

Agenzia ferroviaria europea	
<p>Parte 1 del documento di riferimento previsto dall'articolo 27 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria</p> <p>Guida operativa</p>	
Riferimento ERA:	ERA/GUI/XA
Versione ERA:	3.0
Data:	30/10/2015

Documento elaborato da:	Agenzia ferroviaria europea Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Francia
Tipo di documento:	Guida operativa
Stato del documento:	Pubblico

	Nome	Funzione
Pubblicato da:	Richard LOCKETT [RL]	Capo unità
Rivisto da:	Ny Tiana TOURNIER [NTT] Peter MIHM [PM]	Capo del settore processi di autorizzazione Capo del settore valutazione tecnica
Redatto da (autore):	Florinel MELINTE [FM] Sorin HANCI [SH] Sarah YOUNG [SY]	Responsabile di progetto Responsabile di progetto Responsabile di progetto

0 INFORMAZIONI SUL DOCUMENTO

0.1. Registro delle modifiche

<i>Tabella 1: Status del documento.</i>			
Versione e data	Autore	Numero della sezione	Descrizione delle modifiche
Versione 2.0 22/07/2013	ERA		
Versione 2.1 31/07/2015	Unità XA	Tabella 1 Indice Sezione 1 Sezione 4.3	Introduzione, riferimenti, termini e definizioni Deroga alla STI, autorizzazione di serie, modello di autorizzazione
		Sezione 5.3 Sezione 6.3	Modello di autorizzazione, processo europeo unico Principi - cicli
		Allegato I Allegato II Allegato III	Modelli aggiornati Diagrammi aggiornati Aggiunta del modulo di richiesta
Versione 2.2 08/09/2015	Unità XA	Sezioni modificate	Revisione UMT di commenti sulle sezioni aggiornate
Versione 2.3 10/09/2015	FM, SH, RL	Sezione 6	Revisione della sezione 6.2
Versione 2.4 14/09/2015	Paul Hampson	Sezioni modificate	Correzione
Versione 2.5 14/09/2015	SH	Sezioni modificate	Caricata per il gruppo di lavoro Cross Acceptance n. 37.
Versione 2.6 08/10/2015	SH	Sezioni modificate	Caricata per il gruppo di lavoro Cross Acceptance n. 37.
Versione 3.0	SH, FM	Sezioni modificate	Aggiornamento dopo il gruppo di lavoro Cross Acceptance n. 37.
Versione 3.0	Paul Hampson	Sezioni modificate	Correzione

0.2. Indice

0	INFORMAZIONI SUL DOCUMENTO	2
0.1.	Registro delle modifiche	2
0.2.	Indice	3
	Elenco delle tabelle	3
1	INTRODUZIONE	4
1.1	RIFERIMENTI	5
1.2	ABBREVIAZIONI	6
1.3	TERMINI E DEFINIZIONI	7
2	SCOPO E AMBITO DI APPLICAZIONE	11
2.1	SCOPO	11
2.2	AMBITO DI APPLICAZIONE	11
3	DESTINATARI	13
4	DESCRIZIONE:	13
4.1	IL DOCUMENTO DI RIFERIMENTO	13
4.2	I DOCUMENTI NAZIONALI DI RIFERIMENTO	15
4.3	I QUADRI GIURIDICI NAZIONALI	18
5	COME UTILIZZARE:	21
5.1	IL DOCUMENTO DI RIFERIMENTO	21
5.2	I DOCUMENTI NAZIONALI DI RIFERIMENTO	21
5.3	I QUADRI GIURIDICI NAZIONALI	22
6	GESTIONE:	25
6.1	LA GUIDA OPERATIVA DEL DOCUMENTO DI RIFERIMENTO	25
6.2	I DOCUMENTI NAZIONALI DI RIFERIMENTO	26
6.3	I QUADRI GIURIDICI NAZIONALI	31
	ALLEGATO I – MODELLO RELATIVO ALLE INFORMAZIONI DI BASE	36
	ALLEGATO II – FASI DEL PROCESSO DI AUTORIZZAZIONE	41
	ALLEGATO III – MODULO DI DOMANDA	65
	ELENCO DELLE FIGURE	
	<i>Figura 1 Nesso tra il documento di riferimento e le norme tecniche nazionali</i>	14

Elenco delle tabelle

<i>Tabella 1: Status del documento.</i>	2
<i>Tabella 2: Documenti cui si fa riferimento nella presente guida operativa.</i>	5
<i>Tabella 3: Abbreviazioni</i>	6
<i>Tabella 4: Criteri di valutazione delle NTR (fonte: Notif-IT)</i>	28



DECISIONE DELLA COMMISSIONE del 9 marzo 2011
riguardante la pubblicazione e la gestione del documento di riferimento di cui
all'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del
Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario
[notificata con il numero C(2011) 1536]
(Testo rilevante ai fini del SEE)
(2011/155/UE)

1 INTRODUZIONE

La presente guida operativa relativa al documento di riferimento costituisce la parte 1 del documento di riferimento previsto dalla decisione 2011/155/UE, del 9 marzo 2011, riguardante la pubblicazione e la gestione del documento di riferimento di cui all'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva Interoperabilità.

La guida fa riferimento agli elementi di detta decisione e a qualsiasi altra informazione rilevante per la gestione, la comprensione e l'uso del documento di riferimento.

Per una migliore comprensione della procedura europea di autorizzazione di veicoli, si consiglia di leggere la raccomandazione della Commissione 2014/897/UE sugli aspetti relativi alla messa in servizio e all'uso di sottosistemi strutturali e veicoli.

1.1 RIFERIMENTI

Tabella 2: Documenti cui si fa riferimento nella presente guida operativa.

Riferimento del documento	Titolo	Versione
Direttiva 2008/57/CE	Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione) ("direttiva Interoperabilità")	Come modificata dalla direttiva della Commissione 2013/09/UE
Decisione 2009/965/CE	DECISIONE DELLA COMMISSIONE riguardante il documento di riferimento di cui all'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario	30 novembre 2009
Decisione 2011/155/UE	DECISIONE DELLA COMMISSIONE riguardante la pubblicazione e la gestione del documento di riferimento di cui all'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario	9 marzo 2011
Direttiva 2004/49/CE	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)	Come modificata da ultimo dalla direttiva della Commissione 2009/149/CE
Direttiva 98/34/CE	Direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione	Come modificata da ultimo dal regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio
Raccomandazione 2014/897/UE	Raccomandazione 2014/897/UE della Commissione, del 5 dicembre 2014, sugli aspetti relativi alla messa in servizio e all'uso di sottosistemi strutturali e veicoli a norma delle direttive 2008/57/CE e 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio	5 dicembre 2014
Regolamento n. 402/2013 CSM	Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione, del 30 aprile 2013, relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009	30 aprile 2013

1.2 ABBREVIAZIONI

Tabella 3: Abbreviazioni

Abbreviazione	Definizione
ANS	Autorità nazionale di sicurezza
APS	Authorisation for Placing in Service (Autorizzazione alla messa in servizio)
CCS	Control-command and Signalling (Controllo-comando e segnalamento)
CE	Commissione europea
CSM	Common Safety Method (metodo comune di sicurezza)
DeBo	Designated Body (organismo designato)
EMC	Electromagnetic Compatibility (compatibilità elettromagnetica)
EN	European Standard (norma europea)
ERATV	European Register of Authorised Type of Vehicles (registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati)
GIG	Geographical Interest Group (gruppo di interesse geografico)
IM	Infrastructure Manager (gestore dell'infrastruttura)
NLF	National Legal Framework (quadro giuridico nazionale)
NoBo	Notified Body (organismo notificato)
NOTIF-IT	La banca dati per la notifica delle norme nazionali (tecniche e di sicurezza)
NR	National Rule (norma nazionale)
NRD	National Reference Document (documento nazionale di riferimento)
NTR	National Technical Rule (norma tecnica nazionale)
RDD	Reference Document Database (banca dati del documento di riferimento)
RU	Railway Undertaking (impresa ferroviaria)
SM	Stato membro
SMS	Safety Management System (sistema di gestione della sicurezza)
STI	Specifiche tecniche di interoperabilità
TEN	Trans European Network (rete transeuropea)
UE	Unione europea
UIC	Unione internazionale delle ferrovie



1.3 TERMINI E DEFINIZIONI

Accordo tra Stati membri: qualsiasi accordo tra Stati membri volto a favorire lo scambio di informazioni e la gestione dei processi di autorizzazione (prima autorizzazione, autorizzazione supplementare, rinnovo, autorizzazione simultanea, ecc.).

Agenzia: l'Agenzia ferroviaria europea.

Autorizzazione considerata concessa: per l'autorizzazione supplementare, in assenza di una decisione dell'autorità nazionale di sicurezza competente entro i termini prescritti, la messa in servizio del veicolo in questione si considera autorizzata dopo che sia trascorso un periodo di tre mesi dalla scadenza dei termini suddetti - articolo 21, paragrafo 8, della direttiva 2008/57/CE.

Autorizzazione supplementare: l'autorizzazione rilasciata da un altro Stato membro successivamente alla prima autorizzazione.

Ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 5, della direttiva Interoperabilità, gli Stati membri chiariscono se un'autorizzazione supplementare sia necessaria nel caso di veicoli conformi alle STI o di veicoli non conformi alle STI.

Autorizzazione successiva: l'autorizzazione di un veicolo conforme a un tipo di veicolo già autorizzato.

Caso di autorizzazione: un caso così come definito alla sezione 4.3 del presente documento.

Compilazione: raccolta.

Condizioni e limitazioni d'utilizzo: qualsiasi limitazione all'uso previsto specificata nel fascicolo tecnico che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica, ad esempio condizioni climatiche, velocità massima, pendenza, ecc.

Data: la data esatta dalla quale inizia il calcolo del periodo.

Direttiva Interoperabilità: direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione).

Direttiva sicurezza: 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).

Documento di riferimento per l'impegno preliminare: il documento che specifica tutti gli aspetti relativi all'impegno preliminare, fra cui le condizioni per le prove in linea e il congelamento dei requisiti (eventualmente), per il progetto.

Domanda simultanea: la domanda di autorizzazione inviata da un richiedente a più di uno Stato membro contemporaneamente.

Fascicolo di autorizzazione: tutta la documentazione necessaria a depositare qualsiasi domanda di messa in servizio di un veicolo ai sensi della direttiva Interoperabilità, compreso il fascicolo

tecnico (contenente eventuali deroghe ai requisiti, prove di conformità alle norme nazionali equivalenti che non richiedono ulteriori controlli e prove delle precedenti autorizzazioni, ecc.).

Fase: una fase è il diagramma che contiene un simbolo di riferimento a una sotto-fase e può essere considerato come origine di quella sotto-fase.

A norma dell'articolo 26, paragrafo 3, della direttiva Interoperabilità, un veicolo conforme a un tipo già autorizzato in uno Stato membro è autorizzato da tale Stato membro sulla base di una dichiarazione di conformità a tale tipo presentata dal richiedente senza ulteriori verifiche.

Gestore dell'infrastruttura: il ruolo dell'organismo incaricato della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria o di parte di essa, come definito dalla direttiva 2004/49/CE.

Impegno preliminare: scambi di informazioni preliminari tra il richiedente, l'ANS e le altre parti in cui ogni entità riceve conferma della fattibilità del progetto. Questa fase prevede anche l'eventuale congelamento dei requisiti.

Nota: le altre parti coinvolte possono essere le seguenti:

- Stato membro per deroga e/o nuova autorizzazione (se richiesto, norme applicate);
- organismo notificato per la revisione degli accordi, compresa l'identificazione/la conferma delle STI applicabili al progetto;
- organismo designato per la revisione degli accordi, compresa l'identificazione/la conferma delle norme nazionali applicabili al progetto;
- organismo di valutazione (CSM) per la revisione degli accordi applicabili al progetto;
- gestore dell'infrastruttura per gli aspetti riguardanti le prove in linea, se del caso;
- l'Agenzia ferroviaria europea in qualità di osservatore.

Metodo alternativo: strumento per dimostrare la conformità diverso dagli strumenti di conformità nazionali accettabili (ove esistente). Ai fini della trasparenza e per evitare discriminazioni, il metodo alternativo accettato è pubblicato in RDD in qualità di strumento di conformità nazionale accettabile.

Modulo di richiesta: un documento armonizzato, raccomandato ed elaborato per favorire l'attività svolta da un richiedente per ottenere l'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo e/o l'autorizzazione di un tipo.

Norme: requisiti obbligatori.

Nuova autorizzazione: l'autorizzazione concessa da uno Stato membro dopo la ristrutturazione/il rinnovo di un veicolo e/o tipo di veicolo esistente già autorizzato.

Ai sensi dell'articolo 20 della direttiva Interoperabilità, una nuova autorizzazione può essere concessa dopo la modifica di un veicolo e/o tipo di veicolo esistente.

Norme nazionali di sicurezza: le norme che devono essere notificate ai sensi dell'articolo 8 della direttiva 2004/49/CE.

Norme tecniche nazionali: le norme che devono essere notificate ai sensi dell'articolo 17 della direttiva 2008/57/CE.

Organismo designato: l'organismo designato da uno Stato membro ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE incaricato dell'espletamento delle verifiche sulle norme nazionali.

Organismo notificato: il ruolo svolto da un organismo notificato da uno Stato membro per le valutazioni rispetto ad una determinata normativa UE.

Organismo di ricorso: l'organismo designato da ciascuno Stato membro ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE. Può trattarsi anche dell'organismo di regolamentazione istituito a norma dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE.

Organismo di valutazione (CSM): il soggetto che si occupa delle valutazioni al fine di verificare, sulla base delle prove, l'idoneità di un sistema a rispettare i propri requisiti di sicurezza, definiti nel regolamento (UE) n. 402/2013.

Pagamenti: qualsiasi pagamento corrisposto dal richiedente a un organismo nazionale durante il processo di autorizzazione, a copertura degli oneri amministrativi a carico dell'autorità nazionale di sicurezza, dei costi di accesso alla rete per le prove in linea, degli oneri per l'autorizzazione, nonché delle tasse di valutazione quando l'autorità nazionale di sicurezza agisce anche come organismo designato e organismo di valutazione (CSM).

Percorso giuridico: l'iter da seguire per il caso di autorizzazione in base alle norme e/o alle raccomandazioni dell'UE.

Periodo: arco di tempo calcolato a partire da una data.

Prima autorizzazione: l'autorizzazione rilasciata dal primo Stato membro per un nuovo veicolo e/o tipo di veicolo, secondo quanto prescritto dagli articoli 22 e 24 della direttiva Interoperabilità per i veicoli conformi alle STI e non conformi alle STI.

Prassi non vincolante/comune: prassi elaborata dal settore ferroviario europeo che può essere seguita facoltativamente durante il progetto.

Procedura di verifica: riguarda i controlli e la certificazione secondo i requisiti delle direttive, delle STI e delle norme nazionali.

Prove in linea: prove che si svolgono sulla rete di "competenza" di un'ANS (cfr. l'articolo 21, paragrafo 1, della direttiva Interoperabilità) e non negli impianti ferroviari adibiti alle prove (laboratorio o circuiti chiusi di prova).

Quadro giuridico nazionale: la normativa di uno Stato membro che regola la procedura di autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli.

Richiedente: il ruolo assolto da un soggetto che chiede l'autorizzazione per un tipo di veicolo o per la messa in servizio di un veicolo - ruolo che potrebbe essere svolto da uno degli operatori seguenti: detentore, fabbricante, impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura o altri. Non si riferisce ad altri richiedenti certificati CE.



Rilascio o concessione di un'autorizzazione: autorizzazione della messa in servizio di un tipo di veicolo o di un veicolo. Va notato che nelle direttive in questione non vi è alcuna autorizzazione all'uso. L'uso del veicolo è realizzato da un'impresa ferroviaria o da un gestore dell'infrastruttura nell'ambito dei rispettivi sistemi di gestione della sicurezza e non rientra nel processo di autorizzazione.

Rinnovo dell'autorizzazione: il rinnovo dell'autorizzazione di un tipo di veicolo, ove pertinente (per modifica alle norme, scadenza della validità del tipo).

L'articolo 26, paragrafo 3, della direttiva Interoperabilità è applicabile solo in caso di rinnovo dell'autorizzazione di un tipo di veicolo.

La modifica al progetto di un veicolo (per cui occorre una nuova verifica CE - cfr. i moduli SB o SH1 per la valutazione di conformità) dà luogo a un nuovo tipo di veicolo, che ricade nel caso di una prima autorizzazione (ERA/REP/01-2012/INT - Autorizzazione di tipi di veicoli – bozza finale di relazione, versione 0.09/16 maggio 2012).

Pertanto, il rinnovo dell'autorizzazione si limita solo al caso in cui, dopo la valutazione a fronte della modifica delle norme, il tipo di veicolo dimostra la sua conformità senza essere stato sottoposto a una modifica progettuale.

Ruolo dell'utente di RDD: una serie predefinita di diritti relativi all'accesso e alla gestione dei contenuti, nonché alla configurazione degli elementi nell'ambito della banca dati del documento di riferimento (RDD). Per disporre di ruoli utente di RDD che conferiscono il diritto di gestire i contenuti e configurare gli elementi della banca dati è necessaria la registrazione, mentre l'accesso alle informazioni pubblicate dagli Stati membri è disponibile senza l'obbligo di registrazione.

Strumenti di conformità accettabili: pareri non vincolanti emessi dall'Agenzia per definire i metodi atti a stabilire il rispetto dei requisiti essenziali.

Strumenti di conformità nazionali accettabili: pareri non vincolanti emessi dagli Stati membri per definire i metodi atti a stabilire il rispetto delle norme nazionali. Dovrebbero essere pubblicati in RDD e non hanno carattere obbligatorio.

Tema: un gruppo di parametri concernenti una determinata funzione o parte del veicolo (ad esempio sistema di accoppiamento, ruota, ecc.).

Veicolo non conforme alle STI: veicolo non conforme a tutte le STI pertinenti in vigore al momento della messa in servizio, compresi i veicoli oggetto di deroga, o quando un numero significativo di requisiti essenziali non sia stato previsto da una o più STI, come disposto dall'articolo 24, paragrafo 1, della direttiva Interoperabilità.

Veicolo conforme alle STI: veicolo conforme alle STI pertinenti in vigore alla data della messa in servizio, a condizione che esse prevedano un numero sufficiente di requisiti essenziali e che le STI relative al materiale rotabile siano entrate in vigore e siano applicabili (articolo 22, paragrafo 1, della direttiva Interoperabilità).



2 **SCOPO E AMBITO DI APPLICAZIONE**

2.1 SCOPO

Come descritto nella decisione 2011/155/UE riguardante la pubblicazione e la gestione del documento di riferimento, il documento di riferimento ha l'obiettivo di facilitare la procedura di messa in servizio dei veicoli:

- (a) elencando tutti i parametri da verificare ai fini dell'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli;
- (b) individuando tutte le norme applicate dagli Stati membri riguardanti l'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli;
- (c) collegando ciascuna norma a uno dei parametri da verificare ai fini dell'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli;
- (d) classificando tutte le norme nei gruppi A, B o C conformemente all'allegato VII, punto 2, della direttiva Interoperabilità;
- (e) illustrando i quadri giuridici nazionali applicabili all'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli conformemente all'articolo 1 della decisione 2009/965/CE.

In sintesi il documento di riferimento:

- rende trasparente il regime delle autorizzazioni dei veicoli; e
- favorisce il "mutuo riconoscimento".

Il mutuo riconoscimento presenta due vantaggi:

- i controlli effettuati nell'ambito di un'autorizzazione in uno Stato membro sono riconosciuti reciprocamente in modo automatico. Ciò significa che l'autorizzazione in un secondo Stato membro richiede controlli soltanto qualora "ciò sia strettamente necessario per verificare la compatibilità tecnica del veicolo con la rete di cui trattasi" (considerando 42 della direttiva Interoperabilità); e
- riduce la necessità di configurare in modo diverso la progettazione di un veicolo secondo la normativa di ogni singolo Stato membro.

2.2 AMBITO DI APPLICAZIONE

La direttiva Interoperabilità riguarda:

- veicoli conformi alle STI e non conformi alle STI;
- veicoli che operano dentro e fuori la rete TEN;
- veicoli nuovi, ristrutturati e rinnovati; e
- veicoli già in esercizio in uno Stato membro per i quali è richiesta un'"autorizzazione supplementare" per la messa in servizio in un altro Stato membro.

Il documento di riferimento ha lo stesso ambito di applicazione. Per tutti i diversi casi di autorizzazione, il documento di riferimento contiene tutte le norme e tutti i processi che vengono

applicati dagli Stati membri per autorizzare la messa in servizio dei veicoli. Sono incluse le norme nazionali cui si fa riferimento nelle STI come casi specifici.

