

**DECRETO n. 3/2015**

**CONDIZIONI di AMMISSIONE al TRASPORTO COMBINATO FERROVIARIO  
dei CONTENITORI ISO, delle UNITÀ di CARICO INTERMODALI, dei SEMIRIMORCHI, delle CASSE  
AMOVIBILI e RELATIVE ATTRIBUZIONI di COMPETENZE IN AMBITO NAZIONALE**

**Il DIRETTORE dell'AGENZIA NAZIONALE per la SICUREZZA delle FERROVIE**

- VISTA la Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 Aprile 2004 (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie), e in particolare:
- la lettera b) dell'art. 1, che prevede la ripartizione delle responsabilità tra i soggetti interessati;
  - il comma 4 dell'art. 4, che assegna al Fabbricante delle componenti del materiale rotabile la responsabilità di assicurare la conformità ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'Impresa ferroviaria in modo sicuro;
  - il comma 2 dell'art. 16, che assegna all'Autorità nazionale preposta alla sicurezza i compiti relativi sia all'ammissione alla circolazione del materiale rotabile che all'elaborazione del quadro normativo nazionale in materia di sicurezza ferroviaria;
- VISTO il Decreto legislativo n. 162/2007, che istituisce l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (nel seguito "Agenzia") e ne determina i compiti conformemente alla Direttiva 2004/49/CE, e in particolare:
- l'articolo 4, comma 7 e 8, del decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162 che prevede l'assunzione da parte dell'Agenzia delle attribuzioni nella materia della sicurezza del trasporto ferroviario già esercitate dal Ministero dei Trasporti e dal Gruppo F.S. S.p.A.;
  - l'impianto dell'art. 6 (*Compiti dell'Agenzia*), che assegna all'Agenzia poteri di regolamentazione tecnica di settore, con definizione e riordino del quadro normativo in materia di sicurezza ferroviaria;
  - la lettera h) del comma 2 dell'art. 6, che assegna all'Agenzia il compito di emettere il certificato di omologazione di un prodotto generico, di un'applicazione generica o di un componente dopo aver verificato le attività effettuate dal Verificatore Indipendente di Sicurezza prescelto dal Fabbricante;
  - la lettera p) del comma 2 dell'art. 6, che attribuisce all'Agenzia il compito di impartire direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza ferroviaria;
- VISTA l'edizione vigente della norma internazionale EN 283 del 1991, in tema di approvazione delle casse mobili, con particolare riferimento all'Allegato C che, relativamente alle autorità italiane competenti per la certificazione dell'omologazione, non può tener conto del mutato quadro normativo europeo ed italiano in tema di competenze per la sicurezza della circolazione ferroviaria;
- VISTA l'entrata in vigore della serie delle norme EN 13044-1, 2, 3 in tema di marcatura delle unità di carico intermodali;
- VISTA l'edizione vigente della Fiche UIC 596-6 e delle altre Fiche UIC riguardante la codifica ferroviaria delle Unità di Carico Intermodali (nel seguito "UCI"), dei semirimorchi e delle casse amovibili;
- VISTA l'edizione vigente della Fiche UIC 592, in tema di ammissione al traffico ferroviario internazionale di contenitori ISO e di UCI ammesse al trasporto strada-rotaia;

- VISTA la Convenzione Sicurezza Contenitori, (nel seguito "CSC") recepita da tutti gli Stati Europei ed in Italia con L. n. 67 del 3.2.1979 e D.P.R. n. 448 del 4.6.1997, concernente sia contenitori che determinati tipi di casse mobili utilizzate nel trasporto internazionale ferroviario;
- CONSIDERATO che l'impiego delle UCI, dei semirimorchi e delle casse amovibili nel trasporto ferroviario codificato, conforme alla Fiche UIC n° 596-6, è subordinato alla determinazione ed assegnazione di una codifica ferroviaria che deve garantire la compatibilità tra unità trasportate, carro e profilo limite della linea ferroviaria da percorrere;
- CONSIDERATO che il trasporto codificato ha come fine lo sviluppo del trasporto strada-rotaia europeo e permette di semplificare la procedura di accettazione del trasporto;
- CONSIDERATO che il mutato quadro normativo europeo ed italiano rende necessario individuare norme di riferimento e costituire una banca dati nazionale delle UCI, dei semirimorchi e delle casse amovibili approvati e/o codificati in Italia;
- CONSIDERATA la necessità di istituire visite di controllo, per i contenitori ISO, le UCI, i semirimorchi e le casse amovibili approvati e/o codificati in Italia, per il mantenimento della loro idoneità, fermo restando i particolari obblighi (ispezioni periodiche o straordinarie) a cui sono soggetti, in merito, i contenitori e le casse mobili approvati CSC e le UCI, i semirimorchi e le casse amovibili approvati dall'Organismo di omologazione stradale;
- CONSIDERATO che con decorrenza 1 luglio 2011, per rispondere a quanto previsto dalla normativa EN 13044-1, è in vigore in ambito nazionale una procedura attuativa per il rilascio dei codici identificativi delle unità di carico (ILU "Intermodal Loading Units" Code) a cura della UIRR, ente preposto quale amministratore dei codici stessi;
- CONSIDERATA, in questo quadro, l'opportunità di identificare nuove competenze e responsabilità, terze rispetto agli operatori dell'esercizio ferroviario, per l'ammissione al traffico ferroviario e la relativa codifica delle Unità di carico;
- TENUTO CONTO delle osservazioni ricevute dai vari operatori ferroviari a seguito della consultazione pubblica formalizzata con nota ANSF prot. 009227/2014 del 23/12/2014;

