dell'ERATV si richiede che, a valle della notifica all'Agenzia, le stesse si possano gestire senza attendere l'aggiornamento del registro ERATV oltre che su veicoli circolanti, come già avviene, anche su veicoli nuovi da autorizzare in conformità.





08

Autorizzazioni in Conformità



AUTORIZZAZIONE DI IMMISSIONE SUL MERCATO IN CONFORMITÀ AD UN TIPO DI VEICOLO AUTORIZZATO -- *Novembre 2021*

La Direttiva (UE) 2016/797 recita, all'articolo 25, comma 1: "Un veicolo o una serie di veicoli conforme a un tipo di veicolo autorizzato riceve, senza ulteriori verifiche, un'autorizzazione del veicolo a norma dell'articolo 21, sulla base di una dichiarazione di conformità a detto tipo presentata dal richiedente".

Attualmente i tempi di autorizzazione in conformità comportano per i veicoli interessati fermi di diverse settimane. Ciò comporta disservizi per le Imprese Ferroviarie, nonché un aggravio economico per il costruttore del veicolo.



AUTORIZZAZIONE DI IMMISSIONE SUL MERCATO IN CONFORMITÀ AD UN TIPO DI VEICOLO AUTORIZZATO: LE RICHIESTE DEI COSTRUTTORI (1/2)-- *Novembre 2021*

A valle dell'esperienza maturata in più di due anni di vigenza dei provvedimenti del 4° Pacchetto Ferroviario in Italia, ci sembra si possa, attraverso il contributo degli attori coinvolti, puntare al rilascio delle autorizzazioni in conformità ad un tipo di veicolo autorizzato, all'interno di una settimana lavorativa.



AUTORIZZAZIONE DI IMMISSIONE SUL MERCATO IN CONFORMITÀ AD UN TIPO DI VEICOLO AUTORIZZATO: LE RICHIESTE DEI COSTRUTTORI (2/2) -- *Novembre 2021*

Segnaliamo alcune aree di potenziale efficientamento delle tempistiche di rilascio delle autorizzazioni in relazione all'attuale procedura come indicata nelle Linee Guida ANSF 1/2019 Rev.1.

- ✓ Visite ispettive (che possono essere eliminate/ridotte/effettuate da remoto);
- ✓ Le procedure amministrative associate ed integranti il processo autorizzativo dell'OSS che possono essere snellite, allineandosi integralmente con il processo previsto dall'OSS stesso.





09

Sistemi Informatici ERA

SISTEMI INFORMATICI ERA -- *Novembre 2021*

La mancanza di collegamento tra i web repositories OSS con ERATV ed ERADIS produce una proliferazione di procedure amministrative. La questione relativa alla necessità di disporre di un sistema IT integrato trova un'ulteriore conferma per quanto segnalato al punto 12 che attiene alla validità dei Certificati 'CE' dei Componenti di Interoperabilità (CI) e dei Certificati 'CE' dei Sottosistemi Strutturali.

Infatti, la proliferazione di tali Certificati ed, in particolare, quelli dei CI impone una gestione continua dei rilevanti Data Base.



SISTEMI INFORMATICI ERA: LE RICHIESTE DEI COSTRUTTORI -- *Novembre 2021*

È necessario completare il processo di integrazione e collegamento dei database. Tale progettualità era già prevista sin dalla costruzione ed implementazione dell'OSS.



Sulla base delle interlocuzioni con ERA, sia dirette, che tramite le associazioni del settore, tale funzione risulta al momento sospesa in ragione di un budget assegnato all'ERA non adeguato per tale progetto.



10

Effettuazione Prove sull'Infrastruttura

EFFETTUAZIONE PROVE SULL'INFRASTRUTTURA (Artt.18 e 19 del Reg. 2018/545)

Novembre 2021

Articolo 18

Determinazione e definizione delle misure necessarie ai fini dell'utilizzo del veicolo per le prove sulla rete

Il richiedente deve identificare e definire, sulla base delle norme nazionali in materia di prove, le misure necessarie ai fini dell'utilizzo del veicolo per prove sulla rete.

Articolo 19

Autorizzazione temporanea ai fini dell'utilizzo del veicolo per prove sulla rete

1. L'autorizzazione temporanea ai fini dell'utilizzo del veicolo per prove sulla rete può essere rilasciata solo dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza quando è richiesta e specificata nel quadro normativo nazionale dello Stato membro.
2. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza valutano le domande per l'autorizzazione temporanea ai fini dell'utilizzo del veicolo per prove sulla rete in conformità con il quadro normativo nazionale.