3 **DESTINATARI**

I destinatari della guida operativa sono costituiti da tre categorie di utenti del documento di riferimento:

- Utenti = chiunque cerchi informazioni, come ad esempio i richiedenti l'autorizzazione alla messa in servizio di veicoli; Stati membri/ANS; l'Agenzia
- Gestore del documento di riferimento = l'Agenzia
- Gestori dei documenti nazionali di riferimento e dei quadri giuridici nazionali = SM/ANS

4 **DESCRIZIONE:**

4.1 IL DOCUMENTO DI RIFERIMENTO

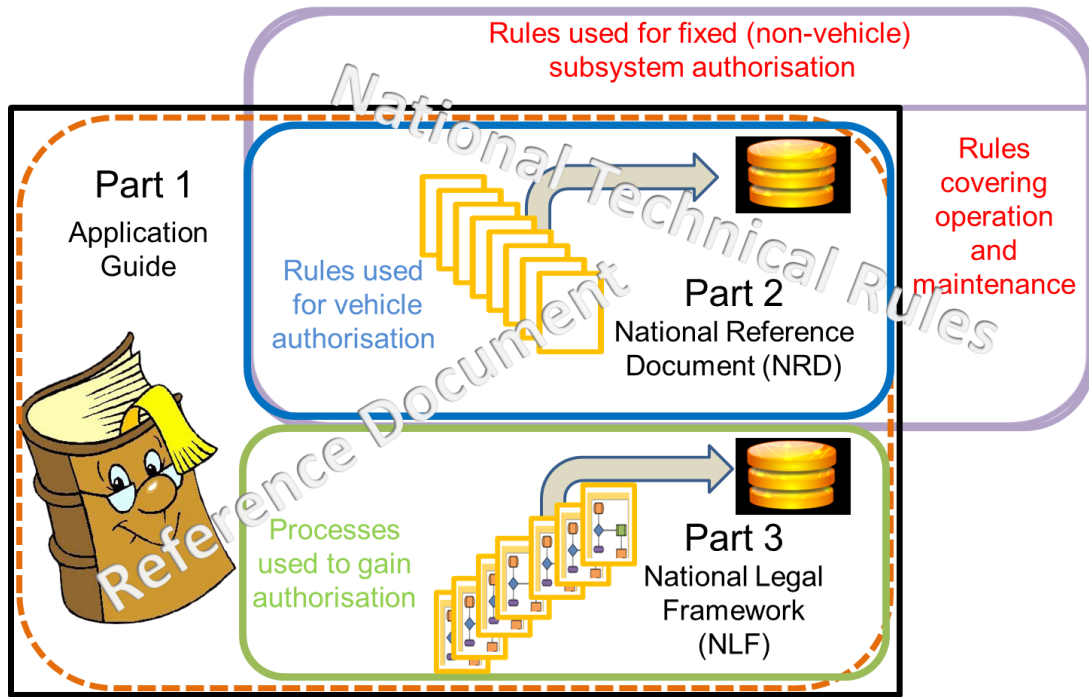
Base giuridica per il documento di riferimento

La responsabilità di introdurre le norme nazionali incombe agli Stati membri e, a differenza di quanto avviene per la notifica delle norme tecniche nazionali alla Commissione, l'Agenzia non opera alcuna convalida delle norme contenute nel documento di riferimento. Se una norma è applicabile per l'autorizzazione, l'Agenzia è tenuta a pubblicarla. Tuttavia, le classificazioni dell'equivalenza delle norme contenute nel documento di riferimento hanno una valenza giuridica perché stabiliscono cosa possa verificare o mettere in discussione un'ANS nell'ambito del rilascio di un'autorizzazione.

Struttura del documento di riferimento e principi generali

La decisione 2011/155/UE stabilisce che il documento di riferimento debba essere strutturato come segue:

- Parte 1: Guida operativa: questa parte fa riferimento agli elementi contemplati dalla decisione (decisione 2011/155/UE) e a tutte le altre informazioni pertinenti ai fini della gestione, comprensione e utilizzo del documento di riferimento.
- Parte 2: Documenti nazionali di riferimento: il documento di riferimento comprende tutti i documenti nazionali di riferimento che elencano e classificano le norme nazionali, uno per Stato membro, come indicato all'articolo 3 della decisione 2011/155/UE.
- Parte 3: Informazioni sui quadri giuridici nazionali: conformemente all'articolo 1 della decisione 2009/965/CE, il documento di riferimento deve contenere informazioni sui quadri giuridici nazionali applicabili all'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli. Tale parte deve essere compilata non appena gli Stati membri notificano le misure nazionali di recepimento della direttiva Interoperabilità.



National Technical Rules	Norme tecniche nazionali
Reference Document	Documento di riferimento
Rules used for fixed (non-vehicle) subsystem authorisation	Norme usate per l'autorizzazione di sottosistemi fissi (veicoli esclusi)
Rules covering operation and maintenance	Norme che riguardano l'esercizio e la manutenzione
Rules used for vehicle authorisation	Norme usate per l'autorizzazione di veicoli
Processes used to gain authorisation	Processi impiegati per ottenere l'autorizzazione
Part 1 Application Guide	Parte 1 Guida operativa
Part 2 National Reference Document (NRD)	Parte 2 Documento nazionale di riferimento
Part 3 National Legal Framework (NLF)	Parte 3 Quadro giuridico nazionale

Le tre parti del documento di riferimento sono pubblicate sul sito web dell'Agenzia

Figura 1 Nesso tra il documento di riferimento e le norme tecniche nazionali

Banche dati

Le norme nazionali impiegate per l'autorizzazione dei veicoli e i dati associati riguardanti i documenti nazionali di riferimento sono memorizzati in due banche dati:

- la banca dati NOTIF-IT gestita dalla Commissione europea archivia i documenti contenenti le norme nazionali, le registrazioni di notifica delle norme tecniche nazionali e delle norme nazionali di sicurezza e i riferimenti di tutte queste norme alle STI, all'articolo 8 della

direttiva Sicurezza e all'elenco di parametri, in funzione della natura e del contenuto della norma,

- la banca dati del documento di riferimento (RDD) gestita dall'Agenzia.

Rapporto fra la banca dati del documento di riferimento (RDD) e NOTIF-IT

Al fine di facilitare la notifica delle norme applicate in relazione all'autorizzazione dei veicoli e per evitare la doppia immissione di dati, la Commissione e l'Agenzia hanno deciso di definire un rapporto funzionale tra la banca dati del documento di riferimento e NOTIF-IT.

A partire dalla versione 3.3 di RDD, le norme caricate nella banca dati del documento di riferimento non devono essere immesse separatamente ai fini della notifica. Le relative informazioni si possono esportare utilizzando la funzione prevista nell'ambito di RDD per creare notifiche in NOTIF-IT. In tal modo, dopo aver esportato i dati da RDD, il "notificante" deve solo confermarne la notifica in NOTIF-IT per avviare la relativa procedura.

Esportando una norma da RDD a NOTIF-IT, si crea una notifica di tale norma in NOTIF-IT. Quando viene esportata, la norma è bloccata in RDD (non può essere modificata nella banca dati) ed è possibile avviare l'elaborazione della notifica in NOTIF-IT.

Le modifiche dello stato (della notifica della norma) all'interno di NOTIF-IT si riflettono in RDD. Tuttavia, se la norma viene aggiornata in NOTIF-IT, ciò non avviene immediatamente anche in RDD.

Al termine dell'elaborazione della notifica in NOTIF-IT, una volta accettata la notifica, la norma è aggiornata in RDD con le eventuali modifiche apportate durante la notifica in NOTIF-IT. A questo punto la norma viene sbloccata in RDD. Se la notifica viene respinta da NOTIF-IT, il suo stato in RDD si modifica in "rejected" (respinta), la norma viene sbloccata in RDD e, a questo punto, può essere nuovamente modificata in RDD.

Solo le norme obbligatorie pubblicate in RDD possono essere esportate in NOTIF-IT. Le norme contrassegnate in RDD dalla dicitura "Acceptable National Means of Conformity" (strumento di conformità nazionale accettabile), e pertanto prive di carattere vincolante, non si possono esportare in NOTIF-IT.

4.2 I DOCUMENTI NAZIONALI DI RIFERIMENTO

Contenuto dei documenti nazionali di riferimento

I documenti nazionali di riferimento elencano tutte le norme tecniche nazionali applicabili relative all'autorizzazione di veicoli ferroviari. La struttura di riferimento e l'elencazione di tali norme è determinata dall'elenco di parametri. La versione attuale di tale elenco è costituita dall'allegato alla decisione 2009/965/CE, con la rettifica pubblicata nella guida operativa relativa al documento di riferimento v2.0-22.07.2013. Un aggiornamento dell'elenco di parametri è stato votato in occasione del RISC 73 del 04/06/2015 ed entrerà in vigore in data 01/01/2016.

Inoltre, i documenti nazionali di riferimento includono le classificazioni (A, B, C) con le norme di altri Stati membri.

Qualora una norma tecnica nazionale di uno Stato membro non possa essere ricondotta a uno dei parametri presenti nel relativo elenco, lo Stato membro dovrebbe informarne l'Agenzia ferroviaria europea.

È da intendersi che i documenti nazionali di riferimento contengono un elenco esaustivo di tutti i requisiti nazionali applicati relativamente all'autorizzazione di veicoli ferroviari, con riferimenti incrociati all'elenco di parametri.

Per garantire che informazioni trasparenti e armonizzate sulle norme da applicare ai fini dell'autorizzazione dei veicoli siano pubblicamente disponibili, gli Stati membri devono, in merito a tutti i parametri:

- a) indicare la rispettiva norma tecnica nazionale in vigore o
- b) segnalare esplicitamente l'assenza di una norma tecnica nazionale.
Qualora manchi una norma tecnica nazionale in vigore per un determinato parametro, occorre indicarlo nel documento nazionale di riferimento con la dicitura "nessun requisito aggiuntivo rispetto alle STI applicabili". Qualora lo Stato membro debba ancora verificare l'esistenza di un requisito per un determinato parametro, questo deve essere indicato con la dicitura "indagare".

Inoltre, i documenti nazionali di riferimento dovrebbero contenere anche informazioni sugli strumenti di conformità nazionali accettabili, ove esistenti.

Criteria per stabilire l'equivalenza

Ogni documento nazionale di riferimento dovrebbe indicare, secondo l'allegato VII della direttiva Interoperabilità 2008/57/CE, la classificazione (A, B o C) delle norme di altri Stati membri per il parametro pertinente:

- la classificazione del gruppo A comprende "norme nazionali ritenute equivalenti alle norme nazionali di altri Stati membri" o una norma che è una "norma internazionale" (per esempio norme EN, fiche UIC).
Una norma è ritenuta equivalente quando lo Stato membro 1 accetta il fatto che se una norma ha validità nello Stato membro 2, essa soddisfa anche i requisiti essenziali nello Stato membro 1.
- La classificazione del gruppo C "comprende le norme che sono strettamente necessarie e corrispondenti alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura ai fini di un'utilizzazione sicura e interoperabile nella rete di cui trattasi (ad esempio, l'ingombro)".
Una norma classificata nel gruppo C richiede verifiche e/o prove supplementari per dimostrare la sua conformità alle norme di un altro Stato membro.
- La classificazione del gruppo B "comprende tutte le norme che non rientrano nel gruppo A o nel gruppo C, o che non sono ancora state classificate come appartenenti a uno di questi gruppi".
Una norma classificata nel gruppo B richiede verifiche e/o prove supplementari per dimostrare la sua conformità alle norme di un altro Stato membro.

Ai sensi degli articoli 23, paragrafo 5 e 25, paragrafo 4, della direttiva Interoperabilità 2008/57/EC, l'autorità nazionale di sicurezza può effettuare verifiche solamente sulla base delle norme nazionali appartenenti ai gruppi B o C.



4.3 I QUADRI GIURIDICI NAZIONALI

Struttura del quadro giuridico nazionale

La struttura del quadro giuridico nazionale si basa sulla direttiva Interoperabilità e sulla raccomandazione 2014/897/UE.

La struttura del quadro giuridico nazionale ha la finalità di agevolare un raffronto semplice fra i quadri giuridici nazionali allo scopo di:

- trovare similitudini e differenze significative riguardanti i quadri giuridici nazionali negli Stati membri; e
- fare un confronto con la direttiva Interoperabilità e la raccomandazione 2014/897/UE.

Il processo di autorizzazione alla messa in servizio di veicoli si compone di varie fasi; le fasi del processo sono descritte nell'allegato II del presente documento.

La struttura del quadro giuridico nazionale prevede che siano fornite informazioni per ciascuna fase del processo per i relativi “casi di autorizzazione”.

Scegliendo i “casi di autorizzazione” per il processo di autorizzazione alla messa in servizio di veicoli l’obiettivo è stato quello di ottenere tutti i casi che rientrano nell’ambito di applicazione della direttiva Interoperabilità.

Casi di autorizzazione

Le procedure sono simili per più “casi di autorizzazione”. Pertanto, anche se i casi di autorizzazione teorici erano più numerosi, alcuni di questi sono stati fusi.

In particolare, i seguenti due casi sono confluiti in un unico caso, salvo che per l’autorizzazione supplementare:

- veicoli conformi alle STI; e
- veicoli non conformi alle STI.

In effetti, per entrambi i casi si applicano due serie di requisiti: le STI e le norme tecniche nazionali. La sola differenza è che per i veicoli conformi alle STI si applicano le STI del materiale rotabile, mentre per quelli non conformi alle STI questa regola potrebbe ancora non valere. Tuttavia, il processo è simile anche se i requisiti possono variare.

Per i veicoli non conformi alle STI, relativamente a casi specifici e a deroghe si applica quanto segue:

- Casi specifici: sono applicabili per il rinnovo o la ristrutturazione di parte del veicolo per il quale si applicano le STI. Per autorizzazioni supplementari, se necessario possono applicarsi casi specifici per la compatibilità tecnica con la rete.
- Deroghe: sono applicabili ai sensi dell'articolo 9 della direttiva Interoperabilità. La responsabilità di richiedere una deroga alla Commissione incombe agli Stati membri



interessati e la Commissione può consultare l'Agenzia in fase di valutazione di richieste di deroga complesse. Per quanto concerne le deroghe di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b), d) e f), della direttiva Interoperabilità, la Commissione applica la procedura di regolamentazione descritta all'articolo 29 della stessa direttiva.

Ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 2, della direttiva Interoperabilità, quando un veicolo è autorizzato alla messa in servizio anche il suo tipo è automaticamente autorizzato, mentre quando un tipo di veicolo è autorizzato potrebbe non esserci un corrispondente veicolo autorizzato alla messa in servizio. Quando è autorizzato solo il tipo di veicolo, occorre fornire una dichiarazione CE di verifica (per esempio l'applicazione del modulo SD).

Nella descrizione del processo sia l'autorizzazione alla messa in servizio di un veicolo sia l'autorizzazione di un tipo di veicolo vengono combinate quando non ci sono esplicite differenze.

I seguenti casi sono stati sviluppati e descritti nei diagrammi generici:

- prima autorizzazione per tipo di veicolo/veicolo;
- nuova autorizzazione per tipo di veicolo/veicolo ristrutturato/rinnovato;
- autorizzazione supplementare per tipo di veicolo/veicolo già autorizzato da uno Stato membro dell'UE per i veicoli conformi alle STI e non conformi alle STI;
- rinnovo dell'autorizzazione di un tipo che non è più valida;
- autorizzazione successiva di veicoli conformi a un tipo di veicolo autorizzato (autorizzazione di veicoli dello stesso tipo).

L'articolo 21, paragrafo 13, della direttiva 2008/57/CE menziona l'autorizzazione di serie. Questo caso di autorizzazione è inteso e considerato come la combinazione tra l'autorizzazione di un tipo di veicolo seguita dall'autorizzazione di una serie specifica di veicoli successivi identici rilasciata previa verifica di conformità al tipo. Pertanto, l'autorizzazione di serie non è descritta nei diagrammi generici.

Modulo di richiesta

Il modulo di richiesta consiste in un documento armonizzato ed elaborato allo scopo di favorire l'attività svolta da un richiedente per ottenere l'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo o l'autorizzazione di un tipo.

Il modulo di richiesta:

- contiene informazioni che il richiedente deve compilare a partire dal processo di autorizzazione fino alla fine, coprendo tutte le fasi del quadro giuridico europeo;
- riguarda tutti i casi di autorizzazione, come definiti al capitolo 4.3 e l'autorizzazione simultanea;
- considera i requisiti per la registrazione di un nuovo tipo di veicolo in ERATV;
- può essere utilizzato come lista di controllo dal richiedente e dalla/dalle autorità di sicurezza nazionale/nazionali coinvolta/coinvolute nella procedura di APS;
- consente di mantenere la tracciabilità durante tutto il processo di autorizzazione.

Il modulo è contenuto nell'allegato III.

5 **COME UTILIZZARE:**

5.1 IL DOCUMENTO DI RIFERIMENTO

Il documento di riferimento contiene le norme e i processi connessi all'autorizzazione di veicoli che trovano applicazione negli SM dell'UE + Norvegia e Svizzera.

L'utente, sulla base della portata del proprio progetto di autorizzazione, individuerà le norme e i processi da utilizzare.

Il documento di riferimento può essere utilizzato anche per le seguenti finalità:

- analisi del livello di interoperabilità già raggiunto;
- analisi dei dati contenuti nel documento di riferimento al fine di:
 - assicurare la coerenza tra le STI e le norme nazionali (per esempio evitando la duplicazione di requisiti);
 - ridurre il numero delle norme nazionali laddove possibile;
 - sostituire le norme nazionali con i requisiti delle STI laddove possibile;
 - chiudere i punti in sospeso nelle STI laddove possibile;
 - istituire un unico processo europeo;
 - migliorare il processo di autorizzazione dei veicoli;
 - semplificare le classificazioni (A, B, C) relative alle norme degli Stati membri;
- gestire i progetti di autorizzazione;
- facilitare l'autorizzazione simultanea. Nella sezione 5.3 è stata elaborata e inclusa una procedura per l'autorizzazione simultanea; il ricorso a detta procedura è consigliato, ma non è obbligatorio.

5.2 I DOCUMENTI NAZIONALI DI RIFERIMENTO

Utente

Fino alla convalida e alla pubblicazione di un elenco di norme di uno Stato membro in RDD da parte dello Stato membro interessato, l'utente potrà accedere all'elenco di norme in formato pdf sul sito web dell'Agenzia.

Nell'autorizzazione supplementare alla messa in servizio di veicoli ferroviari ai sensi degli articoli 23 e 25 della direttiva Interoperabilità, l'ANS non può svolgere verifiche sulla base di norme nazionali classificate come A e pubblicate nella parte 2 del documento di riferimento (documento nazionale di riferimento). Al riguardo, i criteri verificati da un'ANS possono riguardare esclusivamente:

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

Gestore del documento di riferimento

Il gestore del documento di riferimento assicura quanto segue:

- attuazione delle modifiche nella struttura dei documenti nazionali di riferimento (NRD), compreso qualsiasi aggiornamento dell'elenco di parametri;
- elaborazione di modelli di report su richiesta;
- assistenza ai gestori dei documenti nazionali di riferimento (NRD) per caricare, aggiornare e pubblicare informazioni (norme e classificazione di norme) relative all'NRD del rispettivo Stato membro;
- gestione della banca dati del documento di riferimento.

Gestore del documento nazionale di riferimento

Il gestore del documento nazionale di riferimento aggiorna e pubblica le norme nazionali e le loro classificazioni. Ciò è descritto nelle sezioni 2.4 e 2.5 del manuale d'uso di RDD.

5.3 I QUADRI GIURIDICI NAZIONALI

Utente

Fino alla convalida e alla pubblicazione del quadro giuridico nazionale di uno Stato membro in RDD da parte dello Stato membro interessato, l'utente potrà accedere al quadro giuridico nazionale in formato pdf sul sito web dell'Agenzia.

L'utente potrà visionare le informazioni di base, i diagrammi, la comparazione grafica tra diagrammi e i report contenuti in RDD. Ciò è descritto nelle sezioni 3.4 e 3.5 del manuale d'uso di RDD.

Gestore del quadro giuridico generico

Il gestore del quadro giuridico generico crea i diagrammi generici e le informazioni di base. Ciò è descritto nella sezione 5.13 del manuale d'uso di RDD.

Gestore del quadro giuridico nazionale

Il gestore del quadro giuridico nazionale crea il proprio quadro giuridico nazionale usando i diagrammi generici e le informazioni di base. Ciò è descritto nella sezione 4.6 del manuale d'uso di RDD.

Uso del modulo di richiesta

La presente versione della guida operativa contiene, nell'allegato III, un modulo di richiesta, elaborato dall'ERA, per ottenere l'autorizzazione di un veicolo.

La richiesta dovrebbe basarsi sul modulo summenzionato, che viene gestito dal richiedente e presentato all'ANS/agli ANS. La richiesta è aggiornata in ogni fase del processo di autorizzazione indicata nel modulo, ossia:

- impegno preliminare;
- valutazione;
- fascicolo di autorizzazione.

Il richiedente trasmette all'ANS la domanda aggiornata, che si può utilizzare successivamente come base di discussione nelle diverse fasi del processo.