## DECRETA

### Capo I \_ DISPOSIZIONI GENERALI

#### Art. 1 \_ Finalità

1. L'assunzione, da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, in base all'art. 6 (*Compiti dell'Agenzia*) del Decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162, delle attribuzioni in materia di regolamentazione tecnica di settore per le condizioni di ammissione al trasporto combinato ferroviario dei contenitori ISO, delle unità di carico intermodali (UCI), dei semirimorchi e delle casse amovibili già esercitate dal Gruppo F.S. S.p.A..
2. La definizione delle condizioni di ammissione al trasporto combinato ferroviario dei contenitori ISO, delle UCI, dei semirimorchi e delle casse amovibili.
3. La definizione delle modalità nazionali per la codifica delle UCI, dei semirimorchi e delle casse amovibili e l'approvazione ferroviaria delle casse amovibili.
4. L'istituzione di una banca dati nazionale delle UCI, dei semirimorchi e delle casse amovibili ai quali è rilasciata la codifica, utile al monitoraggio del loro stato di servizio.
5. L'istituzione dell'obbligo di visita di controllo, al fine di garantire l'idoneità delle UCI, dei semirimorchi e delle casse amovibili inserite nella banca dati nazionale e dei contenitori ISO, qualora fossero segnalate situazioni di degrado delle stesse.
6. La definizione delle modalità per la richiesta della attribuzione della cifra correttiva della codifica per i carri del traffico combinato strada-rotaia (Rif. § 3.2 della Fiche UIC n° 596-6).

## Art. 2\_ Definizioni

Ai fini del presente decreto vengono assunte le seguenti definizioni:

1. Il **trasporto intermodale** è un sistema di trasporto in virtù del quale una o più modalità di trasporto (ferroviario, stradale, marittimo, fluviale o aereo) sono utilizzate in maniera integrata per completare la catena di trasporto porta a porta.
2. Il **trasporto combinato**, in senso generale, è un trasporto intermodale in cui il percorso principale, in Europa, si effettua per ferrovia, vie navigabili o mare, mentre i percorsi secondari, effettuati per strada, sono i più corti possibili. Ai fini del presente decreto, si definisce "combinato" quel trasporto che si realizza, comunque, anche o esclusivamente attraverso la modalità ferroviaria.  
Il trasporto combinato nella modalità ferroviaria si realizza nel trasporto di contenitori ISO, UCI, semirimorchi e casse amovibili carichi su carri ferroviari specializzati ed assicurati tramite i dispositivi di bloccaggio strada-rotaia di cui sono costruttivamente dotati.
3. Il **trasporto codificato** è un trasporto combinato per il quale l'inoltro ferroviario può avvenire, agli effetti della sagoma del trasporto, in base alla compatibilità tra la codifica delle dimensioni della unità trasportata, il codice di compatibilità del carro specializzato su cui è caricata e la codifica della linea da percorrere effettuata tenendo conto del profilo minimo degli ostacoli incontrati nel percorso.
4. I **contenitori ISO** sono le unità di carico unificate per tutte le forme di trasporto intermodale che permettono il trasporto, la movimentazione delle merci ed il passaggio da una modalità di trasporto ad un'altra senza "rottura del carico" (cioè senza che avvenga il carico o lo scarico della merce trasportata). Corrispondono al tipo 2.1 dell'elenco delle UCI della Fiche UIC n° 592 (Capitolo 2).
5. Le **Unità di Carico Intermodali (UCI)** sono le unità di carico specializzate per il trasporto combinato strada-rotaia. Le UCI permettono il trasporto, la movimentazione delle merci ed il passaggio tra le modalità di trasporto ferroviario e stradale nei terminali intermodali e/o negli scali attrezzati, senza "rottura del carico" (cioè senza che avvenga il carico o lo scarico della merce trasportata). Corrispondono ai tipi 2.2 ÷ 2.14 della Fiche UIC n° 592 (Capitolo 2).
6. I **semirimorchi** idonei al traffico combinato strada rotaia sono la parte trainata di un veicolo stradale articolato e sono equipaggiati di dispositivi che ne permettono il sollevamento verticale al momento del loro caricamento su carri del tipo "Tasca fissa". I semirimorchi di tale tipologia permettono il trasporto, la movimentazione delle merci ed il passaggio tra le modalità di trasporto ferroviario e stradale nei terminali intermodali e/o negli scali attrezzati, senza "rottura del carico" (cioè senza che avvenga il carico o lo scarico della merce trasportata). Sono conformi ai requisiti della Fiche UIC n° 596-5.
7. Le **casse amovibili** sono contenitori di merce, comunemente utilizzati nel trasporto stradale, che possono essere trasbordati orizzontalmente su carri specializzati che ne consentono il trasporto per ferrovia in modo sicuro; sono conformi alla Fiche UIC n° 591.
8. **CSC** è la convenzione internazionale per contenitori sicuri il cui scopo è quello di realizzare un livello elevato di sicurezza durante le fasi di maneggiamento, impilaggio e trasporto dei contenitori; la convenzione si applica a tutti i contenitori utilizzati per trasporti internazionali, a meno che i contenitori siano stati realizzati per il viaggio aereo dove valgono altre convenzioni.
9. **ILU (Intermodal Loading Units code)** è il codice identificativo delle unità di carico in conformità a quanto previsto dalla normativa EN 13044-1, da richiedere accedendo al sito web [www.ilu-code.eu](http://www.ilu-code.eu).