EFFETTUAZIONE PROVE SULL'INFRASTRUTTURA (Artt.18 e 19 del Reg. 2018/545)

Novembre 2018

E' delegata alle NSA il rilascio delle autorizzazioni (Articolo 21, comma 3 della Direttiva (UE) 2016/797) temporanee per prove sull'infrastruttura.

La richiesta alle NSA come pure le modalità di prova dovrebbero essere armonizzate nei paesi dell'UE.

Si dovrebbe evitare, per i principi di non discriminarietà, che ogni paese elabori una procedura specifica che risulti poi molto difforme dagli altri paesi.



EFFETTUAZIONE PROVE SULL'INFRASTRUTTURA (Artt.18 e 19 del Reg. 2018/545)

Novembre 2021



In Italia il processo di autorizzazione per l'esecuzione delle prove in linea è regolamentato dalle Linee Guida ANSF 1/2019 Rev.1 ai paragrafi 7.2 e 7.3 e necessita di due livelli di autorizzazione:

- AISM temporanea per prove al veicolo interessato e, successivamente
- APL rilasciata DeBo

EFFETTUAZIONE PROVE SULL'INFRASTRUTTURA (Artt.18 e 19 del Reg. 2018/545): LE RICHIESTE DEI COSTRUTTORI -- *Novembre 2021*

- La doppia autorizzazione per l'esecuzione di prove in linea non ha riscontri in altri Stati membri dove è previsto un unico procedimento focalizzato sugli aspetti legati alla conduzione in piena sicurezza della campagna di prove da eseguire. Si propone quindi di adottare un procedimento autorizzativo unico rilasciato al Richiedente.



- Il quadro complessivo in Europa evidenzia come tale autorizzazione sia rilasciata da soggetti diversi rispetto a quanto previsto dal dettato legislativo. Tale disfunzione non aiuta chi deve richiedere l'autorizzazione multi-countries. ERA dovrebbe censire le modalità adottate dai vari Stati Membri poiché, nuovamente, si mina il principio della interoperabilità.



11

Revisione delle STI

REVISIONE DELLE STI -- *Novembre 2021*

Decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione dell'8 giugno 2017 che integra la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli obiettivi specifici per l'elaborazione, l'adozione e la revisione delle specifiche tecniche di interoperabilità

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

La presente decisione stabilisce gli obiettivi specifici in base ai quali elaborare nuove specifiche tecniche di interoperabilità («STI») o modificare le STI esistenti.

Articolo 3

Obiettivi specifici comuni

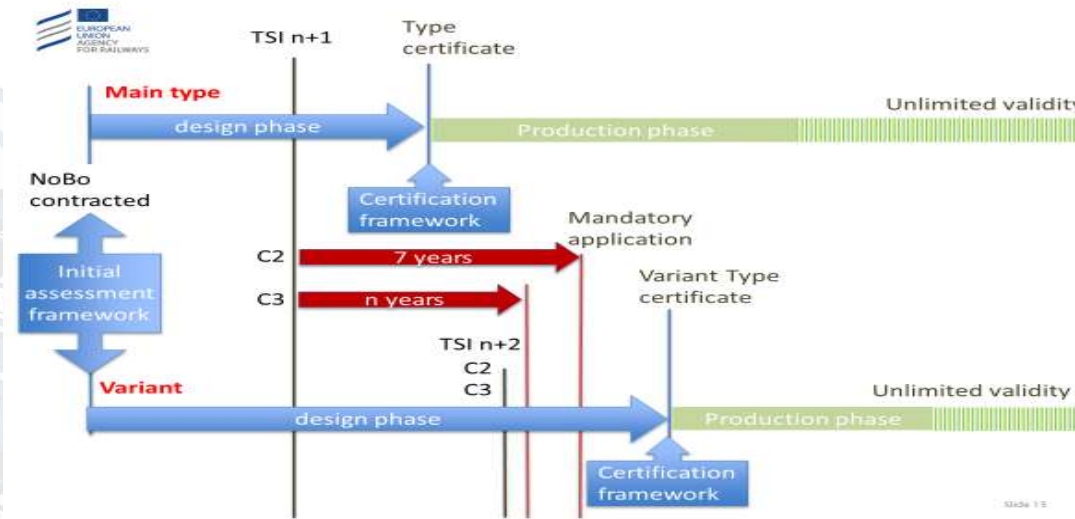
1. Le STI contemplano l'intero sistema ferroviario dell'Unione in modo da evitare duplicazioni, garantiscono una corrispondenza più diretta tra sottosistemi, requisiti essenziali e STI, e consentono una definizione più coerente delle strategie di applicazione delle STI.