L'ANS può utilizzare la versione finale del modulo di richiesta per rilasciare l'autorizzazione del veicolo in questione in modo armonizzato.

Procedura consigliata per l'autorizzazione simultanea

Più ANS possono lavorare congiuntamente all'autorizzazione alla messa in servizio di veicoli. Per le autorizzazioni di veicoli sulle reti di diversi Stati membri, il richiedente presenterà la domanda contemporaneamente a ogni ANS interessata secondo la rispettiva normativa in vigore alla data della domanda.

Le ANS creeranno una struttura comune che conterrà, fra l'altro, uno scadenario di attuazione. Sarà individuata una delle ANS che garantisca il coordinamento con le altre. Nel contesto dell'attuazione della decisione della Commissione 2011/155/UE, le ANS interessate si accorderanno sull'attuazione dei relativi documenti di riferimento, in particolare per la parte 2 "Documenti nazionali di riferimento" e la parte 3 "Informazioni sul quadro giuridico nazionale". I risultati dell'impegno preliminare (cfr. la parte 3 del documento di riferimento) sulla condivisione dei compiti e sui criteri da applicare (ad esempio condivisione del documento, formato del documento, lingue da usare, condivisione dei parametri, trattamento di parametri non classificati A, ecc.) sono riportati in una relazione. Tutti i partecipanti, compreso il richiedente, concorderanno sul documento di riferimento per l'impegno preliminare (la relazione menzionata sopra).

La condivisione delle verifiche per i parametri classificati A fra le ANS sarà realizzata in accordo con il richiedente e può essere realizzata raggruppando i parametri in temi definiti (ad esempio "parametri relativi al freno di stazionamento"). I documenti necessari per l'autorizzazione alla messa in servizio saranno classificati in base alla struttura del "fascicolo tecnico comune" secondo l'allegato della decisione della Commissione 2009/965/CE.

Per ciascun parametro classificato A, il richiedente presenterà la documentazione necessaria ai fini della verifica solo all'ANS responsabile della valutazione di quel parametro.

Le ANS si scambieranno informazioni, che avranno rispettivamente valutato, usando il/i "certificato/i di conformità" relativo/i ai parametri classificati A. Il certificato di conformità è rilasciato per tema e non per parametro. In ogni certificato sarà individuato chiaramente ciascun

parametro valutato. I certificati di conformità sono sufficienti a dimostrare la conformità del veicolo valutato alle relative norme, comprese quelle degli SM/delle ANS che li ricevono.

Per i parametri classificati B e C, il richiedente presenterà la documentazione necessaria, compreso il risultato della valutazione dell'organismo designato, a ciascuna ANS interessata che svolgerà la propria valutazione secondo i regolamenti nazionali e il documento di riferimento per l'impegno preliminare concordato.

I documenti inviati a ciascuna ANS sono redatti nelle lingue secondo il documento di riferimento per l'impegno preliminare concordato.

Per i parametri classificati A dallo SM XX allo SM YY e C dallo SM YY allo SM XX, le valutazioni svolte dallo SM XX saranno accettate dallo SM YY, ma non viceversa (indicando che potrebbe non esserci un'equivalenza bidirezionale).

Saranno svolte nuove valutazioni per le modifiche su un veicolo che incidono su un parametro che reca un certificato. Se si dimostra la conformità alle norme, sarà rilasciato un nuovo certificato.

Ciascuna ANS può rilasciare l'autorizzazione alla messa in servizio di veicoli per la rete del proprio SM quando il relativo fascicolo di autorizzazione è completo e accettato.

In ciascuno Stato membro, il fascicolo di autorizzazione consisterà dei punti seguenti:

- documenti ottenuti direttamente dall'ANS dello Stato membro per i parametri classificati B e C;
- documenti ottenuti e accettati direttamente dall'ANS stessa o certificati rilasciati da altre ANS per i parametri classificati A.

Poiché ciascuna autorizzazione alla messa in servizio di un veicolo in un determinato Stato membro, compresa l'autorizzazione supplementare, è valida anche come autorizzazione per tipo di veicolo in quello Stato membro, ciascuna ANS interessata deve custodire almeno una copia di tutti i certificati, compresa la relazione di valutazione elaborata dall'organismo notificato per garantire la completezza del fascicolo. Questo in caso di una futura ulteriore domanda o di rinnovo della domanda da parte del richiedente.

6 **GESTIONE:**

6.1 LA GUIDA OPERATIVA DEL DOCUMENTO DI RIFERIMENTO

La presente guida operativa sarà aggiornata periodicamente alla luce dell'esperienza acquisita man mano dall'Agenzia con l'assistenza del gruppo di lavoro Cross Acceptance.

1. **Pianificazione**

Almeno una volta l'anno l'Agenzia procederà alla revisione della presente guida operativa e presenterà le proposte che riterrà necessarie al gruppo di lavoro Cross Acceptance. Le parti interessate possono richiedere revisioni ove necessario.

2. **Aggiornamento**

L'Agenzia è incaricata dell'aggiornamento della guida operativa. A tal fine, l'Agenzia terrà conto di ogni contributo delle parti interessate.

3. **Organizzazione e coordinamento delle attività**

L'Agenzia accoglie qualsiasi contributo teso al miglioramento della presente guida operativa. Il contributo delle parti interessate può essere offerto mediante organizzazioni di settore, gli SM/le ANS o da singoli utenti. Al riguardo è possibile inviare un'e-mail all'indirizzo RDD@era.europa.eu.

La proposta dell'Agenzia per l'aggiornamento della presente guida operativa sarà inserita sul sito web dell'Agenzia almeno un mese prima che sia trasmessa al gruppo di lavoro Cross Acceptance.

4. **Processo decisionale**

La decisione di aggiornare la guida operativa con maggiore frequenza è presa dal gruppo di lavoro Cross Acceptance su proposta dell'Agenzia.

Il gruppo di lavoro Cross Acceptance è incaricato di:

- convalidare la proposta dell'Agenzia e
- approvare la pubblicazione della guida operativa.

6.2 I DOCUMENTI NAZIONALI DI RIFERIMENTO

Il quadro per facilitare l'autorizzazione di veicoli ferroviari, nel rispetto dei requisiti dettati dalle norme tecniche nazionali, si basa su tre aspetti distinti:

1. un elenco comune di parametri da controllare in relazione all'autorizzazione di veicoli ferroviari.
 - Versione attuale: allegato alla decisione 2009/965/CE con la rettifica pubblicata nella guida operativa relativa al documento di riferimento v2.0-22.07.2013.
 - Un aggiornamento dell'elenco di parametri è stato votato in occasione del RISC 73 del 04/06/2015 ed entrerà in vigore in data 01/01/2016.
2. Raccolta dei diversi requisiti nazionali per ciascun parametro interessato e pubblicazione di tali requisiti sotto forma di documento nazionale di riferimento (cfr. decisione 2011/155/CE).
3. Comparazione e classificazione, a cura delle autorità dei vari Stati membri, dell'equivalenza (A, B, C) delle norme nazionali applicate con le norme applicate da altri SM (in conformità dell'allegato VII, sezione 2, della direttiva 2008/57/CE).

Gestione dei documenti nazionali di riferimento (NRD)

La decisione 2011/155/UE descrive le modalità per la pubblicazione e la gestione dei documenti nazionali di riferimento. Per facilitare l'accesso alle informazioni del documento nazionale di riferimento e la loro gestione, l'Agenzia ha varato la banca dati del documento di riferimento (RDD), che è continuamente aggiornata.

Dopo la convalida e la pubblicazione dell'elenco di norme da parte dello Stato membro, chi intenderà accedere a tali norme sarà reindirizzato dal documento in formato pdf sul sito web dell'Agenzia alla pagina di "Report" di RDD.

Manutenzione dell'NRD

Lo SM/l'ANS rivede il proprio documento nazionale di riferimento per assicurare:

- la coerenza con tutta la legislazione UE pertinente (per esempio le STI);
- la coerenza con tutta la legislazione nazionale pertinente;
- la coerenza con l'evoluzione delle norme e degli standard pertinenti;
- la coerenza con l'attuale stato dell'arte (per esempio tenendo conto dello strumento di conformità nazionale accettabile).

Lo SM/l'ANS rivede regolarmente le informazioni del documento nazionale di riferimento per dare seguito all'evoluzione delle norme, soprattutto in caso di sviluppo tecnico e di evoluzione delle STI.

Per garantire che le informazioni sulle norme da applicare unitamente all'autorizzazione di veicoli ferroviari e alla loro classificazione di equivalenza siano aggiornate, l'Agenzia assisterà le autorità nazionali di sicurezza e gli Stati membri. Tale assistenza riguarderà il caricamento in RDD delle

informazioni fornite dallo SM/dall'ANS, nonché diversi tipi di formazione degli utenti (per esempio incontri di formazione, video informativi, ecc.).

Anche altri soggetti (fabbricanti, imprese ferroviarie, gestori infrastruttura, associazioni, ecc.) possono trasmettere un parere allo SM/all'ANS e/o all'Agenzia sulla necessità di aggiornare RDD (per esempio se norme note risultano mancanti o se altre informazioni importanti in RDD sembrano essere obsolete). Nel caso in cui riceva tale parere, l'Agenzia si metterà in contatto con lo SM/l'ANS competente per analizzare il problema segnalato e, se necessario, lo SM/l'ANS provvederà ad aggiornare le informazioni in RDD.

Sviluppi dei documenti nazionali di riferimento

I progetti di norme nuove o modificate vengono notificati in conformità della procedura di cui alla direttiva 98/34/CE. Al contrario, i documenti nazionali di riferimento non vengono notificati ai sensi della procedura di cui alla direttiva 98/34/CE.

Una modifica a una norma nazionale operata da uno Stato membro può potenzialmente invalidare una classificazione A di tale norma, perché può rendere il veicolo incompatibile con la rete del secondo Stato membro. Di conseguenza, è importante che gli Stati membri prestino molta attenzione quando modificano le norme e prendano in considerazione l'effetto che la modifica può avere sulla classificazione della norma per altri Stati membri. È buona pratica discutere tali modifiche alle riunioni dei gruppi di interesse geografico (GIG) in sede di stesura della modifica da apportare alla norma.

Riordinamento (Cleanig-up) delle norme tecniche nazionali

L'Agenzia assisterà gli Stati membri nella verifica dell'allineamento delle loro norme al quadro giuridico dell'UE, agevolando la notifica delle norme tecniche nazionali alla Commissione europea¹. A tal fine, l'Agenzia istituirà un servizio chiamato "Riordinamento (Cleaning-up) delle norme", che riguarderà l'insieme delle attività necessarie per facilitare il confronto e la notifica delle norme tecniche nazionali, soprattutto alla luce dell'evoluzione delle STI, tenendo conto per esempio dell'estensione del loro campo di applicazione avvenuta nel gennaio 2015. Il servizio prevederà la messa a disposizione di strumenti quali:

- la tabella di riferimenti incrociati, che indica la corrispondenza tra l'elenco armonizzato dei parametri e i parametri delle varie STI;
- il file di trasferimento per RDD, per caricare nella banca dati le informazioni aggiornate dei documenti nazionali di riferimento.

¹ Cfr. il piano di progetto "Strategy for the alignment of National Technical Rules to the EU legal framework" (Strategia per l'allineamento delle norme tecniche nazionali al quadro giuridico dell'UE), rif. ERA-REP-128

Per l'ambito di applicazione e ai fini della guida operativa relativa al documento di riferimento, il riordinamento delle norme tecniche nazionali si limita alle norme applicabili relative all'autorizzazione di veicoli ferroviari.

Per quanto concerne la valutazione della norma tecnica nazionale, saranno applicati i relativi criteri indicati nella tabella 4. Per eseguire la valutazione è necessario garantire che vengano fornite tutte le informazioni obbligatorie richieste per la notifica (per esempio il punto in sospeso, il caso specifico o il parametro cui si applica la norma, ecc.).

Tabella 4: Criteri di valutazione delle NTR (fonte: Notif-IT)

CRITERI DI VALUTAZIONE DELLE NTR	
1.	L'NTR rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE?
2.	La norma fa riferimento a un requisito essenziale e a un parametro? (Nota: ai fini della notifica di norme non conformi alle STI, andrebbe indicato il riferimento al sottosistema e al parametro tratti dall'elenco dei parametri; ai fini della notifica di norme relative a una STI, la notifica deve presentare un riferimento solo a un punto in sospeso/caso specifico che si riferirà implicitamente al parametro e al requisito essenziale)
3.	L'NTR viene imposta a livello di Stato membro?
4.	L'NTR è applicabile a tutte le imprese ferroviarie o ai gestori dell'infrastruttura interessati? (in altre parole, non deve pregiudicare la concorrenza)
5.	L'NTR riguarda un sottosistema non conforme alle STI? (se la risposta è Sì, passare alla domanda 8; in caso contrario, proseguire con la domanda 6)
6.	Nel caso in cui riguardi un settore di applicazione contemplato da una STI, l'NTR fa riferimento a un punto in sospeso/caso specifico della STI in questione?
7.	Se l'NTR si riferisce a un punto in sospeso o a un caso specifico della STI in questione, essa specifica solo i requisiti di conformità al punto in sospeso o al caso specifico della STI? (in questo caso sono accettate esclusivamente informazioni ai fini della conformità al punto in sospeso/caso specifico e tutte le informazioni/i requisiti supplementari saranno verificati per stabilire se pregiudichino o meno la STI).
8.	L'NTR fa correttamente riferimento al parametro scelto nella notifica?
9.	Il testo dell'NTR è pubblicamente accessibile/disponibile?
10.	Sono state aggiunte all'NTR le informazioni riguardanti la pubblicazione o l'organismo emittente? Tali informazioni sono esaurienti?
11.	Domanda riguardante solo le norme MODIFICATE: la norma MODIFICATA è coerente con la norma precedente? (rispondere Sì soltanto se sono inseriti i dettagli della norma precedentemente registrata)
12.	Sono state aggiunte all'NTR le informazioni riguardanti la valutazione di conformità e le procedure di verifica da svolgere per l'NTR? Tali informazioni sono esaurienti?
13.	Sono state aggiunte all'NTR le informazioni sugli organismi incaricati di svolgere la valutazione di conformità e le procedure di verifica? Tali informazioni sono esaurienti?

Durante la compilazione delle informazioni sull'NTR nella banca dati del documento di riferimento, gli Stati membri possono trasferire, mediante una funzione apposita prevista da RDD, le norme dalla banca dati a Notif-IT per notificarle alla Commissione europea.

La fase conclusiva del processo di riordinamento termina con la convalida della norma da parte della Commissione e la pubblicazione della convalida in Notif-IT; in seguito a tale convalida viene indicato lo status "approved" ("approvata") in RDD. Qualora sia stata respinta dalla Commissione, la norma non è più applicabile e lo Stato membro dovrebbe adottare provvedimenti adeguati ad esempio per ritirare o adeguare la norma.

Aggiornamento dell'elenco di parametri

La proposta dell'Agenzia di aggiornare l'elenco di parametri è stata approvata in occasione del RISC 73 del 4 giugno 2015. La nuova versione dell'elenco di parametri entrerà in vigore in data 01/01/2016.

Questa revisione ha lo scopo di migliorare la comprensione e l'applicazione dell'elenco di parametri e includerà:

- aggiunta/miglioramento della spiegazione relativa ai parametri;
- eliminazione di parametri obsoleti;
- considerazioni necessarie dovute all'aggiornamento di alcune STI (ad esempio STI CCS);
- specifiche più dettagliate;
- nuovi parametri (per taluni aspetti, ad esempio EMC).

Il feedback fornito dalle ANS, dai GIG, dai richiedenti, da altre parti interessate e dall'Agenzia è servito da punto per la proposta.

Il nuovo elenco di parametri sarà accompagnato dalla tabella di riferimenti incrociati, un documento pubblicato e gestito dall'Agenzia che indica la relazione tra l'elenco di parametri e i parametri delle diverse specifiche tecniche di interoperabilità. Il contenuto della tabella di riferimenti incrociati sarà incluso in RDD.

Fino all'entrata in vigore del nuovo elenco di parametri, le norme e la loro classificazione di equivalenza saranno gestite in RDD sulla base dell'elenco di parametri pubblicato nell'allegato III della guida operativa relativa al documento di riferimento v2.0-22.07.2013. Dopo l'entrata in vigore dell'elenco di parametri riveduto:

- l'agenzia implementerà l'elenco aggiornato di parametri in RDD;
- l'Agenzia coordinerà con gli SM/le ANS la migrazione dei documenti nazionali di riferimento precedentemente pubblicati nell'elenco di parametri aggiornato, attenendosi al seguente iter:
 - previo accordo con lo SM/l'ANS, l'Agenzia fornirà l'elenco delle norme vigenti pubblicate in RDD, affinché lo SM/l'ANS lo riveda, nella struttura del nuovo elenco di parametri. L'elenco sarà fornito sotto forma di file da caricare in RDD (MS Excel). Le norme saranno assegnate automaticamente ai parametri del nuovo elenco, ove

possibile (qualora vi sia un rapporto biunivoco tra parametri). Lo SM/l'ANS rivede l'elenco verificando l'accuratezza delle informazioni fornite, il suo stato di aggiornamento e assegna un parametro adeguato alle norme per cui non sia stato possibile ravvisare un rapporto biunivoco tra l'elenco di parametri precedente e l'elenco aggiornato;

- a revisione avvenuta, il file da caricare in RDD verrà trasmesso dallo SM/dall'ANS all'Agencia per essere caricato e pubblicato nella banca dati del documento di riferimento.

Modifiche agli standard cui fanno riferimento le norme utilizzate per le autorizzazioni di veicoli (ad esempio norma EN, fiche UIC, ecc.)

Poiché le norme possono essere modificate da organizzazioni settoriali per vari motivi (tra cui l'ottenimento di vantaggi economici), tutti gli Stati membri interessati devono decidere di adeguare la norma nazionale alla versione più recente in vigore dello standard, nel caso in cui quest'ultimo venga modificato. Le norme nazionali dovrebbero sempre indicare un riferimento chiaro alla versione dello standard da considerare.

Qualora lo Stato membro proponga di modificare la versione dello standard indicato nella norma tecnica nazionale, occorre applicare la procedura di notifica di cui alla direttiva 98/34/CE per il nuovo (aggiornato) progetto di norma.

Gli standard modificati cui fanno riferimento le norme potrebbero compromettere tutte le classificazioni di equivalenza correlate (A, B, C). Di conseguenza, queste classificazioni devono essere rivalutate. Per non pregiudicare il mutuo riconoscimento, questo aspetto verrà preso in considerazione da tutti i soggetti coinvolti nella revisione di standard quando comportano modifiche alle norme utilizzate nell'ambito delle autorizzazioni di veicoli.

Riferimenti a standard o ad altra documentazione presenti nelle norme tecniche nazionali:

Per tenere conto dello stato dell'arte, ma anche per non porre limiti agli sviluppi tecnologici, le norme nazionali fanno spesso riferimento a standard nazionali o internazionali o ad altri documenti pubblicati da organizzazioni del settore ferroviario, per esempio norme EN, fiche UIC, ecc.

La versione dello standard o del documento dovrebbe essere specificata e il richiedente dovrebbe applicare la versione cui si fa riferimento. Qualora lo standard o il documento venga specificato senza indicare la versione applicabile, il richiedente dovrebbe applicare la versione più recente in vigore di detto standard o di detto documento.

La versione degli standard da utilizzare nel corso del progetto dovrebbe essere specificata nel documento di riferimento per l'impegno preliminare.



6.3 I QUADRI GIURIDICI NAZIONALI

Istituzione di un unico processo europeo

Per attuare un quadro armonizzato, è necessario che gli Stati membri, assistiti dall'Agenzia, adeguino i loro quadri giuridici nazionali per l'autorizzazione di veicoli al quadro dell'UE (il quadro giuridico generico).

L'Agenzia fornirà assistenza agli Stati membri: a tale scopo, una procedura è in corso di definizione.

Quadro giuridico generico

Il quadro giuridico generico è composto da diagrammi generici e da informazioni di base. Il quadro giuridico generico andrebbe usato per:

- registrare il quadro giuridico nazionale di ciascuno Stato membro; e
- consentire ai richiedenti un facile accesso al quadro giuridico nazionale.

Per registrare le informazioni di base, è necessario utilizzare un formato diverso dal diagramma generico.

I diagrammi generici e le informazioni di base di cui agli allegati I e II riguardano tutti i casi di autorizzazione e ogni attività/documentazione prodotta² può essere sviluppata al fine di raccogliere le informazioni necessarie:

- riferimenti/hyperlink alle norme (testi giuridici o linee guida); e
- caratteristiche dell'attività/della documentazione prodotta, ad esempio formato (elettronico, cartaceo).

I diagrammi generici contengono anche:

- riferimenti alla legislazione dell'UE; e
- i ruoli coinvolti.