## Art. 3\_ Ammissione al trasporto combinato ferroviario

1. Al fine di garantire la sicurezza del trasporto ferroviario i contenitori ISO, le UCI, i semirimorchi e le casse amovibili utilizzati nel trasporto combinato strada-rotaia devono rispondere ai requisiti indicati nei commi seguenti.

## 2. Contenitori ISO

I contenitori ISO utilizzati nel trasporto combinato nazionale ferroviario devono:

- a. essere conformi alle norme ISO 1496, ISO 6346 e ISO 668;
- b. portare la targa che certifica la rispondenza del contenitore alla convenzione CSC;
- c. essere in regola con le ispezioni periodiche (verifica della scadenza dell'ispezione periodica sulla targa CSC - o nelle immediate vicinanze - o verifica della partecipazione al programma di controllo ACEP).

## 3. Unità di carico intermodali (UCI), semirimorchi e casse amovibili

Le UCI dei tipi 2.2 ÷ 2.14 della Fiche n° 592, i semirimorchi dei tipi classificati dalla Fiche UIC n° 596-5 e le casse amovibili definite dalla Fiche UIC n° 591, utilizzati nel trasporto combinato nazionale ferroviario, devono:

- a. essere conformi ai requisiti dimensionali e di resistenza delle relative norme di unificazione europee EN e delle Fiche UIC (in mancanza di nome EN in materia);
- b. codificate conformemente a quanto definito dalla Fiche UIC 596-6 e l'avvenuta codifica deve essere evidenziata dalla presenza della apposita targa di codifica;
- c. le casse mobili sovrapponibili e, in quanto tali, dotate di pezzi d'angolo superiori, devono essere certificate CSC (l'avvenuta certificazione CSC è evidenziata da una apposita targa);
- d. essere in regola con le ispezioni periodiche secondo le procedure di manutenzione e di controllo (per le Unità di Carico per le quali è stata rilasciata l'approvazione CSC verifica della scadenza sulla targa CSC - o nelle immediate vicinanze - o verifica della partecipazione al programma di controllo ACEP);
- e. le casse mobili e i semirimorchi devono evidenziare il codice BIC o il codice ILU (rilasciato da UIRR).

## 4. Trasporto codificato

Le UCI, i semirimorchi e le casse amovibili utilizzati nel trasporto codificato nazionale devono essere provviste di targhe di codifica conformi:

- a. alle specifiche Fiche UIC in vigore al momento della loro codifica, in caso questa sia stata attribuita prima dell'entrata in vigore delle norme della serie EN 13044;
- b. alle norme della serie EN 13044 a partire dalla loro entrata in vigore.

## 5. RID

Le disposizioni RID si applicano ai contenitori ISO, alle UCI, ai semirimorchi e alle casse amovibili che possono trasportare merci pericolose.

## Capo II \_ AMMISSIONE AL TRASPORTO FERROVIARIO DEI CONTENITORI E CASSE AMOVIBILI

### Art. 4 \_ Contenitori ISO

1. Sono ammessi al trasporto ferroviario sulla rete ferroviaria italiana i contenitori ISO che, in quanto tali, risultano essere:
  - conformi alle Norme ISO 668 (dimensioni/masse), ISO 6346 (Marcatura), ISO 1496 (Resistenza/prove);
  - rispondenti ai requisiti della convenzione CSC.
2. Sono inoltre ammessi al trasporto ferroviario i contenitori ISO già conformi alla Fiche UIC N° 592-2 e, in quanto tali, ammessi al traffico internazionale e già contraddistinti dal contrassegno **IE** e dal sottostante codice del Paese (ad esempio "83" per l'Italia) approvati per il solo trasporto combinato strada-rotaia.

#### **Art.5\_ Casse Amovibili**

1. Le casse amovibili devono essere conformi al punto 2.1 della Fiche UIC N° 591. Per ottenere l'approvazione ferroviaria con applicazione del contrassegno "ih", i Fabbricanti o Proprietari delle Casse Amovibili devono rivolgersi a un Verificatore Indipendente di Sicurezza (VIS), inoltrando la richiesta secondo quanto specificato in allegato 1 del presente Decreto, il quale procede all'accertamento dei requisiti previsti dalla suddetta Fiche UIC N° 591.