Articolo 4

Obiettivi specifici applicabili alle STI LOC&PAS

3. La STI LOC&PAS comprende modalità facoltative che semplificano:
- a) l'autorizzazione di veicoli in vaste zone d'uso; e

REVISIONE DELLE STI 2023 - FASE A E FASE B DEI CERTIFICATI 'CE' NON PIÙ APPLICABILE DAL 31.12 2028. NUOVO SCHEMA NEL PERIODO TRANSITORIO (*) -- *Novembre 2021*



(*) Bozza di proposta in discussione tra gli "stakeholders"

REVISIONE DELLE STI 2023 - FASE A E FASE B DEI CERTIFICATI 'CE' NON PIÙ APPLICABILE DAL 31.12 2028. NUOVO SCHEMA NEL PERIODO TRANSITORIO (*) -- *Novembre 2021*

TSI Change	Transition phases <small>(stage at which a vehicle project/vehicle is when the revised TSI enters into force)</small>				Remarks
	Design Phase not yet started	Design phase	Production phase	Rolling Stock in operation	
C1	Applicable	Directly applicable with no impact on existing projects.	Not concerned	Not concerned	
C2	Applicable	Applicable 7 years after enter into force of TSI	Not concerned	Not concerned	
C3	Applicable*	directly applicable and / or transition specified if needed	may be applicable according to specific transition	may be applicable according to specific transition	<i>In certain cases the TSI may postpone the mandatory application of a change, e.g. for a new functionality.</i>

(*) Bozza di proposta in discussione tra gli "stakeholders"



REVISIONE DELLE STI: LE RICHIESTE DEI COSTRUTTORI -- *Novembre 2021*

La questione centrale si riconduce alla necessità di assicurare una stabilità del quadro normativo (che avvenga con la estensione della validità del Certificato 'CE' di esame del tipo di fase B, o con lo schema proposto da Commissione ERA è una pura "technicality") per un periodo sufficientemente lungo al fine di garantire il ritorno di investimenti importanti effettuati sulle piattaforme di prodotto, ed assicurare consegne di veicoli alle Imprese Ferroviarie in tempi e costi adeguati ai fini del rinnovo/estensione delle flotte.





12

Validità dei Certificati
CE dei Componenti di
Interoperabilità e dei
sottosistemi strutturali

NBRAIN- VALIDITÀ CERTIFICATI 'CE' DEI CI E DEI SOTTOSISTEMI STRUTTURALI

Novembre 2021

NBRail, che rappresenta l'associazione degli Organismi Notificati della UE, ha pubblicato una RFU (Recommendation for Use) RFU-STR-060 attraverso la quale vengono definiti i periodi di validità dei Certificati 'CE' emessi dagli Organismi Notificati.

Si ritiene che con una certa arbitrarietà si siano definiti dei periodi che appaiono incoerenti con quanto disposto dalla normativa e più specificatamente da quanto dispone la Decisione 2010/713/UE "concernente i moduli per le procedure di valutazione della conformità, dell'idoneità all'impiego e della verifica CE da utilizzare per le specifiche tecniche di interoperabilità adottate nell'ambito della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio".



NBRAIL- VALIDITÀ CERTIFICATI 'CE' DEI CI E DEI SOTTOSISTEMI STRUTTURALI

Novembre 2021

In particolare, la Decisione enuncia come nei casi di una sorveglianza dei processi/prodotti, in base ai moduli applicabili definiti dalla Decisione stessa, che svolge l' Organismo Notificato, con frequenza almeno di due anni, quest'ultimo redige e rilascia un Rapporto di Visita che il richiedente tiene a disposizioni delle Autorità per un periodo di 10 anni.

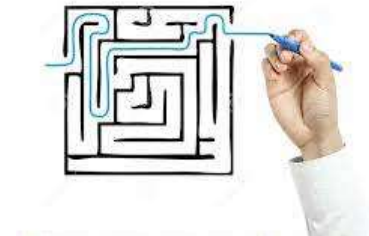
La scadenza della validità del QMSA non avviene contestualmente poiché il fornitore ha richiesto la certificazione al NoBo ad una certa data ed ha redatto, successivamente, e caricato in ERADIS, la sua Dichiarazione di verifica all'atto dell'immissione del CI sul mercato.