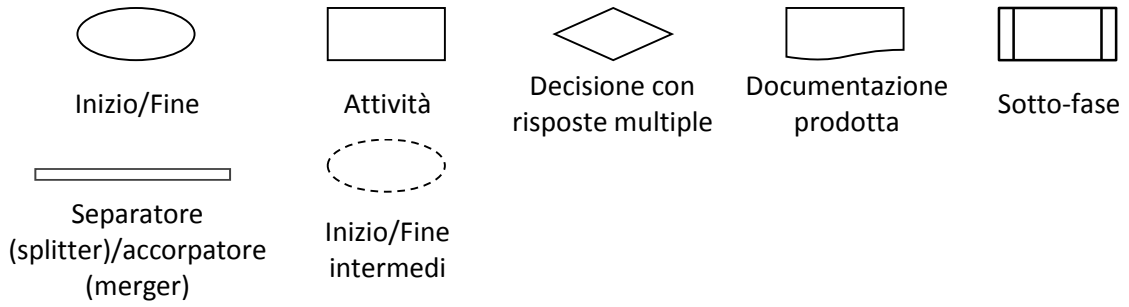
Ciascuno Stato membro utilizzerà il quadro giuridico generico per descrivere il proprio quadro giuridico nazionale e indicherà le parti non utilizzate o aggiungerà commenti e informazioni, se necessario.

² "Attività", "Documentazione prodotta" sono due degli elementi (simboli) con cui può essere realizzato un diagramma: per maggiori informazioni, vedi la sezione "Come leggere i diagrammi"

Come leggere i diagrammi

Diagrammi

Diagramma standard che descrive il processo di autorizzazione, usando 6 simboli del linguaggio di modellazione unificato (UML):



Principi

- I simboli sono collegati mediante frecce direzionali.
- Sul simbolo accorpato (merger) è indicato se frecce parallele sono considerate come “E” o “O”.
- Il simbolo separatore (splitter) è sempre considerato come “E”.
- Il diagramma inizia e finisce con lo stesso simbolo.
- Per ragioni di leggibilità, i cicli logici (che svolgono un'attività o una serie di attività finché la condizione non viene soddisfatta) non sono rappresentati nei diagrammi.
- Un'attività è un'azione che richiede l'uso di un verbo, ad esempio chiedere, fornire, modificare.
- Una decisione è spesso una risposta ad una domanda. La risposta è spesso binaria (Sì/No), ma possono esistere più alternative.
- La documentazione prodotta è il risultato di un'azione ed è spesso un documento cartaceo o un documento elettronico.
- La documentazione prodotta è collocata presso il destinatario.
- Il ruolo indicato nel diagramma va inteso come ruolo responsabile dell'attività. Altri soggetti potrebbero dare assistenza, ma non sono specificati nel diagramma.
- Se la normativa ha definito un limite temporale, questo è indicato nell'attività/nella decisione/nella documentazione prodotta con un (*).
- Le attività/decisioni/documentazioni prodotte devono essere a colori e indicano:
 - verde = pratica raccomandata
 - viola = pratica obbligatoria secondo la normativa UE
 - marrone = pratica obbligatoria secondo la normativa nazionale
- I riferimenti alla normativa devono essere a colori e indicano:
 - giallo = UE
 - grigio = nazionale
- Note relative a:
 - attività obbligatoria secondo la normativa UE che non è recepita né applicata da uno Stato membro o
 - altra attività (pratica raccomandata, obbligatoria secondo la normativa nazionale) che fornisce ulteriori informazioni, sono riportate nei riquadri con sfondo bianco e bordo tratteggiato
- Sono usate le seguenti abbreviazioni UE:
 - ID – direttiva Interoperabilità 2008/57/CE
 - R – raccomandazione 2014/897/UE
 - CSM – regolamento n. 402/2013 CSM

Informazioni da fornire sul quadro giuridico nazionale, esclusi i diagrammi

Per raccogliere le informazioni necessarie sul quadro giuridico nazionale, oltre ai diagrammi è necessario fornire alcune informazioni.

In generale, sono necessarie informazioni riguardanti le norme e i documenti. Ciò è descritto nelle sezioni sottostanti e le attività/decisioni/documentazioni prodotte che richiedono queste informazioni complementari hanno il bordo spesso nei diagrammi.

Potrebbero esserci altre informazioni aggiuntive non legate a norme o documenti.

Per le norme, indicare:

- il riferimento dettagliato della norma/delle norme che specificano i requisiti; e
- la lingua o le lingue in cui sono disponibili le norme.

Informazioni di base

È prassi comune mettere a disposizione dei soggetti interessati le informazioni di base.

La maggior parte delle informazioni richieste è necessaria per la comprensione delle misure di attuazione adottate dagli Stati membri per il recepimento della direttiva Interoperabilità secondo la raccomandazione 2014/897/UE.

Al fine di rendere la procedura trasparente per tutte le parti coinvolte, le informazioni di base costituiscono quindi un requisito per il processo.

Le informazioni di base comprendono le seguenti descrizioni:

- i processi/le procedure di autorizzazione e le linee guida;
- ruoli e responsabilità dei soggetti interessati;
- pagamenti;
- referenti;
- calendari giuridici nazionali.

Pubblicazione e gestione dei quadri giuridici nazionali

Gestione del quadro giuridico generico

1. Pianificazione

A seguito dell'aggiornamento della normativa dell'UE e/o di raccomandazioni dell'UE e/o dell'Agenzia finalizzati al miglioramento dell'autorizzazione di veicoli o alla luce dell'esperienza, l'Agenzia procederà alla revisione del quadro giuridico generico una volta l'anno e presenterà le proposte che riterrà necessarie al gruppo di lavoro Cross Acceptance.

2. Aggiornamento

L'Agenzia è incaricata dell'aggiornamento del quadro giuridico generico. Ai fini di ciascun aggiornamento, l'Agenzia terrà conto del contributo delle parti interessate.

3. Organizzazione e coordinamento delle attività

L'Agenzia accoglie qualsiasi contributo teso al miglioramento del quadro giuridico generico. Il contributo delle parti interessate può essere offerto mediante organizzazioni di settore, gli SM/le ANS o da singoli utenti. Al riguardo è possibile inviare un'e-mail all'indirizzo RDD@era.europa.eu.

La proposta dell'Agazia per l'aggiornamento del quadro giuridico generico sarà inserita sul sito web dell'Agazia almeno un mese prima che sia trasmessa al gruppo di lavoro Cross Acceptance.

4. **Processo decisionale**

Il gruppo di lavoro Cross Acceptance è incaricato di:

- a. convalidare la proposta dell'Agazia e
- b. approvare la pubblicazione del quadro giuridico generico.

Gestione del quadro giuridico nazionale

Dopo la convalida e la pubblicazione del quadro giuridico nazionale di uno Stato membro in RDD da parte dello Stato membro interessato, l'accesso al quadro giuridico nazionale in formato pdf sul sito web dell'Agazia sarà eliminato.

1. **Pianificazione**

Lo Stato membro/l'ANS procederanno alla revisione del rispettivo quadro giuridico nazionale:

- a. a seguito dell'aggiornamento della normativa dell'UE e/o di raccomandazioni dell'UE e/o dell'Agazia finalizzati al miglioramento dell'autorizzazione di veicoli; o
- b. a seguito dell'aggiornamento della normativa nazionale.

2. **Aggiornamento**

Il primo referente individuato nelle informazioni di base garantisce l'aggiornamento del quadro giuridico nazionale.

3. **Organizzazione e coordinamento delle attività**

Quando un aggiornamento del quadro giuridico generico è pubblicato, l'Agazia lo notifica a ciascun referente responsabile per il quadro giuridico nazionale in RDD per e-mail dall'indirizzo RDD@era.europa.eu.

Il quadro giuridico nazionale aggiornato sarà pubblicato entro un mese dalla notifica da parte dell'Agazia.

Quando una nuova norma nazionale relativa all'autorizzazione di veicoli è notificata a NOTIF-IT, il quadro giuridico nazionale aggiornato dovrebbe essere pubblicato entro un mese dalla notifica.

4. **Processo decisionale**

Il primo referente individuato nelle informazioni di base è incaricato di:

- a. convalidare il quadro giuridico nazionale aggiornato e
- b. approvarne la pubblicazione.



ALLEGATO I – MODELLO RELATIVO ALLE INFORMAZIONI DI BASE³

1. Informazioni generali

Dati del referente per il quadro giuridico nazionale		
Paese dichiarante	Denominazione	Telefono ufficio
Nome del referente	E-mail	Numero di cellulare

		Si/No	Classificazione (generale, specifica, dettagliata)	Riferimento dettagliato della/e norma/e	La lingua o le lingue in cui sono disponibili le norme	SM
Direttiva Interoperabilità recepita?			N/A			N/A
Linea guida nazionale			N/A			
Autorizzazione supplementare richiesta			N/A			
Definizioni:	Tipo di veicolo					
	Durata della validità di un tipo		N/A			
	Ristrutturazione					
	Rinnovo					
Specificare le disposizioni per le prove in linea (requisiti amministrativi, tecnici e di esercizio)						
Coordinamento con altri SM	Procedura per la domanda simultanea					

³ Le informazioni di base sono descritte nel presente allegato in italiano. In RDD, le "background information" sono presenti esclusivamente in lingua inglese



Elenco dei soggetti autorizzati ad agire come:		N/A	N/A								
--	--	-----	-----	--	--	--	--	--	--	--	--

(*) si prega di descrivere il ruolo e la base giuridica per il coinvolgimento di qualsiasi "altro" soggetto non menzionato dalle direttive Interoperabilità e Sicurezza

3. Periodo

Esiste un periodo osservato a livello nazionale?		Indicare il periodo	Riferimento dettagliato della/e norma/e	La lingua o le lingue in cui sono disponibili le norme
Per casi di nuova autorizzazione dopo la ristrutturazione/il rinnovo: per lo Stato membro/l'ANS che deve decidere conformemente all'articolo 20, paragrafo 1, della direttiva Interoperabilità				
Per tutti i casi di autorizzazione qualora vi sia un rifiuto di autorizzazione di cui all'articolo 21, paragrafo 7, della direttiva Interoperabilità:	Richiesta di riesame del rifiuto all'ANS da parte del richiedente			
	Conferma del rifiuto da parte dell'ANS			
	Richiesta di riesame del rifiuto da parte del richiedente all'organismo di ricorso - Eventuale parere dell'Agenzia se richiesto dall'organismo di ricorso			
Per i casi di autorizzazione supplementare di veicoli conformi alle STI	Secondo quanto disposto dall'articolo 23, paragrafo 7, della direttiva Interoperabilità, l'ANS prende una decisione senza indugio e, al più tardi:			
	(a) dall'invio del fascicolo di autorizzazione			
	(b) se del caso, dall'invio delle informazioni complementari richieste dall'autorità nazionale di sicurezza			
	(c) se del caso, dalla comunicazione dei risultati delle eventuali prove richieste dall'autorità nazionale di sicurezza			
Per i casi di autorizzazione supplementare dei veicoli non conformi alle STI	Secondo quanto disposto dall'articolo 25, paragrafo 5, della direttiva Interoperabilità, l'ANS prende una decisione senza indugio e, al più tardi:			





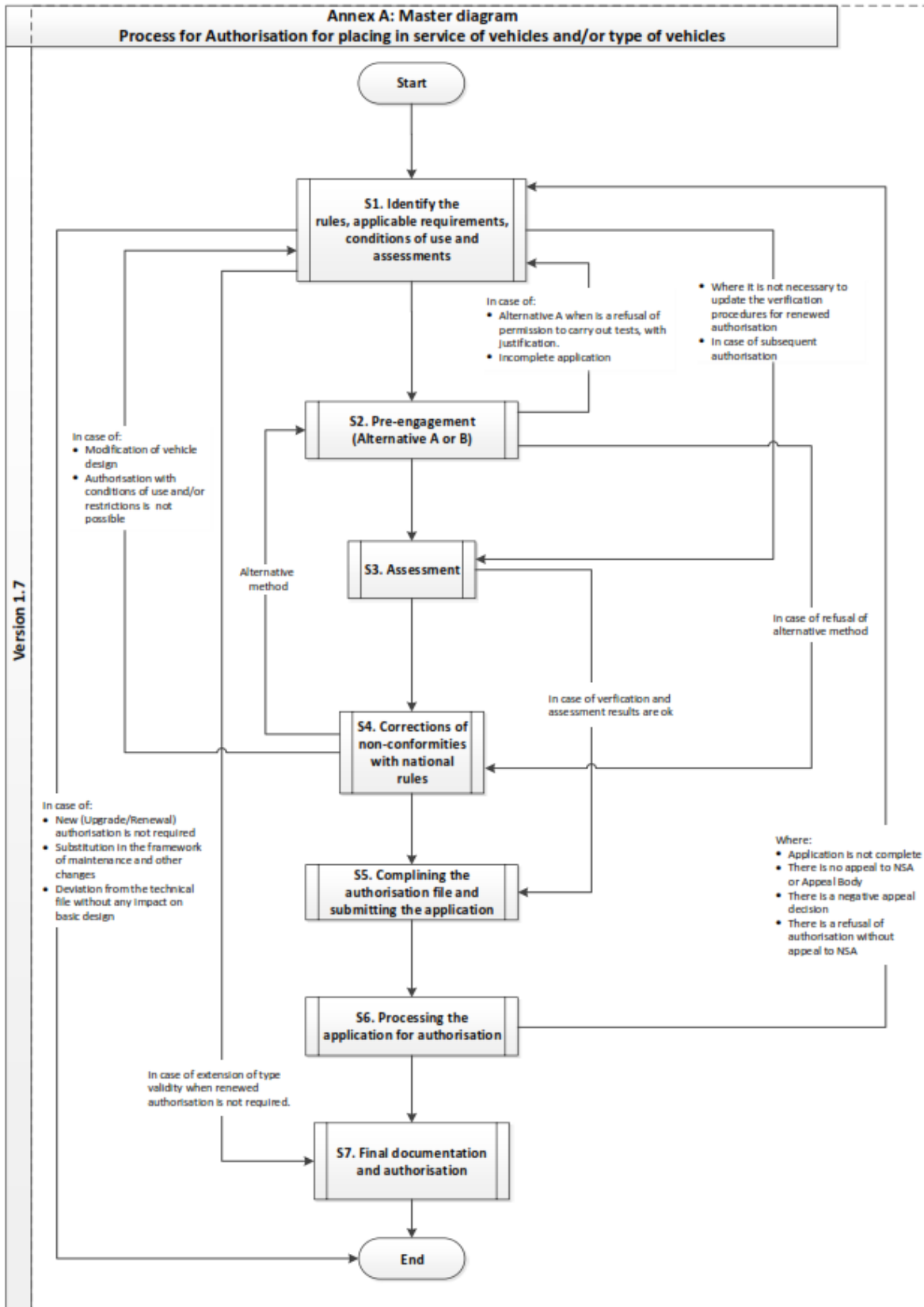
ALLEGATO II – FASI DEL PROCESSO DI AUTORIZZAZIONE⁴

Il processo si compone di informazioni di base e di otto fasi. Le informazioni di base sono il requisito che precede la descrizione del processo.

Fasi del processo:

- Fase 1 - Individuazione di norme, requisiti applicabili, condizioni di utilizzo e valutazioni
 - Fase 1 - Sotto-fase 1: decisione in merito al caso di autorizzazione
 - Fase 1 - Sotto-fase 2: deroga alla/alte STI
- Fase 2
 - Impegno preliminare
 - Alternativa A (quando la strategia di svolgimento delle prove prevede che un organismo competente conceda il permesso di eseguire le prove)
 - Alternativa B (quando la strategia di svolgimento delle prove non prevede l'intervento di un organismo competente)
 - Sotto-fase 1: valutazione della proposta di un metodo alternativo per soddisfare i requisiti essenziali
 - Sotto-fase 2: permesso di svolgere le prove in linea
- Fase 3 - Valutazione
- Fase 4 - Adeguamento delle non conformità alle norme nazionali
- Fase 5 - Compilazione del fascicolo di autorizzazione e invio della domanda
- Fase 6 - Trattamento della domanda di autorizzazione:
 - Sotto-fase 1: ricorso
- Fase 7 - Documentazione finale e autorizzazione
- Fase 8 - Registrazione dell'autorizzazione del veicolo nel RIN (NVR in inglese)

⁴ Le voci riportate nel presente allegato sono in italiano, mentre la terminologia utilizzata in RDD è esclusivamente in lingua inglese



Fase 1. Individuazione di norme, requisiti applicabili, condizioni di utilizzo e valutazioni
Decisione sul caso di autorizzazione applicabile

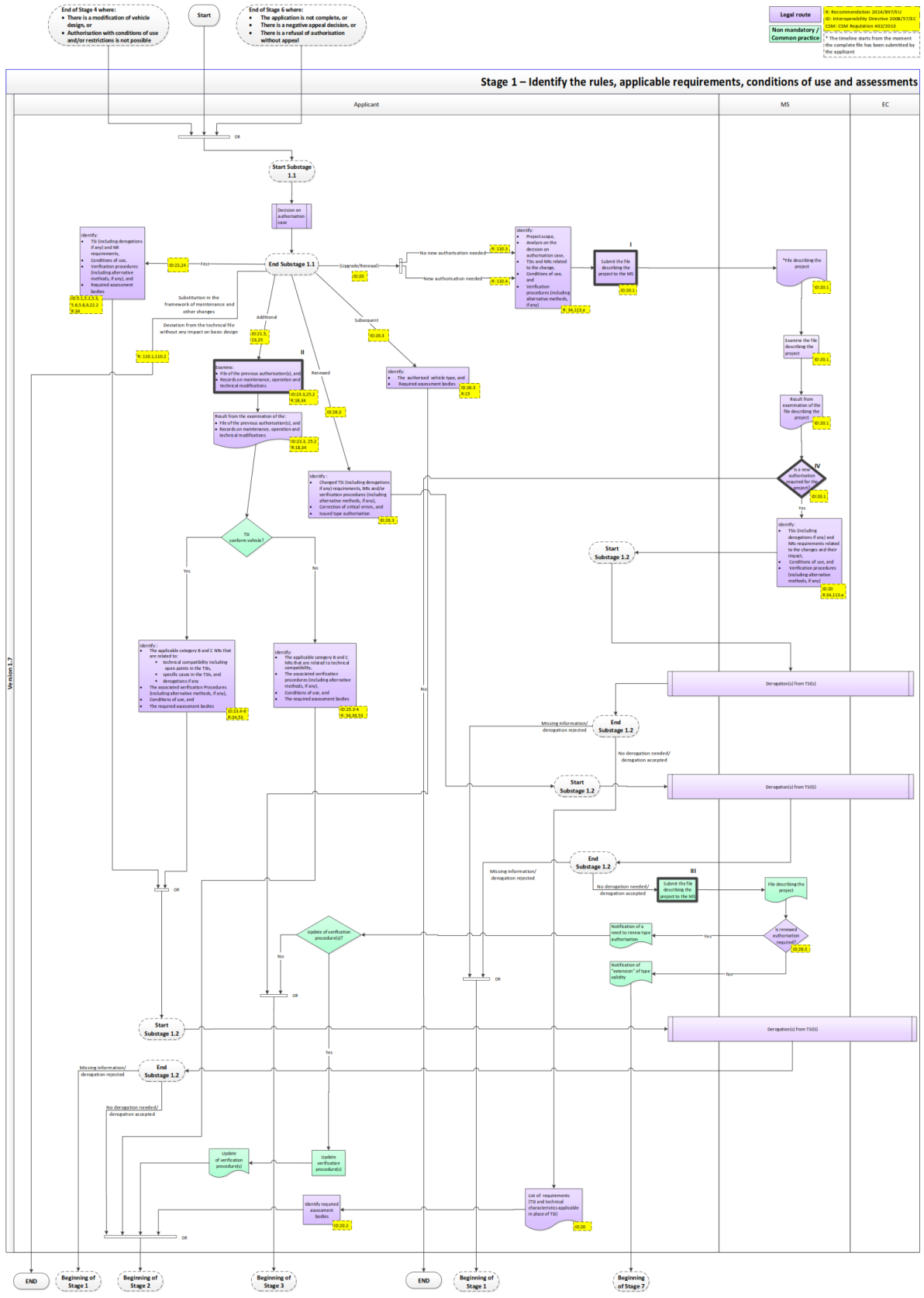
La fase 1 prevede all'avvio che il richiedente prenda una decisione sul caso di autorizzazione applicabile, tranne per il caso di una nuova autorizzazione in cui sarà lo Stato membro a decidere. In caso di rinnovo o di ristrutturazione, il richiedente deve informare lo Stato membro per richiedere se sia necessaria o meno una nuova autorizzazione, secondo le informazioni di base contenute nella documentazione relativa al quadro giuridico nazionale.

Nota: una modifica può riguardare anche il software.