#### **Capo III \_ PROCEDURA NAZIONALE PER LA CODIFICA DELLE UCI, DEI SEMIRIMORCHI E DELLE CASSE AMOVIBILI**

Il processo di codifica delle UCI, dei semirimorchi e delle casse amovibili comporta l'esecuzione degli accertamenti e delle prove di resistenza indicate nelle specifiche norme EN e nelle fiche UIC n° 592, 596-5 e 591 per i casi non coperti dalle norme EN. I risultati delle prove sono attestati dal rilascio della specifica approvazione da parte dell'Organismo che le effettua. Il suddetto processo dovrà essere oggetto di valutazione da parte di un VIS, come definito all'art. 3, comma 1, lettera i), del DLvo n. 162/2007, che dovrà anche verificare che l'Organismo che ha effettuato le prove sia autorizzato a tale scopo.

#### **Art. 6 \_ Codifica delle UCI**

1. Le UCI codificate secondo la Fiche UIC n° 596-6 prima di luglio 2011 mantengono la targa di codifica applicata al momento della loro immissione in servizio; a partire da luglio 2011 la codifica è sempre fatta secondo le regole definite dalla Fiche UIC n° 596-6 ma le targhe applicate sono conformi alle norme EN della serie 13044-2 e riportate negli allegati.
2. Per le UCI dei tipi 2.11, 2.12 e 2.13 della Fiche UIC n° 592 non ancora coperti dalla EN 13044-2 le targhe di codifica devono essere conformi agli allegati A, B e K della Fiche UIC n° 592.

#### **Art. 7 \_ Codifica dei semirimorchi**

1. I semirimorchi codificati secondo la Fiche UIC n° 596-6 prima di luglio 2011 mantengono la targa di codifica applicata al momento della loro immissione in servizio.
2. A partire da luglio 2011 la codifica è sempre fatta secondo le regole definite dalla Fiche UIC n° 596-6 ma le targhe applicate sono conformi alle norme EN della serie 13044-3.
3. Per le seguenti tipologie di semirimorchi non ancora coperti dalla EN 13044-3 le targhe di codifica devono essere conformi all'allegato J della Fiche UIC n° 596-5:
  - semirimorchi che possono essere caricati su carri del tipo "tasca-fissa" equipaggiati con sellette d'appoggio che possono essere posizionate a due diverse altezze;
  - semirimorchi che possono essere caricati su carri del tipo "tasca-fissa" equipaggiati con selletta ad altezza fissa e superfici per l'appoggio di semirimorchi del tipo N.

#### **Art. 8 \_ Codifica delle casse amovibili**

In attesa della estensione alle targhe di codifica delle casse amovibili dei requisiti delle norme della serie EN 13044, le targhe applicate alle casse amovibili sono conformi all'allegato C della Fiche UIC n° 591. Le casse amovibili ammesse al traffico internazionale sono identificate dal contrassegno riportato nell'allegato D alla Fiche UIC n° 591.

#### **Art. 9 \_ Soggetti richiedenti e Organismi per la codifica delle UCI, dei semirimorchi e della casse amovibili**

1. Per ottenere la codifica, i Fabbricanti o i Proprietari di UCI, di semirimorchi e di casse amovibili devono rivolgersi ad un VIS, inoltrando la richiesta secondo quanto specificato in allegato 1, il quale procede direttamente all'accertamento dei requisiti di cui agli articoli 6, 7 ed 8, necessari al rilascio della codifica, alla stampa della targa di codifica, secondo il regolare formato descritto dalla norma EN 13044-2/3, ed all'accertamento della corretta apposizione della targa di codifica stessa secondo la norma EN 13044-1.
2. Si definisce "proprietario" dell'UCI, di semirimorchi e di casse amovibili il soggetto risultante dal "Codice del proprietario" di cui alla norma EN 13044-1 indicato tramite la registrazione all'ILU-CODE obbligatoria per il rilascio di nuova targa di codifica o per un duplicato, oppure dal "Codice dell'impresa in seno alla società nazionale del trasporto combinato" assegnato nella targa di codifica conforme alla Fiche UIC 596-6 (edizione ante 01/2014 – oppure: edizione precedente a quella vigente). Dall'entrata in vigore del presente decreto saranno ancora ritenute valide tali targhe ai fini dell'inoltro del trasporto a condizione che vengano applicate le targhe con specificato il codice BIC o ILU; qualora si dovesse fare un duplicato della targa stampata secondo Fiche UIC 596-6 si potrà avere solo secondo il formato e le condizioni disciplinate dalla serie della normativa EN 13044-1-2-3). Il proprietario può rivolgersi ad un VIS, inoltrando la richiesta specificata in allegato 1, per richiedere duplicati di targhe di codifica o aggiornamenti del profilo di codifica di UCI, di semirimorchi e di casse amovibili già esistenti.
3. Il VIS, valutata la specifica richiesta ricevuta, inoltra all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie l'esito della propria valutazione, accompagnata dalla documentazione esaminata (inclusa copia della attestazione dell'avvenuta approvazione necessaria per la codifica) e dai dati relativi alla codifica secondo le forme utili alla alimentazione della banca dati di cui al Capo IV, al fine di poter ricevere dall'Agenzia stessa l'autorizzazione a procedere relativamente all'oggetto della richiesta. Il VIS, solo dopo il nulla osta dell'Agenzia, potrà stampare le targhe di codifica e disporre le modalità di applicazione nelle rispettive UCI, semirimorchi e casse amovibili, secondo quanto disciplinato nell'allegato 1.
4. L'Agenzia si riserva la facoltà di richiedere documentazione o informazioni aggiuntive al fine del rilascio delle suddette autorizzazioni al VIS.
5. Il VIS conserva, a tempo indeterminato, ogni documentazione, acquisita o prodotta, necessaria o utile al rilascio dell'approvazione e/o codifica. Tale documentazione rimane nella disponibilità di consultazione da parte dell'Agenzia.  
In caso di dismissione dell'attività del VIS questo dovrà darne tempestiva comunicazione all'Agenzia e stipulare con essa una apposita convenzione, per stabilire tempi e modi dell'eventuale trasferimento all'Agenzia della documentazione di cui sopra.