E' pertanto intuibile come nel caso di autorizzazioni in conformità al tipo per flotte di una certa consistenza, i QMSA dei CI e dei Sottosistemi strutturali scadono molte volte mentre il Fabbricante sta producendo i veicoli imponendo, pertanto, l'aggiornamento della relativa documentazione (e.g. i Certificati CE di verifica).

NBRAIN- VALIDITÀ CERTIFICATI 'CE' DEI CI E DEI SOTTOSISTEMI STRUTTURALI: LE RICHIESTE DEI COSTRUTTORI -- *Novembre 2021*

La Commissione e l'ERA devono emendare quanto dispone la RFU-STR-060 versione 09 del 9/11/2020 per allinearla con quanto enuncia la Decisione 2010/713/UE. Pertanto, i Certificati emessi in relazione ai moduli adottati (e.g. Dichiarazione CE di conformità, Certificato di esame 'CE' del tipo, il Certificato 'CE' QMSA, il Certificato 'CE' di idoneità all'impiego, ecc.) hanno validità e sono a disposizione dell'autorità per 10 anni come enuncia la Decisione a meno che non intervengano modifiche.



Come enuncia la Decisione nei casi la scelta del modulo richiede una verifica biennale del QMSA, l'OVC rilascia un «rapporto di verifica» al Richiedente (e non un nuovo Certificato).



13

Recepimento
Direttive dagli
Stati Membri



RECEPIMENTO DIRETTIVE DAGLI STATI MEMBRI -- *Novembre 2021*

Si rileva la necessità di una accurata verifica circa i dispositivi con il quali gli Stati membri hanno recepito le Direttive.

Si riscontrano casi in cui Stati membri assegnano a soggetti non previsti dalle disposizioni europee compiti specifici (e.g. Autorizzazioni temporanee ai fini dell'utilizzo del veicolo per prove sulla rete, verifiche di compatibilità con infrastruttura, utilizzo di template difformi o diversi da quelli previsti dalle disposizioni, etc.).



RECEPIMENTO DIRETTIVE DAGLI STATI MEMBRI: LE RICHIESTE DEI COSTRUTTORI -- *Novembre 2021*

La Commissione dovrebbe assicurare:



- La traduzione in inglese dei provvedimenti di recepimento degli Stati membri resi disponibili in un archivio elettronico;
 - La verifica che in fase di recepimento non siano stati snaturati i principi stessi espressi dalle Direttive includendo, nelle attività autorizzative, soggetti che non sono titolati;
- Le linee guida che ciascun Stato membro deve mettere a disposizione ai sensi di quanto dispone il comma 6, Articolo 7 del Regolamento (UE) 2018/545. Anche queste ultime devono essere disponibili in un archivio elettronico poiché indispensabili, non solo in fase di progetto esecutivo, bensì sin dalla fase di gara e contrattualizzazione. Questa è da considerarsi come una grave lacuna del legislatore e dell'ERA.

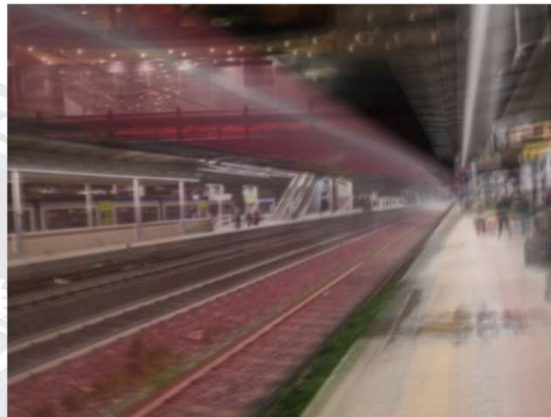




14

ERTMS/ETCS

ERTMS/ETCS PIANO NAZIONALE DI IMPLEMENTAZIONE -- *Novembre 2021*



Come raggiungere gli obiettivi sfidanti del Piano accelerato ERTMS proposto da RFI:

- ✓ Rivisitazione del processo di integrazione/compatibilità nel rispetto degli standard di sicurezza
 - Consolidamento/armonizzazione del Design/Validation
 - Disponibilità e pianificazione delle risorse per attività di prove in laboratorio e campo
 - Riduzione test in campo/interruzioni/veicoli
 - Riduzione tempi ottenimento APOM