Informazioni aggiuntive rispetto ai diagrammi da fornire relativamente al quadro giuridico nazionale

Indicare:

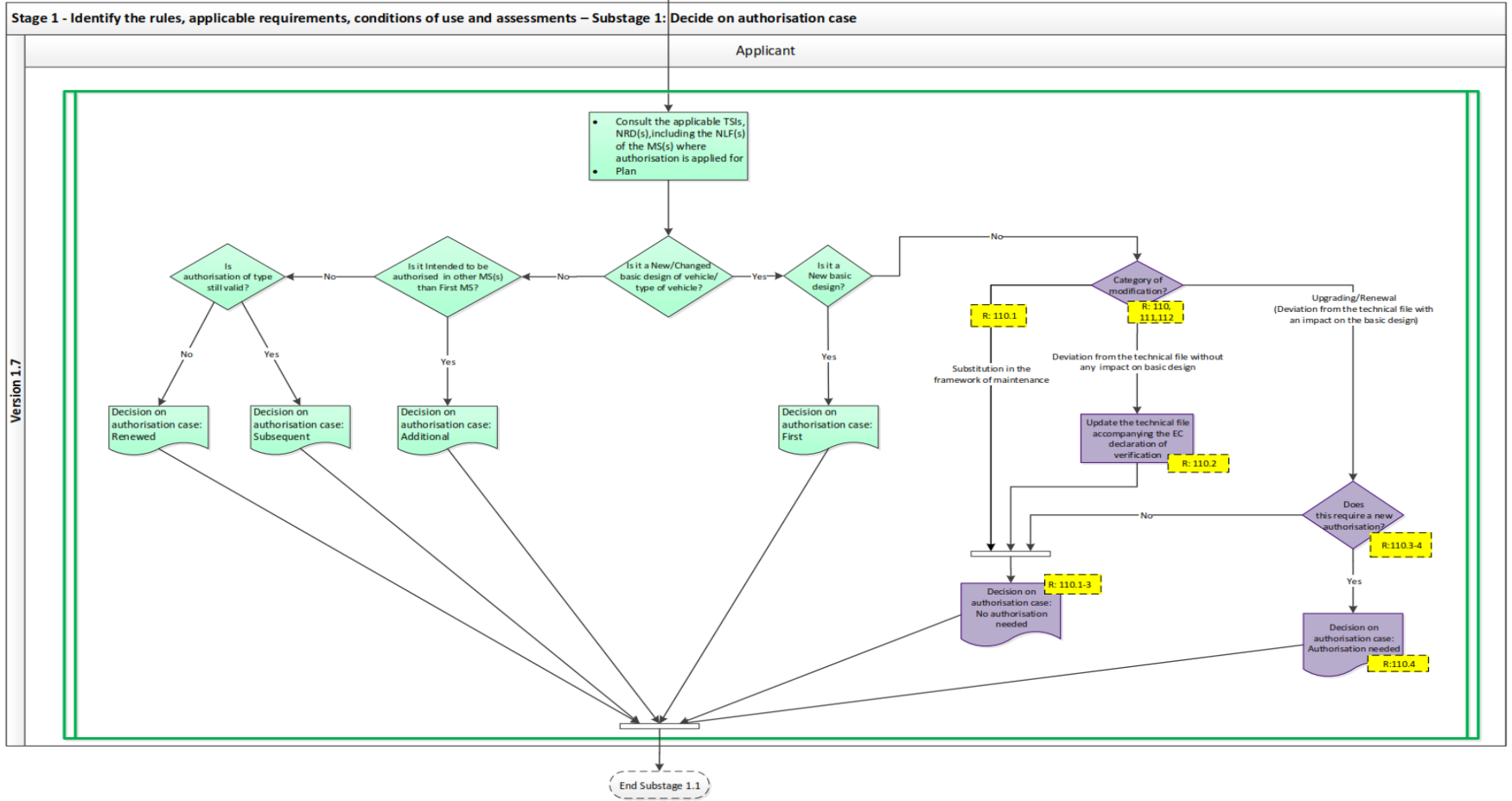
- i requisiti per il contenuto del fascicolo che descrive il progetto in caso di ristrutturazione/rinnovo;
- i requisiti per il contenuto del fascicolo della/e precedente/i autorizzazione/i;
- i requisiti per il contenuto dei registri relativi alla manutenzione, all'esercizio e alle modifiche;
- i requisiti per il contenuto del fascicolo che descrive il progetto in caso di rinnovo dell'autorizzazione;
- i criteri per una nuova autorizzazione.





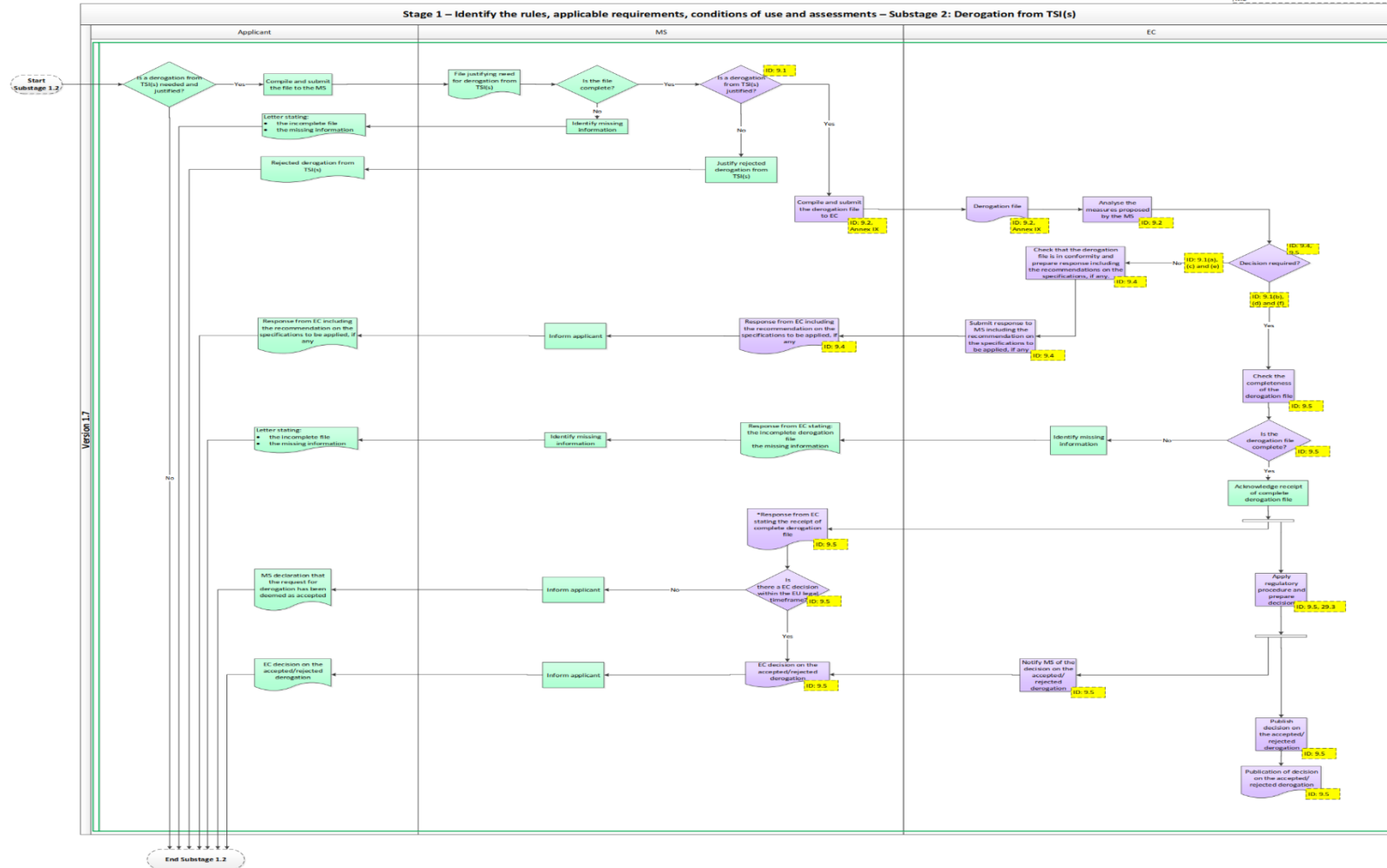
Non mandatory/
Common practice
Legal route

R: Recommendation
2014/897/EU





Legal route	ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
Non mandatory / Common practice	* The timeline starts from the moment the complete file has been submitted by the MS



Fase 2. Impegno preliminare (alternativa A/alternativa B)

L'impegno preliminare è stato inserito in quanto considerato "buona prassi".

Descrizione del processo

Il processo è descritto nel diagramma. Ulteriori spiegazioni sono fornite di seguito.

Per quanto concerne le norme nazionali, le valutazioni, le relative procedure di verifica e le prove richieste per ciascuno Stato membro sono riportate nella parte 2 del documento di riferimento.

Il coinvolgimento dei ruoli nella fase dell'impegno preliminare riguarda i soggetti seguenti:

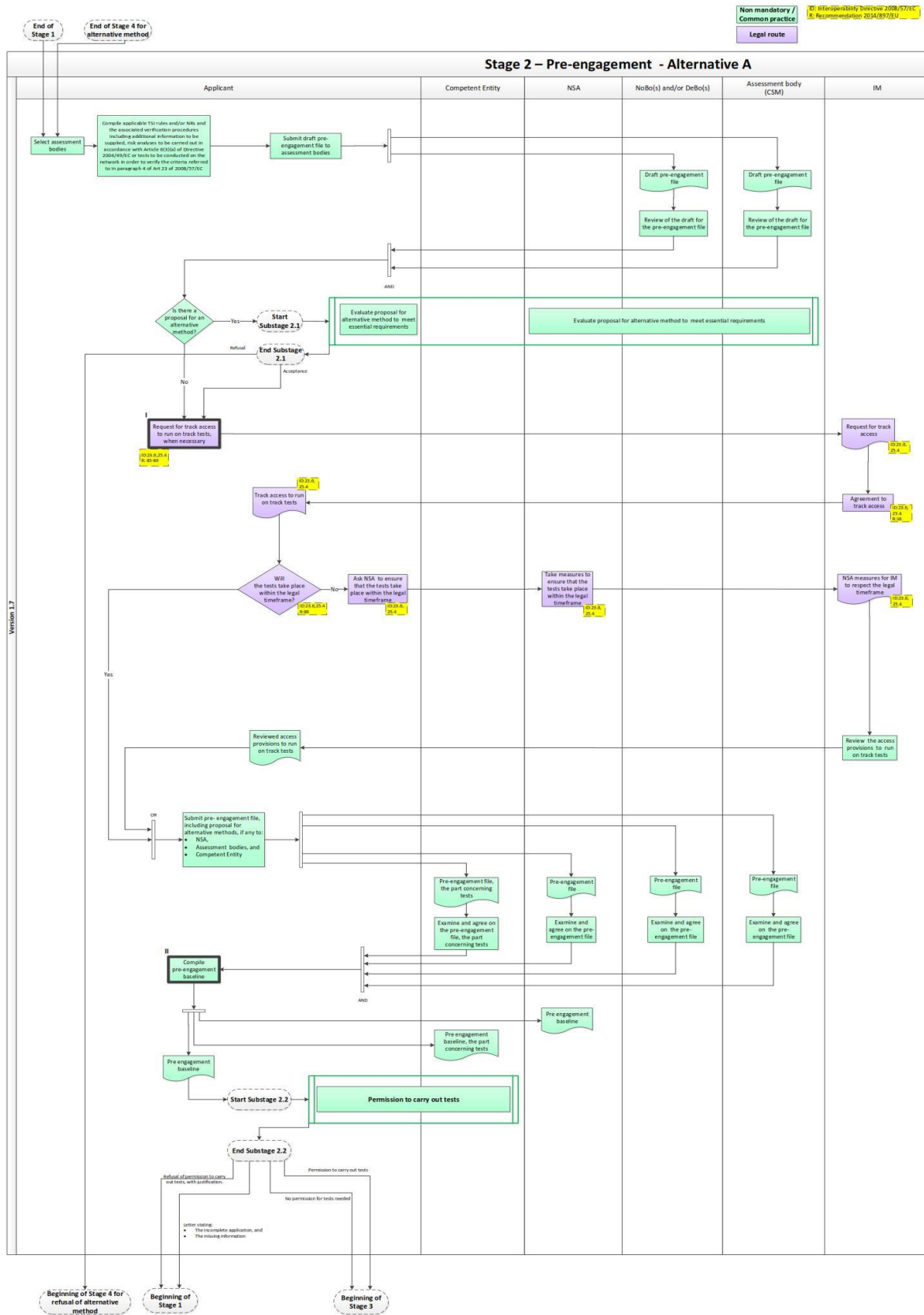
- richiedente (tutte le questioni relative all'impegno preliminare);
- ANS (norme applicabili, comprese le specifiche disposizioni nazionali per quanto concerne le prove in linea);
- organismi di valutazione (accordi con il richiedente);
- gestore dell'infrastruttura (per il permesso di svolgere le prove);
- organismo competente richiesto dallo Stato membro (alternativa A).

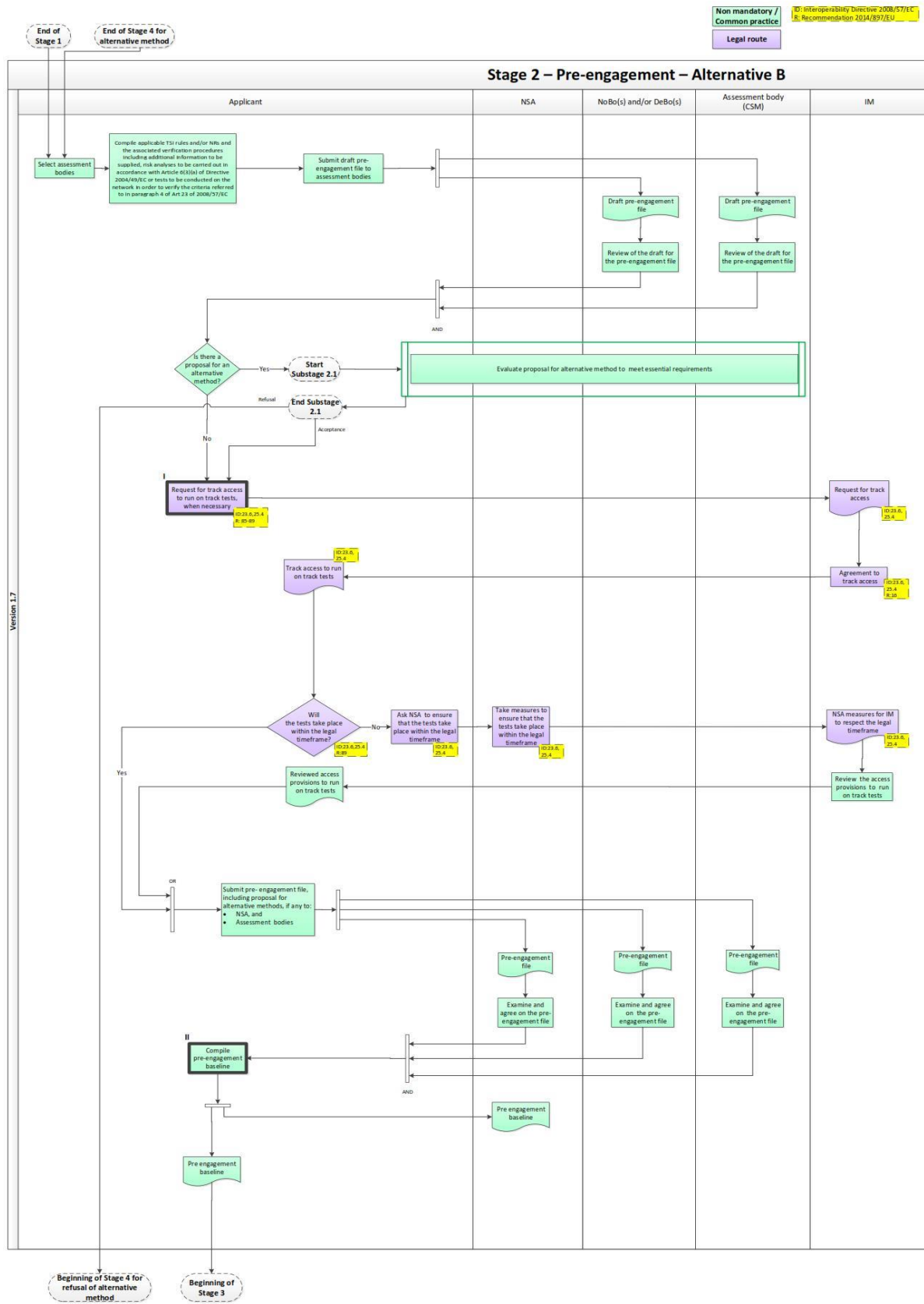
L'esito di questa fase si riflette nel documento di riferimento per l'impegno preliminare concordato tra i ruoli interessati.

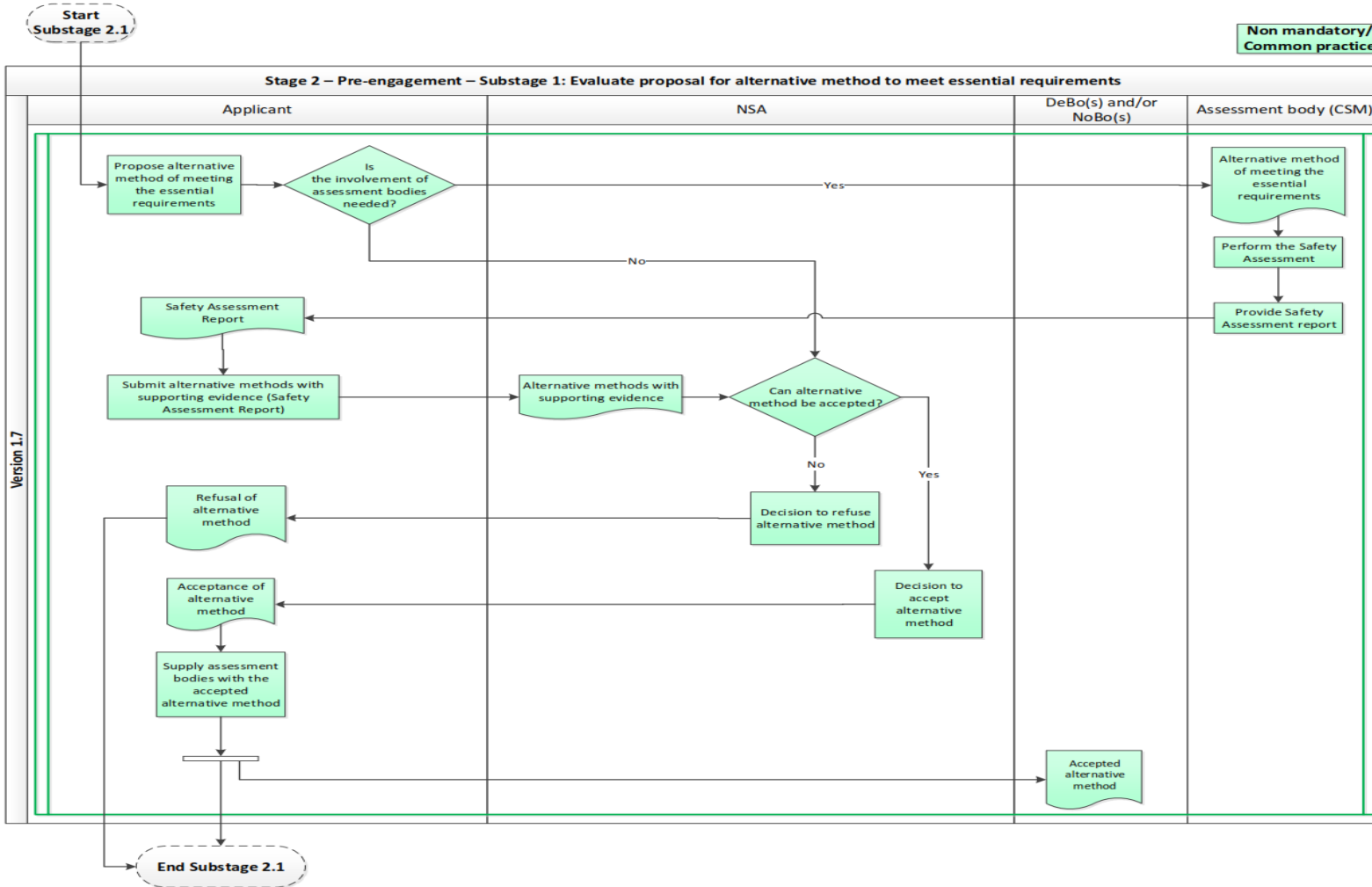
Informazioni aggiuntive rispetto ai diagrammi da fornire relativamente al quadro giuridico nazionale