#### **Capo IV \_ BANCA DATI DELLE UNITÀ DI CARICO E VISITE DI CONTROLLO**

#### **Art. 10 \_ Costituzione della banca dati delle UCI, dei semirimorchi e delle casse amovibili**

1. Le Ferrovie dello Stato e i soggetti nazionali che hanno precedentemente svolto le funzioni di codifica e/o approvazione delle UCI, semirimorchi e casse amovibili (nel seguito "Unità di Carico") o approvazione ferroviaria dei contenitori in virtù del previgente mandato delle Ferrovie dello Stato, dovranno trasferire all'Agenzia il proprio archivio, costituito nell'esercizio delle funzioni di cui sopra. A tal fine, tra l'Agenzia ed i suddetti soggetti dovranno essere stipulate, o rinnovate se già esistenti, apposite convenzioni, collegate alla emanazione del presente decreto, per stabilire tempi e modi del trasferimento all'Agenzia dell'archivio sopra indicato. La documentazione dovrà essere trasferita ad ANSF in maniera ordinata e tracciabile.
2. Avvenuta la trasmissione, da parte dei vari soggetti di cui al comma 1, dei dati relativi alla codifica delle UCI, semirimorchi e casse amovibili ed all'approvazione dei contenitori e/o casse amovibili contenuti nelle banche dati da loro stessi precedentemente gestite, l'Agenzia a

partire dall'entrata in vigore del presente decreto diventa l'amministratore unico delle banche dati Unità di Carico in ambito nazionale, assicurandone l'alimentazione di nuovi dati e l'aggiornamento di quelli esistenti, sia per le targhe di codifica emesse secondo Fiche UIC 596-6 (edizione ante 01/2014 – oppure: edizione precedente a quella vigente) che secondo EN 13044.

#### **Art. 11\_ Alimentazione della banca dati per nuove ed esistenti approvazioni ferroviarie e codifiche**

1. In occasione di ogni nuova approvazione ferroviaria e/o codifica di cui al Capo II e al Capo III, compresa l'immissione nel servizio ferroviario di Unità di Carico prodotte in conformità ad un tipo già approvato, i VIS trasferiranno all'Agenzia i dati, nella forma stabilita dall'Agenzia di cui all'allegato 1, per l'alimentazione della banca dati di cui all'Art. 10 comma 2.
2. In occasione di ogni modifica di approvazioni ferroviarie e codifiche, precedentemente rilasciate secondo Fiche UIC 596-6 (edizione ante 01/2014 – oppure: edizione precedente a quella vigente), costituirà allegato cartaceo ai dati necessari per l'aggiornamento della banca dati di cui all'Art. 10 comma 2 una dichiarazione circa la proprietà dell'Unità di Carico, resa dal proprietario nel regime della dichiarazione sostitutiva di atto notorio secondo le vigenti norme in materia di semplificazione amministrativa (art. 47 del DPR n. 445/2000) e trasmessa al VIS nell'ambito dello specifico procedimento.