15

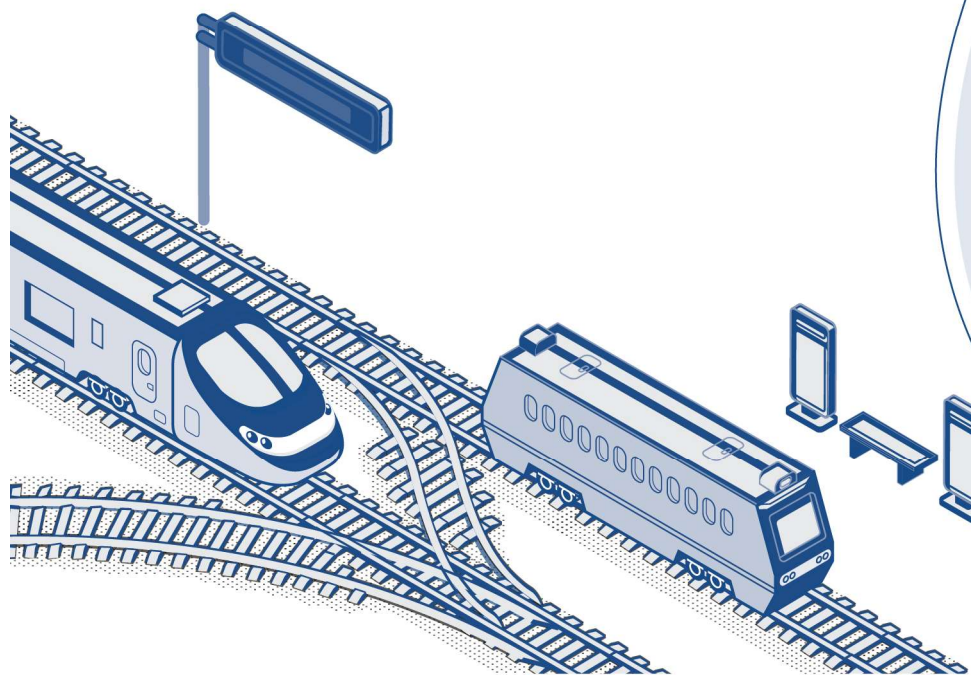
Considerazioni Finali

CONSIDERAZIONI FINALI

- ❖ Il Pilastro Tecnico del 4° Pacchetto Ferroviario è stato innestato su di un tessuto ancora immaturo. Non essendo ancora completamente metabolizzato il 3° PF, la maggior parte degli Stati Membri faticano ad adottare i processi definiti dai provvedimenti del 4° PF finendo per disosservare i ruoli assegnati agli stakeholders.
- ❖ La indisponibilità degli atti di recepimento degli altri Stati Membri (in una lingua comune) e delle linee guida impegna i richiedenti in ricerche dispendiose e, spesso infruttuose o inefficaci.
- ❖ Una revisione dei provvedimenti (Regolamenti, Decisioni e Linee guida applicative) , a seguito della applicazione pratica e dei ritorni dal campo rappresenterebbe un segnale forte di ascolto delle istituzioni verso il settore.
- ❖ L'OSS è piuttosto efficace e semplice nell'uso ed ha il vantaggio di uniformare le domande di autorizzazione per tutti i richiedenti in tutti gli Stati Membri dell'UE.
- ❖ I sistemi informatici (piattaforme) vanno migliorati e resi più efficaci e flessibili ma, soprattutto, deve essere ridotto il numero di certificati da gestire.
- ❖ La revisione delle STI 2022 dovrebbe assicurare la definizione di processi chiari e comprensibili soprattutto nella gestione della fase transitoria di applicazione e nei casi di modifiche.

CONSIDERAZIONI FINALI

- ❖ Il procedimento di gestione delle modifiche dovrebbe essere chiarito e semplificato nell'ottica di consentire un più facile trasferimento delle modifiche nell'ambito dei veicoli della medesima piattaforma,
- ❖ La mancanza di regole chiare per il processo di fissazione dei requisiti e per la definizione delle Condizioni di Utilizzo porta a differenti interpretazioni e ad approcci eterogenei, minando il principio di armonizzazione e di non discriminatorietà
- ❖ I tempi delle autorizzazioni definiti dai provvedimenti sono utilizzati a prescindere dalla entità e significatività del procedimento che si vuole processare.
- ❖ Necessità di ottimizzazione in Italia degli ESC Type e conseguentemente degli ESC Check per ridurre e snellire i processi autorizzativi (comprese le procedure per le autorizzazioni per esecuzione prove in linea dei veicoli).



Grazie per l'attenzione!

ANIE ASSIFER
assifer@anie.it
T. 02 3264303/249
assifer.anie.it