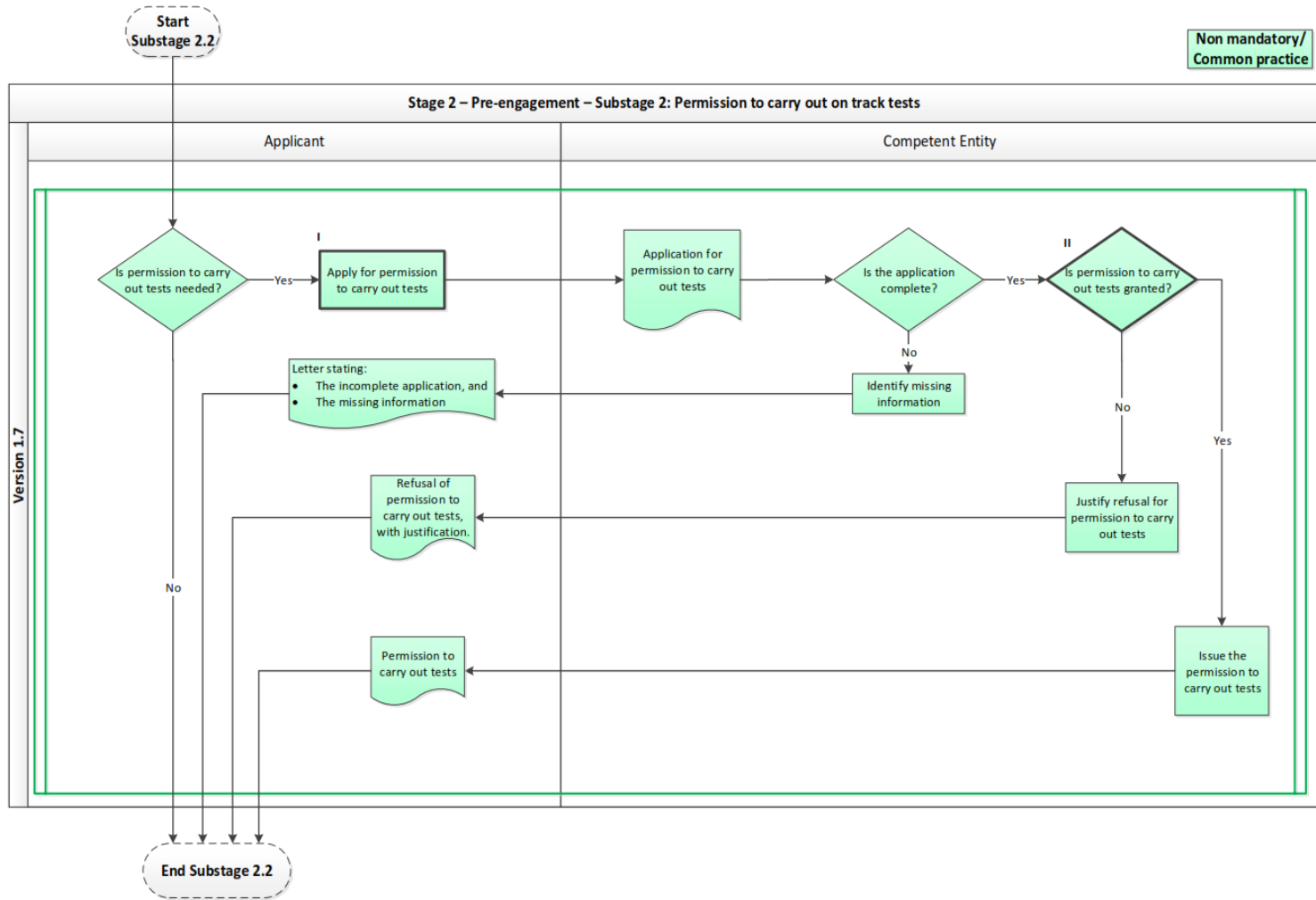
Indicare:

- la procedura intesa a stabilire le condizioni per la conduzione delle prove in linea;
- la procedura per elaborare il documento di riferimento per l'impegno preliminare;
- i requisiti e il contenuto della domanda di permesso per lo svolgimento delle prove;
- i criteri di decisione in merito alla concessione del permesso di svolgere le prove.











Fase 3. Valutazione

La valutazione è una fase della procedura di messa in servizio di un veicolo menzionata nella direttiva Interoperabilità.

Descrizione del processo

Tutte le valutazioni necessarie per l'autorizzazione di tipi di veicoli/veicoli sono inserite in questa fase; tuttavia, le valutazioni dettagliate (sottosistemi, parti di sottosistemi, fasi delle verifiche, componenti di interoperabilità) non sono sviluppate nel presente documento.

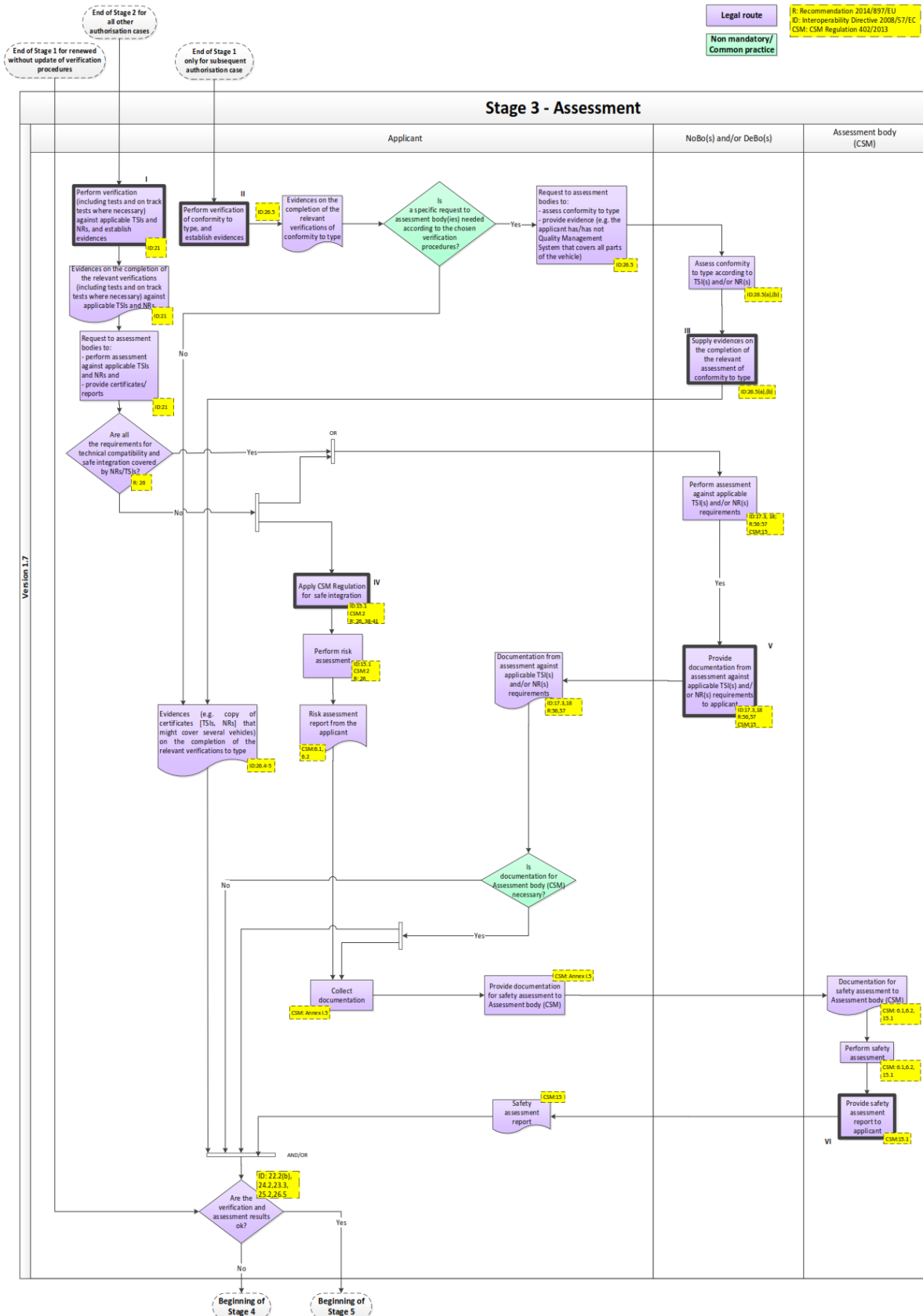
Ogni organismo di valutazione è responsabile della redazione dei documenti relativi alle valutazioni effettuate.

Il richiedente esegue le verifiche e stabilisce le prove.

Informazioni aggiuntive rispetto ai diagrammi da fornire relativamente al quadro giuridico nazionale

Indicare:

- i requisiti per la valutazione del rischio;
- i requisiti per le prove;
- i requisiti per il contenuto della relazione sulla valutazione della sicurezza.



Fase 4. Adeguamento delle non conformità alle norme nazionali

Si presume che le norme vengano pienamente rispettate, salvo in caso di deroga alla/e STI e/o alla/e norma/e nazionale/i; pertanto, il richiedente possiede solamente l'opzione di modificare il progetto o le condizioni di utilizzo.

Descrizione del processo

Le azioni correttive possono essere ripetute fino al conseguimento della conformità.

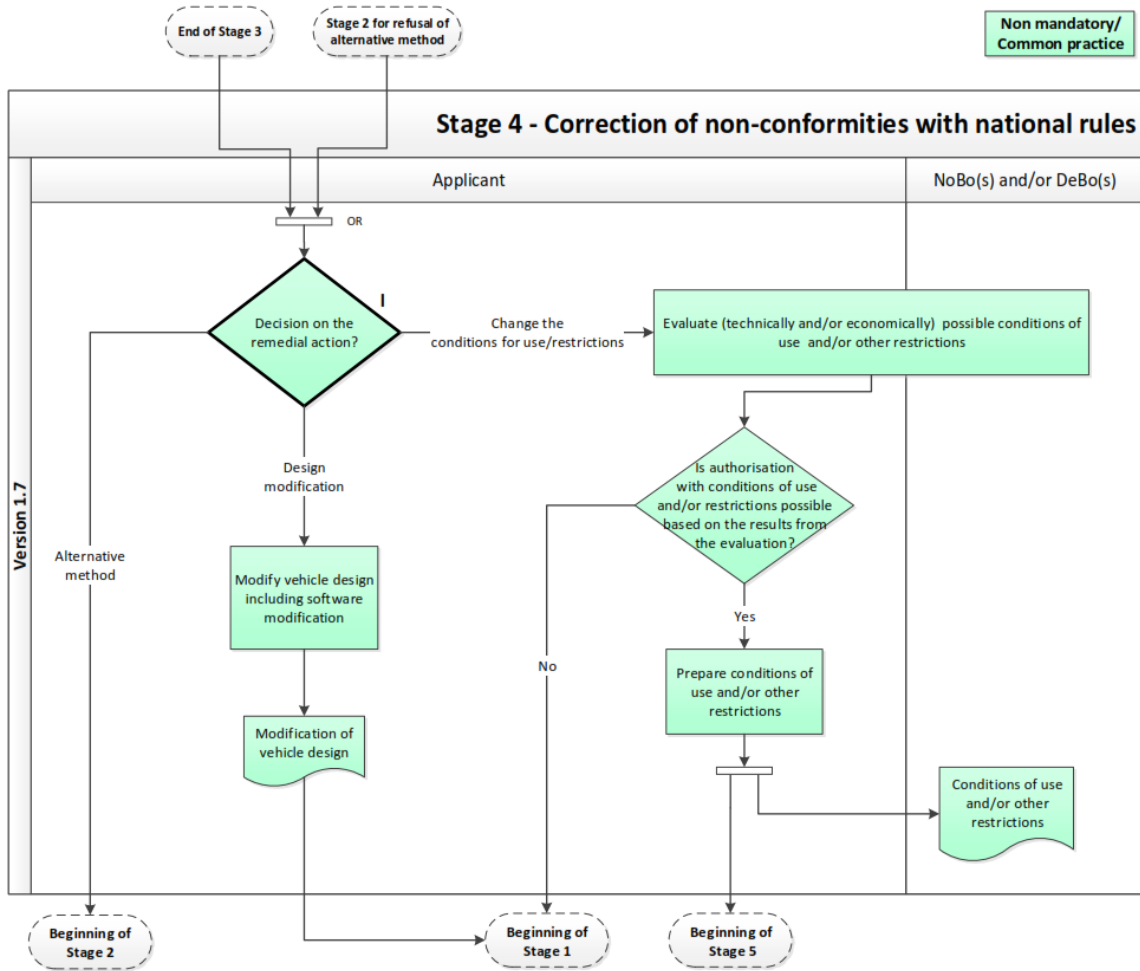
La proposta relativa alle condizioni di utilizzo e alle altre restrizioni dovrebbe essere basata sulle valutazioni necessarie in base alla fase 3. Le restrizioni andrebbero evitate il più possibile.

Nota: l'autorizzazione di messa in servizio avviene prima che il veicolo sia effettivamente messo in servizio. L'uso di un veicolo e il suo funzionamento sicuro (fra cui esercizio e manutenzione) è coperto dal sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria. Relativamente all'esercizio e alla manutenzione, l'ANS verifica per la messa in servizio solo lo stato di funzionamento di progetto del veicolo.

Informazioni aggiuntive rispetto ai diagrammi da fornire relativamente al quadro giuridico nazionale

Indicare:

- eventuali azioni correttive: metodo alternativo, modifica del progetto, modifica alle condizioni di utilizzo/alle restrizioni;
- i criteri di decisione in merito all'azione correttiva.



Fase 5. Compilazione del fascicolo di autorizzazione e invio della domanda

Descrizione del processo

La compilazione del fascicolo di autorizzazione comprende tutte le attività connesse alla raccolta della documentazione di supporto necessaria alla domanda.

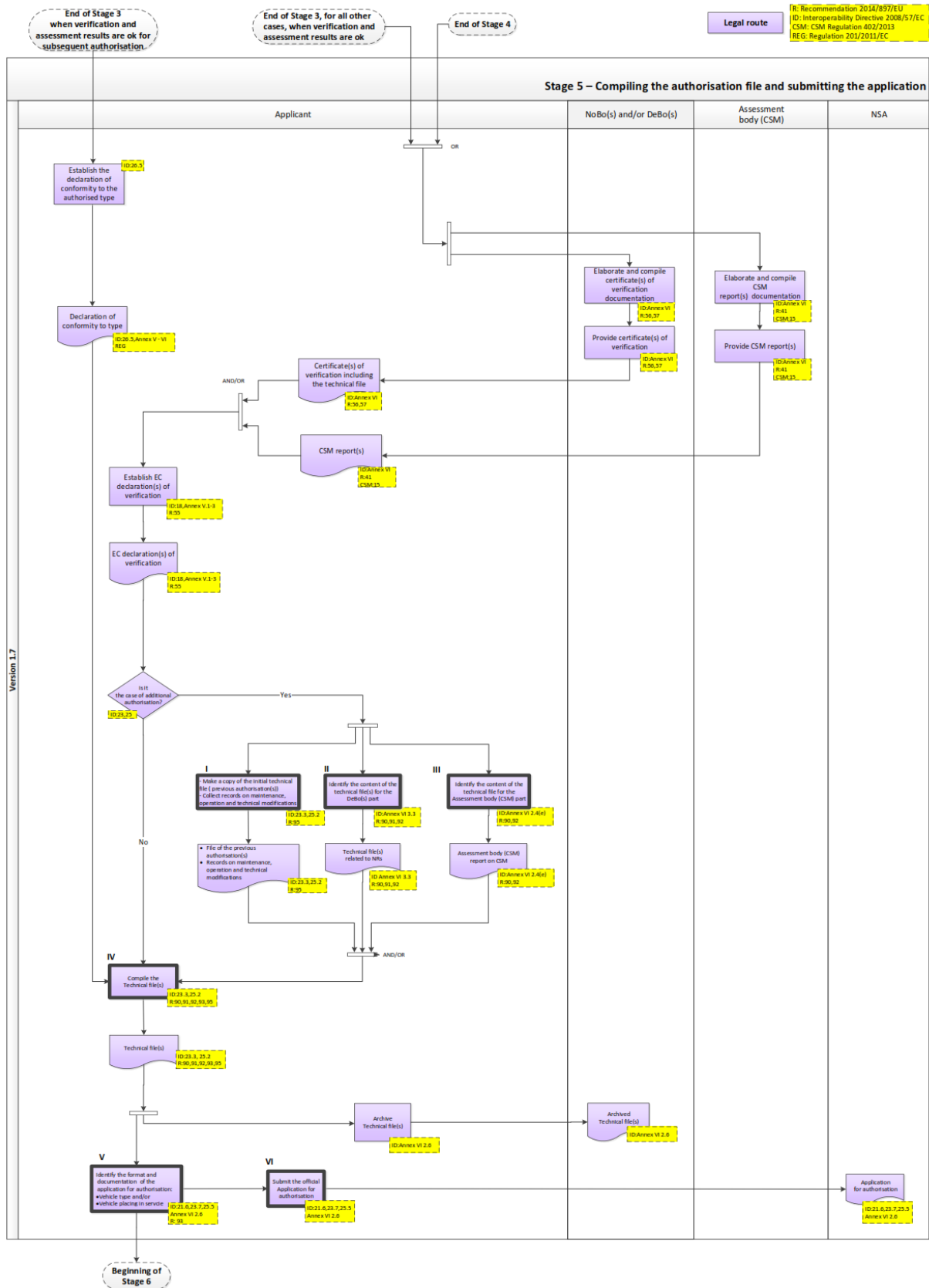
La domanda ufficiale di autorizzazione è presentata quando il fascicolo di autorizzazione è completo secondo i termini della portata concordata.

I certificati dovrebbero contenere le condizioni di utilizzo e/o le restrizioni, se del caso, come descritto nella direttiva Interoperabilità.

Informazioni aggiuntive rispetto ai diagrammi da fornire relativamente al quadro giuridico nazionale

Indicare:

- i requisiti per il contenuto del fascicolo di autorizzazione (compresi i “fascicoli tecnici”);
- se esiste un elenco di controllo chiaro cui attenersi quando si compila il fascicolo di autorizzazione;
- la documentazione accettata per l’autorizzazione concessa prima dell’attuazione della direttiva Interoperabilità;
- i requisiti e il contenuto della domanda ufficiale;
- il calendario per l’invio della domanda ufficiale dal documento di riferimento per l’impegno preliminare, se del caso.



Fase 6. Trattamento della domanda di autorizzazione

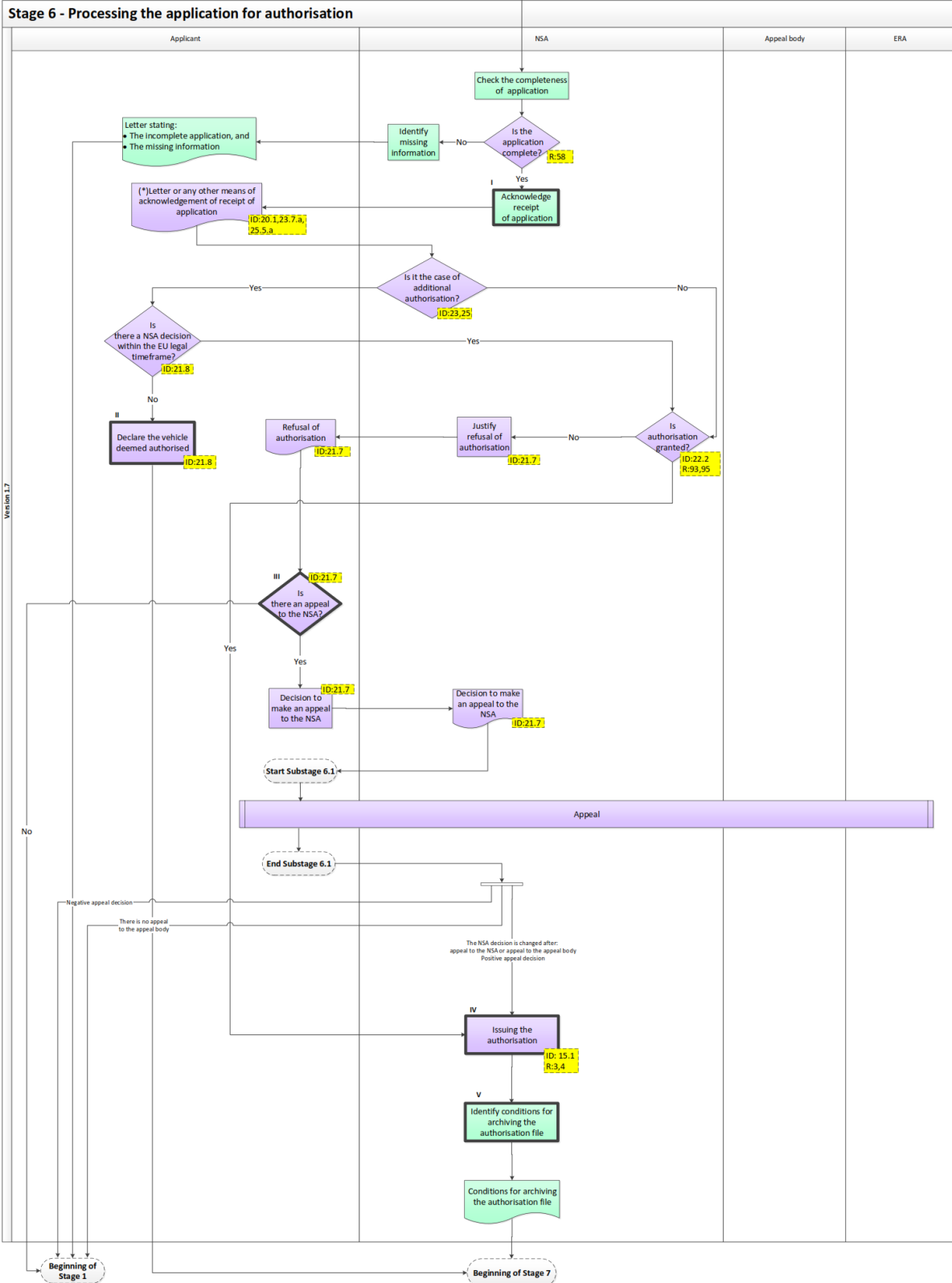
Informazioni aggiuntive rispetto ai diagrammi da fornire relativamente al quadro giuridico nazionale

Indicare:

- i requisiti per l'avviso di ricevimento della domanda;
- i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione;
- i requisiti per il ricorso all'ANS;
- i requisiti per il contenuto della giustificazione di ricorso all'ANS;
- i requisiti per avviare un ricorso all'organismo di ricorso;
- i requisiti per l'archiviazione del fascicolo di autorizzazione da parte dell'ANS;
- i requisiti per l'autorizzazione considerata rilasciata.