#### **Art. 12 \_ Visite di controllo e aggiornamento della banca dati**

1. Il gestore del terminal intermodale che all'atto della presentazione della Unità di Carico (contenitori ISO, UCI, semirimorchi, casse amovibili) rileva una condizione di degrado della stessa, deve rifiutare l'accettazione e trasmettere al proprietario dell'Unità di Carico una segnalazione riguardante gli elementi tecnici di cui al successivo comma 5.
2. L'impresa Ferroviaria che, in base all'articolo 19 comma 1 e 2, durante la visita tecnica dei veicoli rileva una situazione di non conformità e/o di degrado dell'Unità di Carico riguardante gli elementi tecnici di cui al successivo comma 5, deve trasmettere una segnalazione al Gestore del Terminal Intermodale che ha effettuato il carico dell'Unità di Carico sui veicoli, il quale deve inoltrare la segnalazione direttamente al proprietario e al committente del trasporto.
3. Le segnalazioni di cui ai precedenti comma 1 e 2, rilevate rispettivamente dal Gestore del Terminal Intermodale e della Impresa Ferroviaria, devono essere inoltrate per conoscenza all'Agenzia, la quale si riserva ulteriori azioni in caso di segnalazione a cui non faccia seguito quanto previsto al successivo comma 6.
4. Il proprietario dell'Unità di Carico dispone che la stessa Unità di Carico, se ricadente nella casistica di cui ai comma 1 e 2, sia sottoposta a visita di controllo, per verificare il mantenimento dei requisiti di sicurezza per la circolazione, da parte di un VIS il quale trasmetterà all'Agenzia i risultati del report della visita di controllo con esito secondo la dicitura indicata nel comma 6.
5. In particolare, gli elementi da sottoporre a controllo da parte del VIS sono: blocchi d'angolo e dispositivi di fissaggio sul carro, dispositivi di sollevamento e di movimentazione, struttura resistente, involucro (pavimento, tetto e pareti), ermeticità per i contenitori specializzati, chiavistelleria, completezza e visibilità della marcatura di identificazione e di esercizio di cui al presente decreto.
6. L'esito della visita di controllo può essere: "regolare", "sospesa" (con esclusione a tempo indeterminato dall'utilizzo, in attesa che venga ripristinata la condizione di miglior stato, a fronte del degrado riscontrato, e di conseguente nuova visita di controllo con esito positivo), "dismessa" (con esclusione dall'utilizzo ferroviario, in una delle forme di cui al successivo art. 14).
7. La cessione della proprietà delle Unità di Carico le cui targhe di codifica sono state rilasciate secondo la fiche UIC 596-6 (edizione ante 01/2014 – oppure: edizione precedente a quella vigente), comunque inserita nella banca dati di cui all'Art. 10, deve essere comunicata

all'Agenzia tramite il VIS, al quale dovrà essere trasmessa anche una dichiarazione resa dal nuovo proprietario nel regime della dichiarazione sostitutiva di atto notorio secondo le vigenti norme in materia di semplificazione amministrativa (art. 47 del DPR n. 445/2000), per il rilascio della nuova targa di codifica secondo la serie di norme EN 13044. Nella dichiarazione deve essere altresì comunicato il nuovo "Codice del proprietario" (ILU o BIC) di cui all'art. 9, comma 2, del presente decreto e deve essere dichiarata, anche, la conformità dell'Unità di Carico interessata all'unità in precedenza codificata e la sua attuale idoneità all'utilizzazione ferroviaria. Nel caso in cui il richiedente non sia nella condizione di poter sottoscrivere la conformità e l'idoneità di cui sopra, le stesse caratteristiche dovranno essere certificate da un VIS.

8. La dismissione dell'Unità di Carico, comunque inserita nella banca dati di cui all'Art. 10, dall'esercizio ferroviario può essere determinata autonomamente dal solo proprietario (risultante dal "Codice del proprietario" o "Codice dell'impresa" di cui all'art. 9, comma 2, del presente decreto) e deve essere comunicata all'Agenzia nelle forme di cui al successivo Capo V.

Permane il rispetto degli obblighi di cui al Titolo III (*Ispezioni periodiche dei contenitori*) del DPR n. 448 del 4.6.1997 (*Regolamento per la sicurezza dei contenitori CSC*), per tutte le Unità di Carico per le quali è stata rilasciata l'approvazione CSC.

## Capo V \_ DISMISSIONE DELLE UNITÀ DI CARICO

### Art. 13 \_ Obbligo di comunicazione

1. Le Unità di Carico (UCI, semirimorchi, casse amovibili), nel seguito "unità", comunque inseriti nella banca dati di cui all'Art. 10, possono essere dismessi dall'esercizio con esclusione temporanea o definitiva dall'utilizzo ferroviario.
2. In tal caso l'avente titolo, quale risultante dalla banca dati di cui sopra perché dichiaratosi proprietario nel regime della dichiarazione sostitutiva di atto notorio prevista dalla vigente normativa in materia di semplificazione amministrativa (art. 47 del DPR n. 445/2000) e risultante dal "Codice del proprietario" o "Codice dell'impresa" di cui agli artt. 5.2 e 7.2 del presente decreto, deve comunicare la dismissione all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.
3. Nella comunicazione, sempre redatta nella forma della dichiarazione sostitutiva di atto notorio prevista dalla vigente normativa in materia di semplificazione amministrativa (art. 47 del DPR n. 445/2000), deve essere altresì attestata l'avvenuta cancellazione delle marcature di identificazione e di esercizio, di cui al presente decreto, dell'unità.
4. L'Agenzia provvederà, senza oneri per alcuno, alla cancellazione delle unità dalla banca dati di cui al Capo IV.

### Art. 14 \_ Casistica della dismissione

1. Al fine della cancellazione dalla banca dati di cui al Capo IV, l'unità può essere avviata a:
  - a. RICOVERO: semplice esclusione dall'esercizio, con ricovero in parco chiuso alla circolazione ferroviaria;
  - b. ALIENAZIONE: alienazione a terzi, verso qualsivoglia nuovo soggetto e a fronte di qualsivoglia ragione economica;
  - c. DEMOLIZIONE: smembramento e rottamazione dell'unità.
2. Nei casi **a.** e **b.** l'unità potrà essere nuovamente immessa in circolazione, attraverso una nuova marcatura che segua la procedura di cui al Capo II o al Capo III del presente decreto. Nel caso **c.**, invece, l'unità viene irreversibilmente esclusa dalla circolazione ferroviaria nella rete italiana.



## Art. 15 \_ Procedure per la dismissione

### 1. Caso **a.**: RICOVERO.

L'avente titolo richiede con lettera, all'Agenzia, la cancellazione dell'unità dalla banca dati di cui al Capo IV. L'avente titolo si assume responsabilità circa il ricovero dell'unità e, quindi, circa la sua reperibilità.

### 2. Caso **b.**: ALIENAZIONE.

L'avente titolo richiede con lettera, all'Agenzia, la cancellazione dell'unità dalla banca dati di cui al Capo IV. Con la stessa lettera l'avente titolo rende noti gli estremi del soggetto che ha preso in carico l'unità. Se il soggetto che prende in carico l'unità non è residente e non ha sede in Italia, il cedente assolve ai suoi obblighi con la sola lettera di cui sopra. Se, invece, il soggetto che prende in carico l'unità è residente o ha sede in Italia, esso dovrà essere investito formalmente, dal cedente, della responsabilità del ricovero, e quindi della reperibilità, dell'unità. Il cedente renderà formalmente edotto il cessionario delle sue responsabilità attraverso la trasmissione della presente procedura.

### 3. Caso **c.**: DEMOLIZIONE.

L'avente titolo richiede con lettera, all'Agenzia, la cancellazione dell'unità dalla banca dati di cui al Capo IV. L'unità può essere avviata alla demolizione sia se proveniente direttamente dall'esercizio che se proveniente da una condizione di cui ai casi **a.** o **b.**. Con la stessa lettera, l'avente titolo, anche se soggetto diverso dall'originario cedente perché ad esso subentrato, dichiarerà di avere effettuato o verificato la cancellazione dei contrassegni e delle marcature identificative e di esercizio dell'unità, di cui al presente decreto, e rende noti gli estremi del demolitore che ha preso in carico l'unità stessa. Il demolitore deve essere un'officina, di natura imprenditoriale, la cui attività di costruzione e/o riparazione e/o allestimento e/o manutenzione e/o demolizione di manufatti metallici compare tra le sue attività registrate presso la CCIAA.

Entro quattro mesi dalla data dell'avvio alla demolizione, il soggetto che la ha avviata dovrà ricevere dal demolitore il certificato di avvenuta demolizione, che dovrà essere tempestivamente girato all'Agenzia dal soggetto avente titolo.

## Capo VI \_Attribuzione della cifra correttiva ai carri specializzati per il traffico combinato

### Art. 16 \_ Significato della cifra correttiva e procedura di rilascio

1. La cifra correttiva che identifica le maggiori o minori prestazioni dei carri del traffico combinato per quanto riguarda la codifica che deve essere iscritta sulle fiancate del carro e riportata nel contrassegno conforme alle figure della norma EN 15877-1.
2. Per il rilascio della cifra correttiva dei carri in ambito Nazionale i Fabbricanti o i Proprietari dei carri devono rivolgersi ai VIS inoltrando la richiesta secondo quanto specificato in allegato 1; il VIS, valutata la specifica richiesta ricevuta, inoltra all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie l'esito della propria valutazione, accompagnata dalla documentazione esaminata, al fine di poter ricevere dall'Agenzia stessa l'autorizzazione a procedere relativamente all'oggetto della richiesta.

## Capo VII \_DISPOSIZIONI APPLICATIVE

### Art. 17 \_ Termini di applicazione

1. I Fabbricanti o i Proprietari si attiveranno per chiedere l'intervento di un VIS, al fine delle attività di cui al Capo II, al Capo III, Capo VI ed all'art. 12, dalla entrata in vigore del presente decreto.
2. Il presente decreto annulla il decreto ANSF n. 3/2010 del 24 febbraio 2010.

3. Il presente decreto è pubblicato sul sito internet dell'Agenzia ([www.ansf.it](http://www.ansf.it)) ed entrerà in vigore il primo gennaio 2016.

#### **Art. 18 \_ Obblighi di informazione**

1. I Fabbricanti o i Proprietari delle unità, dopo aver atteso alle procedure di cui al Capo II o al Capo III del presente decreto, devono informare gli eventuali ulteriori acquirenti delle stesse unità di carico, o chi ne assuma comunque direttamente la disponibilità, degli obblighi di cui al Capo IV e al Capo V del presente decreto.
2. Tutte le istanze rivolte all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, in quanto contenenti dati utili alla alimentazione e all'aggiornamento della banca dati di cui agli artt. 11 e 12 del presente decreto, devono essere sottoscritte dichiarando la consapevolezza dei rigori di cui all'art. 76 del DPR n. 445/2000 (sanzioni penali per dichiarazioni mendaci).