(*)The timeline starts from the moment the application has been acknowledged

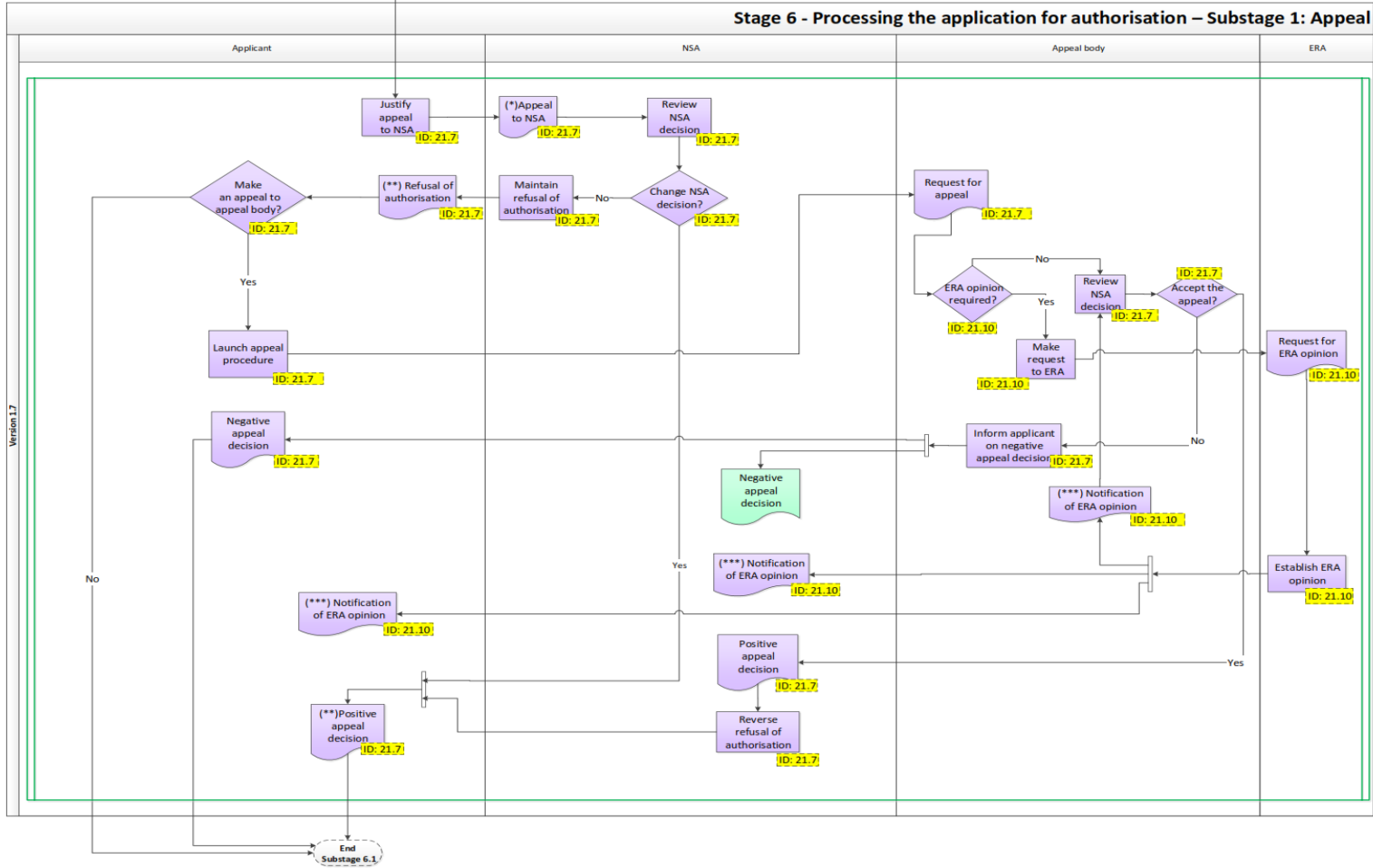
Legal route
Non mandatory/
Common practice
R: Recommendation 2014/897/EU
ID: Interoperability Directive 2008/57/EC





(*) Timeline starts from the moment the NSA has refused the authorisation
 (**) Timeline starts from the receipt of the appeal from the applicant
 (***) Timeline starts from the request of the appeal body to ERA for an opinion

Legal route ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
 Non mandatory/Common practice



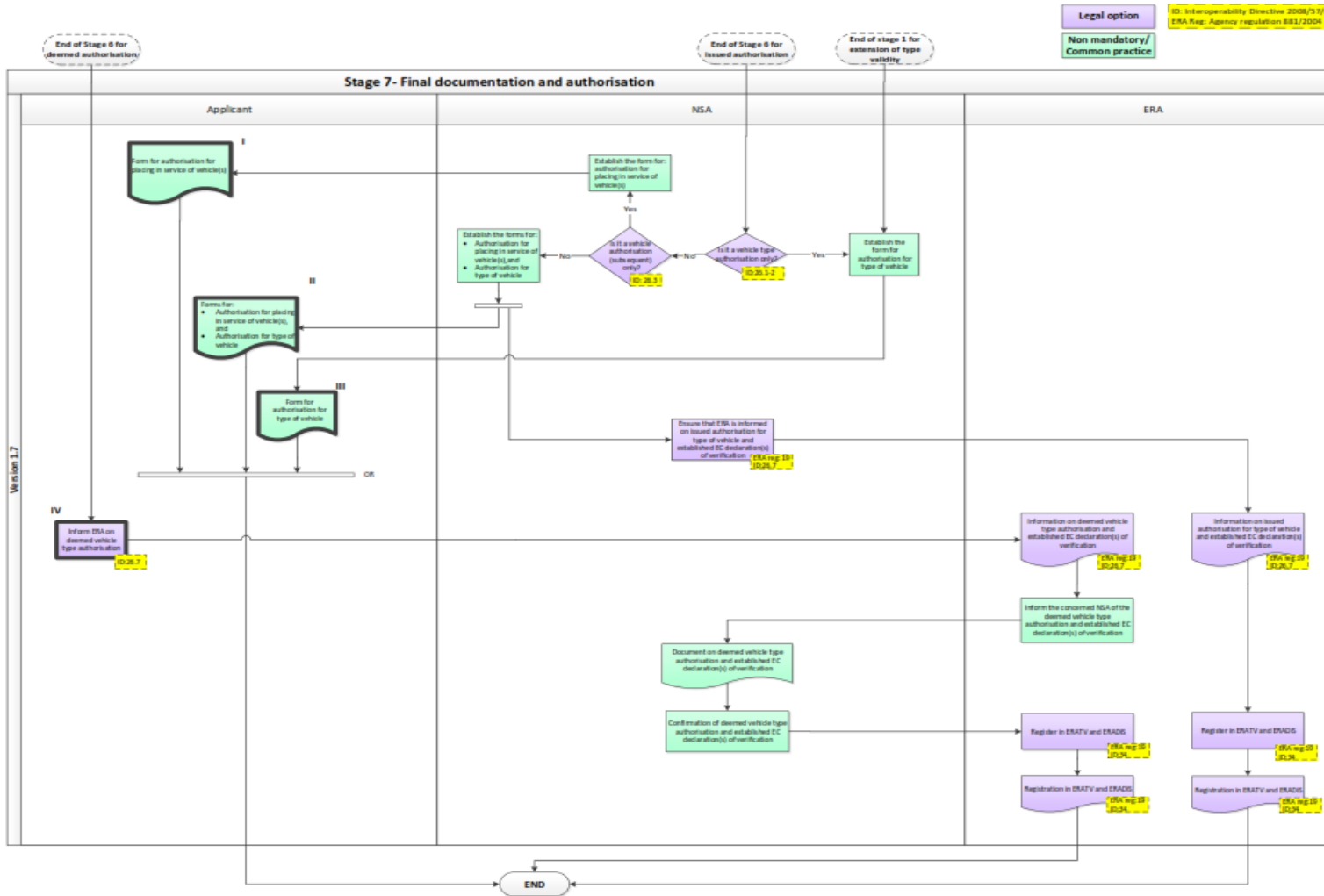


Fase 7. Documentazione finale e autorizzazione

Informazioni aggiuntive rispetto ai diagrammi da fornire relativamente al quadro giuridico nazionale

Indicare:

- il formato dell'autorizzazione rilasciata (del tipo di veicolo e della messa in servizio del veicolo);
- la procedura per informare l'Agenzia in merito all'autorizzazione, considerata rilasciata, del tipo di veicolo.





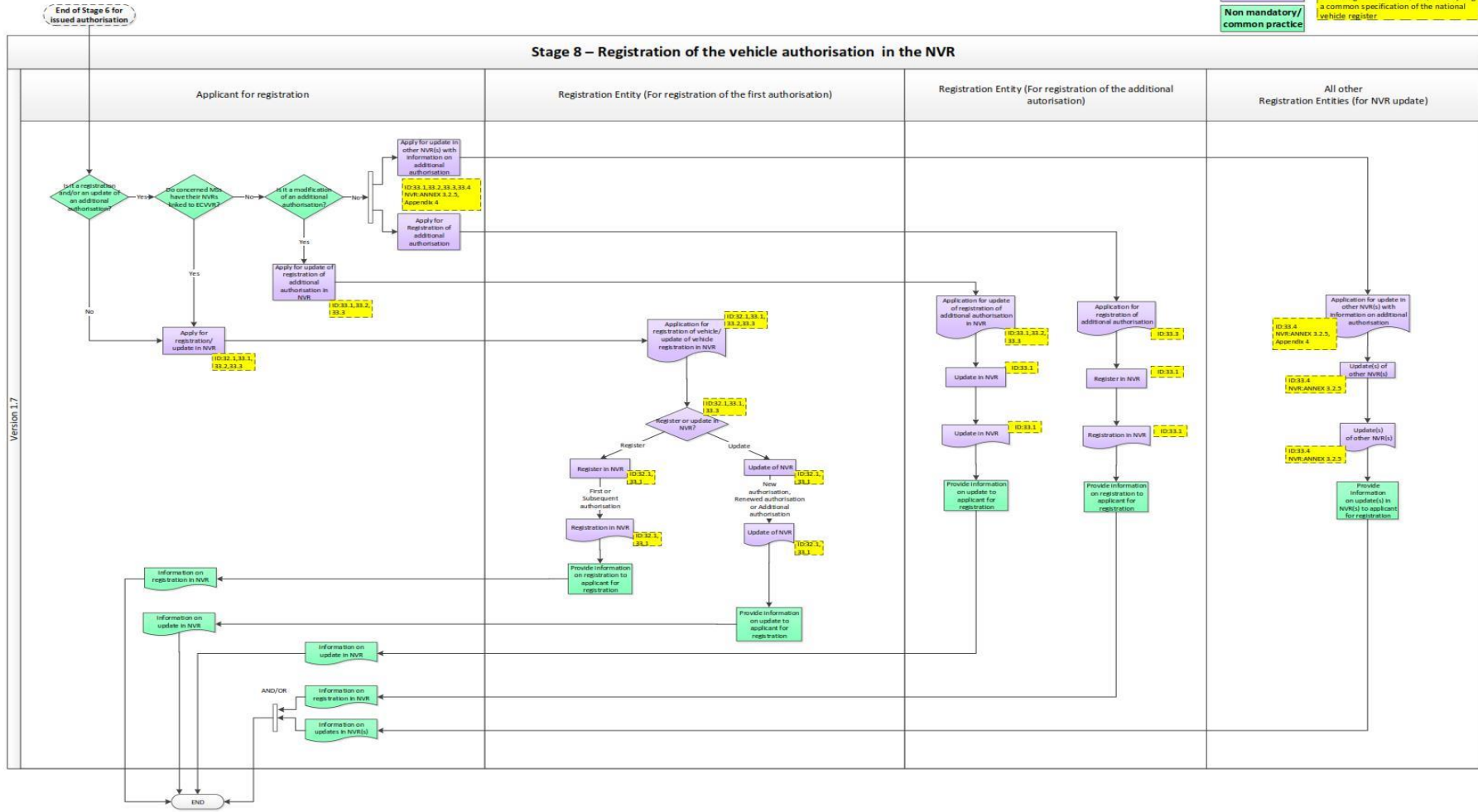
Fase 8 – Registrazione dell'autorizzazione del veicolo

Nota: come indicato nella versione 2.0 della guida operativa, la registrazione nel RIN non fa parte del processo di autorizzazione in quanto avviene successivamente all'autorizzazione. Questa fase è stata aggiunta a seguito di numerose richieste mirate ad ottenere una descrizione pratica del processo.



Legal option
Non mandatory/common practice

ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
 NVR: Commission Decision 2011/107/EU
 amending Decision 2007/756/EC adopting
 a common specification of the national
 vehicle register



NB: Durante il processo di autorizzazione i richiedenti sono invitati a completare il presente modulo in quanto soddisfa i requisiti di legge per il registro ERATV e fornisce informazioni complete a tutti i soggetti interessati in detto processo.

ALLEGATO III – MODULO DI DOMANDA

Titolo (designazione del veicolo e numero di riferimento del richiedente)

Stato del modulo

IMPEGNO PRELIMINARE

VALUTAZIONE

**FASCICOLO DI
AUTORIZZAZIONE**

Gestione della versione

Versione:

Data della versione:

1 RICHIEDENTE

Nome del richiedente

Indirizzo postale

Codice postale

Città/Paese

Telefono

Indirizzo ufficiale di posta elettronica

Sito web

2 PERSONA DI CONTATTO

Nome

Titolo/funzione

Telefono

Indirizzo di posta elettronica



3 ENTE APPALTANTE	
Denominazione dell'ente appaltante	<input type="checkbox"/> L'ente appaltante coincide con il richiedente
Indirizzo postale	
Codice postale	Città/paese
Telefono	Indirizzo ufficiale di posta elettronica
Sito web	
4 LA RICHIESTA SI RIFERISCE A: allegato II, sezione 2.6, della direttiva 2008/57/CE (rif.)	
Treni automotori termici e/o elettrici	
<input type="checkbox"/> Treno a composizione fissa	
<input type="checkbox"/> Complesso elettrico e/o diesel	
<input type="checkbox"/> Automotrice	
Motori di trazione termici e/o elettrici	
<input type="checkbox"/> Locomotiva	
<input type="checkbox"/> Manovratore	
Vetture passeggeri e altre vetture correlate	
<input type="checkbox"/> Rimorchio con cabina di condotta	
<input type="checkbox"/> Carro	
<input type="checkbox"/> Carrozza	
<input type="checkbox"/> Carro per trasporto auto	
<input type="checkbox"/> Colonna fissa di carrozze	
Materiale di costruzione e di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie mobili	
<input type="checkbox"/> Mezzi d'opera (<i>On track Machines - OTM</i>)	
<input type="checkbox"/> Veicoli per l'ispezione delle infrastrutture	
Carri merci (REGOLAMENTO (UE) n. 321/2013 DELLA COMMISSIONE)	
<input type="checkbox"/> Carri merci, compresi i veicoli progettati per il trasporto di autocarri.	

5 FINALITÀ D'USO DEL VEICOLO/DEI VEICOLI E RETI IN CUI SARÀ STABILITA LA COMPATIBILITÀ TECNICA



Indicare tutte i codici identificativi delle restrizioni (dalla decisione RIN, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)	
Indicare tutti i codici identificativi delle restrizioni (ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)	
6 Tipo di domanda	
<input type="checkbox"/> Prima autorizzazione per tipo di veicolo/veicolo	
<input type="checkbox"/> Nuova autorizzazione per tipo di veicolo/veicolo ristrutturato/rinnovato	
<input type="checkbox"/> Autorizzazione supplementare per tipo di veicolo/veicolo già autorizzato da uno Stato membro dell'UE per i veicoli conformi alle STI e non conformi alle STI	
<input type="checkbox"/> Rinnovo dell'autorizzazione non più valida di un tipo	
<input type="checkbox"/> Autorizzazioni successive di veicoli conformi a un tipo di veicolo autorizzato (autorizzazione di veicoli dello stesso tipo)	
7 Autorizzazione/i del veicolo precedente/i	
Autorizzazione del veicolo precedente: Sì: <input type="checkbox"/> No: <input type="checkbox"/>	
ANS	
Data APS (autorizzazione di messa in servizio)	
Numero di riferimento NIE	

8 Ambito di applicazione e definizione del progetto di autorizzazione
Informazioni generali del progetto di autorizzazione
Interfacce e ambito di applicazione tecnico





9 TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE VEHICLE, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV		
	Parametro	
0	Identificazione del tipo	
0,1	ID TIPO	
0,2	Versioni comprese in questo tipo	
0,3	Data della registrazione nell'ERATV	
1	Informazioni generali	
1,1	Nome del tipo	
1,2	Nome alternativo del tipo	
1,3	Nome del fabbricante	
1,4	Categoria	
1,5	Sottocategoria	
2	Conformità alle STI	
2,1	Conformità alle STI	
2,2	Riferimento a «Certificati di esame del tipo CE» (se si applica il modulo SB) e/o a «Certificati di esame del progetto CE» (se si applica il modulo SH1)	
2,3	Casi specifici applicabili (conformità di casi specifici con cui è stata valutata)	
2,4	Sezioni di STI non ottemperate	
3	Autorizzazioni	
3,1	Autorizzazione in	
3.1.1	Stato membro di autorizzazione	
3.1.2	Situazione attuale	
3.1.2.1	Qualifica	
3.1.2.2	Validità dell'autorizzazione (se definita)	



3.1.2.3	Codici identificativi delle restrizioni	
3.1.2.4	Restrizioni non codificate	
3.1.3	Dati precedenti	
3.1.3.1	Autorizzazione originale	
3.1.3.1.1	Data	
3.1.3.1.2	Titolare dell'autorizzazione	
3.1.3.1.3	Riferimento del documento di autorizzazione	
3.1.3.1.4	Riferimenti del certificato nazionale (se applicabile)	
3.1.3.1.5	Parametri per i quali è stata valutata la conformità alle norme nazionali in vigore	
3.1.3.1.6	Osservazioni	
3.1.3.X	Modifica di autorizzazione	
3.1.3.X.1	Tipo di modifica	
3.1.3.X.2	Data	
3.1.3.X.3	Titolare dell'autorizzazione (se applicabile)	
3.1.3.X.4	Riferimento del documento di modifica dell'autorizzazione	
3.1.3.X.5	Riferimenti del certificato nazionale (se applicabile)	
3.1.3.X.6	Norme nazionali applicabili (se del caso)	
3.1.3.X.7	Osservazioni	
3.X	Autorizzazione in	
4	Caratteristiche tecniche del veicolo	
4,1	Caratteristiche tecniche generali	
4.1.1	Numero di cabine di guida	
4.1.2	Velocità	
4.1.2.1	Velocità massima per progetto	
4.1.2.2	Velocità massima (a vuoto)	
4.1.3	Scartamento di sala montata	
4.1.4	Condizioni di uso relative alla formazione del treno	



4.1.5	Numero massimo di convogli o locomotive accoppiati in funzionamento multiplo	
4.1.6	Numero di elementi nella colonna di carri merci (solo per sottocategoria «colonna di carri merci»)	
4.1.7	Marcatore letterale	
4.1.8	Il tipo soddisfa i requisiti necessari per la validità dell'autorizzazione del veicolo rilasciata da uno Stato membro in un altro Stato membro	
4.1.9	Merchi pericolose per le quali il veicolo è adeguato (codice cisterna)	
4.1.10	Categoria strutturale	
4,2	Sagoma cinematica del veicolo	
4.2.1	Sagoma cinematica del veicolo (sagoma interoperabile)	
4.2.2	Sagoma cinematica del veicolo (altre sagome esaminate utilizzando il metodo cinematico)	
4,3	Condizioni ambientali	
4.3.1	Campo di temperatura	
4.3.2	Escursione altimetrica	
4.3.3	Condizioni di neve, ghiaccio e grandine	
4.3.4	Spostamento ballast (Ballast pick up) (solo per veicoli $v \geq 190$ km/h)	
4,4	Sicurezza antincendio	
4.4.1	Categoria sicurezza antincendio	
4,5	Massa del progetto e carichi	
4.5.1	Carico utile consentito per diverse categorie di linea	
4.5.2	Massa del progetto	



4.5.2.1	Massa del progetto in funzione operative	
4.5.2.2	Massa del progetto in condizioni di carico utile normale	
4.5.2.3	Massa del progetto in condizioni di carico utile eccezionale	
4.5.3	Carico statico per asse	
4.5.3.1	Carico statico per asse in funzione operativa	
4.5.3.2	Carico statico per asse in condizioni di carico utile normale/carico utile massimo per carri merci	
4.5.3.3	Carico statico per asse in condizioni di carico utile eccezionale	
4.5.4	Forza guida quasi statica (se supera il limite definito nella STI o non definito nella STI)	
4,6	Comportamento dinamico del materiale rotabile	
4.6.1	Insufficienza di sopraelevazione (accelerazione laterale massima non compensata) per la quale il veicolo è stato esaminato	
4.6.2	Veicolo equipaggiato di un sistema di compensazione dell'insufficienza di sopraelevazione («veicolo ad assetto variabile»)	
4.6.3	Nei limiti di servizio di conicità equivalente (o profilo di ruota usurata) per cui il veicolo è stato testato	
4,7	Impianti frenanti	
4.7.1	Decelerazione massima del treno	
4.7.2	Freno di servizio	



4.7.2.1	Prestazione dell'impianto frenante su forti pendenze con carico utile normale	
4.7.2.1.1	Caso di riferimento della STI	
4.7.2.1.2	Velocità (se non è indicato un caso di riferimento)	
4.7.2.1.3	Pendenza (se non è indicato un caso di riferimento)	
4.7.2.1.4	Distanza (se non è indicato un caso di riferimento)	
4.7.2.1.5	Tempo (se la distanza non è indicata) (se non è indicato un caso di riferimento)	
4.7.3	Freno di stazionamento	
4.7.3.1	Tutti i veicoli di questo tipo devono essere equipaggiati con un freno di stazionamento (freno di stazionamento obbligatorio per veicoli di questo tipo)	
4.7.3.2	Tipo di freno di stazionamento (se il veicolo ne è provvisto)	
4.7.3.3	Pendenza massima sulla quale l'unità è immobilizzata dal solo freno di stazionamento (se il veicolo ne è provvisto)	
4.7.4	Sistema di frenatura installato sul veicolo	
4.7.4.1	Freno a correnti parassite	
4.7.4.1.1	Freno a correnti parassite installato	
4.7.4.1.2	Possibilità di impedire l'uso del freno a correnti parassite (solo se provvisto di freno a correnti parassite)	
4.7.4.2	Freno magnetico	
4.7.4.2.1	Provvisto di freno magnetico	
4.7.4.2.2	Possibilità di impedire l'uso del freno magnetico (solo se provvisto di freno magnetico)	



4.7.4.3	Freno a recupero (solo per veicolo a trazione elettrica)	
4.7.4.3.1	Provvisto di freno a recupero	
4.7.4.3.2	Possibilità di impedire l'uso del freno a recupero (solo se provvisto di freno a recupero)	
4,8	Caratteristiche geometriche	
4.8.1	Lunghezza del veicolo	
4.8.2	Diametro minimo della ruota in servizio	
4.8.3	Limiti di manovrabilità	
4.8.4	Capacità minima di raggio di curva orizzontale	
4.8.5	Capacità minima di raggio di curva convesso vertical	
4.8.6	Capacità minima di raggio di curva concavo vertical	
4.8.7	Altezza della piattaforma di caricamento (per carri pianale e trasporto combinato)	
4.8.8	Idoneità al trasporto su traghetti	
4,9	Attrezzature	
4.9.1	Tipo di accoppiamento finale (indicando le forze di compressione e di trazione)	
4.9.2	Monitoraggio delle condizioni delle boccole a cuscinetti (rilevamento di boccole surriscaldate)	
4.9.3	Lubrificazione del bordino	
4.9.3.1	Provvisto di lubrificazione del bordino	
4.9.3.2	Possibilità di impedire l'uso del dispositivo di lubrificazione (solo se provvisto di dispositivo di lubrificazione)	
4,10	Sistema di fornitura di energia	
4.10.1	Alimentatore di energia	



4.10.2	Potenza massima (da indicare per ogni sistema di fornitura di energia per il quale il veicolo è attrezzato)	
4.10.3	Corrente massima nominale (da indicare per ogni sistema di fornitura di energia per il quale il veicolo è attrezzato)	
4.10.4	Corrente massima a treno fermo per pantografo (da indicare per ogni sistema a corrente continua per il quale il veicolo è attrezzato)	
4.10.5	Altezza dell'interazione del pantografo con i fili di contatto (sul piano del ferro) (da indicare per ogni sistema di fornitura di energia per il quale il veicolo è attrezzato)	
4.10.6	Archetto del pantografo (da indicare per ogni sistema di fornitura di energia per il quale il veicolo è attrezzato)	
4.10.7	Numero di pantografi a contatto con la catenaria (da indicare per ogni sistema di fornitura di energia per il quale il veicolo è attrezzato)	
4.10.8	Distanza più breve tra due pantografi a contatto con la catenaria (da indicare per ogni sistema di fornitura di energia per il quale il veicolo è attrezzato; da indicare per funzionamento singolo e, se applicabile, multiplo) (solo se il numero di pantografi alzati è più di 1)	



4.10.9	Tipo di catenaria utilizzato per la prova di prestazione della captazione di corrente (da indicare per ogni sistema di fornitura di energia per il quale il veicolo è attrezzato) (solo se il numero di pantografi alzati è più di 1)	
4.10.10	Materiale dello strisciante del pantografo con il quale il veicolo può essere attrezzato (da indicare per ogni sistema di fornitura di energia per il quale il veicolo è attrezzato)	
4.10.11	Dispositivo di distacco automatico installato (da indicare per ogni sistema di fornitura di energia per il quale il veicolo è attrezzato)	
4.10.12	Contatore di energia elettrica conforme alla STI a fini di fatturazione installato a bordo	
4,11	Caratteristiche relative al rumore	
4.11.1	Livello di rumore in fase di transito (dB(A))	
4.11.2	Il livello di rumore in fase di transito è stato misurato nelle condizioni di riferimento	
4.11.3	Livello di rumore in stazionamento (dB(A))	
4.11.4	Livello di rumore in avviamento (dB(A))	
4,12	Caratteristiche relative ai passeggeri	
4.12.1	Caratteristiche relative ai passeggeri in generale	
4.12.1.1	Numero di sedili fissi	
4.12.1.2	Numero di toilette	
4.12.1.3	Numero di cuccette	



4.12.2	Caratteristiche relative alle persone a mobilità ridotta (PMR)	
4.12.2.1	Numero di priorità	
4.12.2.2	Numero di spazi per sedia a rotelle	
4.12.2.3	Numero di toilette accessibili a PMR	
4.12.2.4	Numero di cuccette accessibili a PMR	
4.12.3	Ingressi e uscite dei passeggeri	
4.12.3.1	Altezza del marciapiede per il quale il veicolo è progettato	
4.12.3.2	Descrizione di eventuali dispositivi di salita e discesa integrati (se forniti)	
4.12.3.3	Descrizione di eventuali dispositivi di salita e discesa trasportabili se presi in considerazione nel progetto del veicolo per soddisfare i requisiti della STI per le PMR	
4,13	Attrezzature CCS a bordo (solo per veicoli con cabina di guida)	
4.13.1	Segnaletica	
4.13.1.1	Apparecchiatura ETCS a bordo e suo livello	
4.13.1.2	Base ETCS, versione (x.y). Se la versione non è pienamente compatibile viene indicata tra parentesi	
4.13.1.3	Apparecchiatura ETCS a bordo per ricezione di informazioni con funzione «infill» via loop o GSM-R	
4.13.1.4	Applicazioni nazionali ETCS realizzate (NID_XUSER of Packet 44)	



4.13.1.5	Sistemi di indicatori di allerta, controllo e protezione del treno di classe B o altro installati (sistema e, se applicabile, versione)	
4.13.1.6	Condizioni speciali messe in atto a bordo per la commutazione tra i diversi sistemi di protezione, controllo e indicazione di allerta.	
4.13.2	Radio	
4.13.2.1	Apparecchiatura GSM-R a bordo e sua versione (FRS and SRS)	
4.13.2.2	Numero di apparecchi mobili GSM-R nella cabina di guida per la trasmissione di dati	
4.13.2.3	Sistemi radio di classe B o altro installati (sistema e, se applicabile, versione)	
4.13.2.4	Condizioni specifiche messe in atto a bordo per la commutazione tra sistemi radio diversi.	
4,14	Compatibilità con i sistemi di localizzazione dei treni	
4.14.1	Tipo di sistema di localizzazione dei treni per il quale il veicolo è stato progettato e valutato	
4.14.2	Caratteristiche dettagliate del veicolo in relazione alla compatibilità con i sistemi di localizzazione dei treni	
4.14.2.1	Distanza massima tra assi consecutivi	
4.14.2.2	Distanza minima tra assi consecutivi	



4.14.2.3	Distanza tra il primo e il secondo asse	
4.14.2.4	Lunghezza massima della punta del veicolo	
4.14.2.5	Larghezza minima del cerchio della ruota	
4.14.2.6	Diametro minimo della ruota	
4.14.2.7	Spessore minimo del bordino	
4.14.2.8	Altezza minima del bordino	
4.14.2.9	Altezza massima del bordino	
4.14.2.10	Carico minimo per asse	
4.14.2.11	Spazio libero da componenti induttive e metalliche tra le ruote	
4.14.2.12	Il materiale della ruota è ferromagnetico	
4.14.2.13	Potenza massima di sabbiatura	
4.14.2.14	Possibilità di impedire l'uso di sabbiatura	
4.14.2.15	Massa metallica del veicolo	
4.14.2.16	Impedenza massima tra ruote opposte di una sala	
4.14.2.17	Impedenza minima del veicolo (tra ruote e pantografo) (solo per veicolo attrezzati per 1 500 V o 3 000 V CC)	
4.14.2.18	Interferenze elettromagnetiche provocate da ritorno della corrente nei binari	
4.14.2.19	Emissione elettromagnetica del treno rispetto alla compatibilità con i sistemi di localizzazione del treno	



10 INFORMAZIONI CCS AGGIUNTIVE RICHIESTE PER L'AUTORIZZAZIONE DEL SOTTOSISTEMA ETCS DI BORDO		
10.1	Display ETCS (DMI) (fabbricante, versione HW, versione SW)	
10.2	Apparato odometrico (fabbricante, versione HW, versione SW)	
10.3	Dispositivo di controllo sull'attività del macchinista (fabbricante, versione HW, versione SW)	
10.4	Registratore di bordo di dati giuridici (fabbricante, versione HW, versione SW)	
10.5	Display GSM-R (DMI) (fabbricante, versione HW, versione SW)	



11 PROCESSO DI AUTORIZZAZIONE	
Organismo notificato (possibilità di averne più di uno)	
Denominazione dell'organismo notificato I	Numero ID dell'organismo notificato
Indirizzo postale	
Codice postale	Città/paese
Telefono	Indirizzo ufficiale di posta elettronica
Sito web	
Denominazione dell'organismo notificato II	Numero ID dell'organismo notificato
Indirizzo postale	
Codice postale	Città/paese
Telefono	Indirizzo ufficiale di posta elettronica
Sito web	



12 ORGANISMO DESIGNATO (possibilità di averne più di uno)	
Denominazione dell'organismo designato I	
Indirizzo postale	
Codice postale	Città/paese
Telefono	Indirizzo ufficiale di posta elettronica
Sito web	
4.2 Denominazione dell'organismo designato II	
Indirizzo postale	
Codice postale	Città/paese
Telefono	Indirizzo ufficiale di posta elettronica
Sito web	



--

15 SPECIFICHE, NORME, DISPOSIZIONI E NORME TECNICHE NAZIONALI OSSERVATE NEL PROCESSO DI AUTORIZZAZIONE

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	





16 CONFERMA DEL RICHIEDENTE
<input type="checkbox"/> Confermo di possedere la capacità giuridica per firmare il presente modulo nonché la correttezza e la completezza di tutte le informazioni con lo stesso fornite.
17 FIRMA
Luogo e data
Firma:
Nome e titolo in stampatello:

Allegato: Contenuto del modulo di domanda

Denominazione del veicolo e riferimento del richiedente

Il richiedente è tenuto a indicare la denominazione del veicolo/tipo e il relativo numero di riferimento. È possibile aggiungere anche una foto.

Stato del modulo / gestione della versione

Stato del modulo

I tre elementi sottostanti riguardano le fasi principali del quadro giuridico europeo:

- impegno preliminare (fase S2 NLF-): in questa fase il richiedente riceve una panoramica del suo progetto, "la strategia di autorizzazione", che include il caso/i casi di autorizzazione, le norme tecniche (STI, NR, deroghe, se presenti) e procedure di verifica comprendenti le analisi dei rischi o le prove da eseguire.

Nota: il documento può essere utilizzato nella fase iniziale di un processo di autorizzazione e prima dell'incontro sull'impegno preliminare;

- valutazione (fase S3 NLF): il modulo può essere utilizzato durante la valutazione dell'autorizzazione come stato intermedio, data la visione più dettagliata del progetto per le ANS;
- fascicolo di autorizzazione/tecnico (fase 6 NLF – compilazione del fascicolo di autorizzazione e invio della richiesta): il richiedente compila i fascicoli tecnici e aggiorna il modello inserendo le informazioni definitive come i parametri ERATV.

Gestione della versione / data

In caso di modifiche il richiedente è tenuto ad aggiornare la versione del documento.

Capitoli 1-3 Informazioni relative al richiedente

Questa sezione mira a fornire tutti i recapiti necessari relativamente al richiedente e/o all'ente appaltante che agisce in qualità di richiedente.

Il richiedente può essere costituito da un consorzio formato da diversi enti.

Capitolo 4 Informazioni relative alla domanda da autorizzare

Il richiedente è tenuto a definire la tipologia di materiale rotabile o di carro oggetto della richiesta.

Definizioni dettagliate sono contenute nei seguenti documenti:

- allegato I, sezione 1.2, della direttiva 2008/57/CE;
- allegato II, sezione 2.7, della direttiva 2011/18/UE;
- sezione 2 della STI WAG e della STI Loc & Pass.

Capitolo 5 Finalità d'uso del veicolo/dei veicoli e reti in cui sarà stabilita la compatibilità tecnica

Il richiedente è tenuto a illustrare la condizione d'uso e/o le restrizioni del veicolo/dei veicoli e le reti in cui sarà stabilita la compatibilità tecnica.

È previsto anche un campo per l'informazione delle ANS circa i codici identificativi delle restrizioni e le restrizioni non codificate. Le restrizioni sono illustrate nella decisione RIN (decisione 2007/756/CE come modificata dalla decisione 2011/107/UE) nonché nei documenti ERA/TD/2011-09/INT ed ERA/GUI/01-2012/INT.

Capitolo 6 Tipo di domanda

Il richiedente propone il caso di autorizzazione per la sua domanda. Per la definizione dei diversi casi di autorizzazione fare riferimento al modulo e/o al capitolo 4.3 della guida alla presentazione delle domande, relativo al documento di riferimento.

Il caso di autorizzazione viene presentato all'ANS/alle ANS durante l'incontro sull'impegno preliminare.

Capitolo 7 Autorizzazione/i del veicolo precedente/i

Il richiedente fornisce le informazioni connesse all'autorizzazione/alle autorizzazioni precedente/i del veicolo/tipo indicando i seguenti elementi:

- ANS: denominazione dell'ANS che ha fornito la precedente autorizzazione del veicolo/tipo;
- data APS (autorizzazione di messa in servizio): data/date del rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio;
- numero di riferimento NIE: per definizione fare riferimento alla decisione 2007/756/CE come modificata dalla decisione 2011/107/UE.

NB: tutte le informazioni suddette sono disponibili nella precedente autorizzazione di messa in servizio.

Capitolo 8 Ambito di applicazione e definizione del progetto di autorizzazione

In questo capitolo il richiedente fornisce una panoramica generale del progetto/dei progetti:

- informazioni generali sul veicolo/tipo da autorizzare;
- interfacce e ambito di applicazione tecnico: il richiedente è tenuto a definire il sottosistema cui si riferisce la domanda (materiale rotabile, controllo-comando a bordo e sistema di segnalamento ecc.);
- piano, calendario e tappe principali del progetto di autorizzazione;
- deroghe richieste dalla versione/dalle versioni STI: esplicitare i motivi della richiesta di deroghe; per quanto concerne le deroghe alla STI il richiedente deve fare riferimento all'articolo 9 della direttiva 2008/57/CE e al quadro giuridico nazionale esistente.

Capitolo 9 Caratteristiche tecniche del veicolo (ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)

Il richiedente è tenuto a comunicare all'ANS/alle ANS le caratteristiche/i parametri tecnici del veicolo sulla base del registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati (ERATV). La struttura di questo capitolo è la stessa di quella presente nell'ERATV.

La guida operativa "ERA/GUI/01-2012/INT", pubblicata allo scopo di fornire maggiori informazioni sull'ERATV, è disponibile al seguente indirizzo: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ERATV-Application-Guide.aspx>.

Capitolo 10 INFORMAZIONI CCS AGGIUNTIVE RICHIESTE PER L'AUTORIZZAZIONE DEL SOTTOSISTEMA ETCS DI BORDO

In questo capitolo il richiedente è tenuto a fornire maggiori informazioni sul sottosistema ETCS di bordo.

Capitoli 11-13

Il richiedente è tenuto a fornire i recapiti degli organismi di valutazione cui si prevede di ricorrere. Tali capitoli riguardano: organismi di notifica per le STI, organismi designati per la valutazione delle norme nazionali e organismi preposti alla valutazione del rischio per la valutazione del metodo comune di sicurezza, se richiesta.

Capitolo 14 CERTIFICATI EMESSI IN BASE A NORME NAZIONALI E A NORME UTILIZZATE PER STABILIRE LA COMPATIBILITÀ TECNICA ai sensi dell'allegato VI della direttiva 2008/57/CE

Il richiedente compila la "documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE". Detto fascicolo contiene tutti i documenti necessari per l'autorizzazione di messa in servizio come:

- tutti i fascicoli degli organismi notificati e designati (comprese tutte le certificazioni);
- tutti gli altri fascicoli richiesti dalla normativa UE applicabile, incluse le progettazioni e altri elementi, come previsto dalla direttiva 2008/57/CE, allegato VI, punto 4;

- ogni altro elemento necessario per l'autorizzazione e l'uso continuo del sottosistema/veicolo (compresi i limiti e le condizioni d'uso).

In questo capitolo il richiedente deve fare riferimento ai documenti inclusi nella "documentazione tecnica" quali:

- dichiarazione CE di verifica dei veicoli;
- certificati CE di verifica sulla base delle STI forniti dall'organismo/dagli organismi notificati;
- dichiarazione CE di verifica dei componenti di interoperabilità;
- eventuali dichiarazioni intermedie di verifica (ISV);
- documentazione tecnica predisposta dall'organismo/dagli organismi notificati;
- certificati CE di verifica sulla base di norme nazionali forniti dall'organismo/dagli organismi designati;
- documentazione tecnica predisposta dall'organismo/dagli organismi designati;
- relazioni sulla valutazione della sicurezza sulla base della valutazione dei rischi secondo il metodo comune di sicurezza;
- documentazione richiesta da altre direttive, inclusi i certificati di terzi, se richiesto.

Capitolo 15 SPECIFICHE, NORME, DISPOSIZIONI E NORME TECNICHE NAZIONALI UTILIZZATE NEL PROCESSO DI AUTORIZZAZIONE

Il richiedente deve soddisfare tutti i requisiti essenziali della legislazione applicabile.

Questo capitolo dev'essere completato con **specifiche obbligatorie** in:

- specifiche tecniche di interoperabilità (STI);
- norme tecniche nazionali;
- norme direttamente citate nelle STI e/o nelle norme tecniche nazionali;
- altri requisiti giuridici

e **specifiche non obbligatorie** in:

- norme UE armonizzate;
- altre norme e documenti di natura pubblica;
- norme aziendali.

Capitoli 16 e 17

I richiedenti devono confermare che le informazioni fornite sono corrette e complete.