#### **Art. 19\_ Obblighi delle Imprese ferroviarie e dei Gestori dell'infrastruttura ferroviaria**

1. Ai sensi della normativa vigente, i Gestori dell'infrastruttura stabiliscono la codifica di ciascuna linea ed emanano le procedure di interfaccia con le Imprese ferroviarie atte a garantire che le Unità di trasporto e i veicoli su cui sono caricate siano compatibili con la codifica delle linee da percorrere (punto 6.5 del "Regolamento per la circolazione ferroviaria", emanato da questa Agenzia con il decreto n° 4/2012 del 9 agosto 2012), anche nei casi in cui il trasporto codificato debba essere inoltrato su linee differenti da quelle originariamente stabilite.
2. Ai sensi della normativa vigente e in coerenza con le suddette procedure di interfaccia, le Imprese ferroviarie emanano le disposizioni e prescrizioni di esercizio necessarie a disciplinare l'operatività del proprio personale.
3. In particolare, ai sensi del punto 2.3 delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria" emanate con il decreto ANSF n° 4/2012 del 9 agosto 2012 ("... Le Imprese ferroviarie... assicurano l'impiego di personale, procedure, documenti, attrezzature e veicoli adatti allo scopo prefissato"), le Imprese ferroviarie, nell'ambito delle verifiche di cui al punto 7 del "Regolamento per la circolazione ferroviaria", emanato da ANSF con il decreto n° 4/2012 del 9 agosto 2012:
  - accettano in composizione ai propri treni contenitori ISO, UCI, semirimorchi e casse amovibili conformi all'articolo 3 del presente decreto;
  - verificano la compatibilità delle unità di trasporto e dei veicoli su cui sono caricate con la codifica delle linee da percorrere, nonché il loro corretto ancoraggio, e utilizzano, nelle attività di cui ai punti precedenti, personale in possesso delle specifiche competenze professionali ai sensi del punto 1.5 del citato "Regolamento per la circolazione ferroviaria".

#### **Art. 20\_ Obblighi dei Verificatori Indipendenti di Sicurezza (VIS)**

1. I VIS hanno la responsabilità dell'accertamento dei requisiti previsti dalla Fiche UIC N° 591 per le casse amovibili di cui all'articolo 5, al fine dell'ottenimento dell'approvazione ferroviaria.
2. I VIS hanno la responsabilità della valutazione del processo di codifica delle UCI, dei semirimorchi e delle casse amovibili di cui al Capo III secondo quanto specificato all'articolo 9.
3. I VIS hanno le incombenze di cui al comma 1 dell'articolo 11 in merito alla trasmissione dei dati per l'alimentazione della banca dati per nuove ed esistenti approvazioni ferroviarie e codifiche.
4. I VIS hanno l'obbligo di effettuare le visite di controllo di cui al comma 5 dell'articolo 12, per verificare il mantenimento dei requisiti di sicurezza per la circolazione delle Unità di Trasporto, qualora incaricati dal proprietario dell'Unità di Trasporto che è stato portato a conoscenza di una situazione di non conformità e/o di degrado dell'Unità di Trasporto secondo quanto previsto ai comma 1 e 2 dell'articolo 12.
5. I VIS hanno le incombenze di cui al comma 7 dell'articolo 12 per quanto riguarda le cessioni di proprietà delle Unità di Trasporto.

6. I VIS hanno la responsabilità della valutazione del processo per il rilascio della cifra correttiva dei carri in ambito Nazionale secondo quanto specificato all'articolo 16.

Firenze, 23/12/2015

  
Il Direttore  
Ing. Amédeo Gargiulo

ALLEGATO AL DECRETO n. 3/2015 del 23/12/2015

**CONDIZIONI di AMMISSIONE al TRASPORTO COMBINATO FERROVIARIO  
dei CONTENITORI ISO ,delle UNITÀ di CARICO INTERMODALI, dei SEMIRIMORCHI, delle CASSE  
AMOVIBILI e RELATIVE ATTRIBUZIONI di COMPETENZE IN AMBITO NAZIONALE**

**1 Marcature relative all'esercizio ferroviario conformi alla norma serie EN 13044**

Le marcature e le targhe delle unità di carico utilizzate per il traffico intermodale (UCI, semirimorchi e casse amovibili) conformi alle norme EN 13044 sono quelle previste dalla UNI EN ISO 6346, con le seguenti variazioni:

- il codice del proprietario (Particolare Fig.1) assegnato dal BIC (Bureau International des Containers) è obbligatorio per i trasporti mondiali, mentre per i trasporti europei è possibile utilizzare in sua vece il codice assegnato ILU rilasciato dall'UIRR (Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route);
- la targa di codifica conforme alla Fiche UIC 596-6 (edizione ante 01/2014 – oppure: edizione precedente a quella vigente), alla Fiche UIC 592 (edizione ante 10/2013 – oppure: edizione precedente a quella vigente) e alla Fiche UIC 596-5 (edizione ante 01/2014 – oppure: edizione precedente a quella vigente) è sostituita dalle marcature relative all'esercizio ferroviario effettuate come nella Fig. 2.

**1.1 Disposizione delle marcature relative all'esercizio ferroviario conformi alla norma EN 13044-1**

Le marcature relative all'esercizio ferroviario devono essere apposte sulle due pareti laterali e sul tetto. Eccezionalmente le marcature possono essere apposte sulla parete di estremità.

**Esempio di disposizione:**

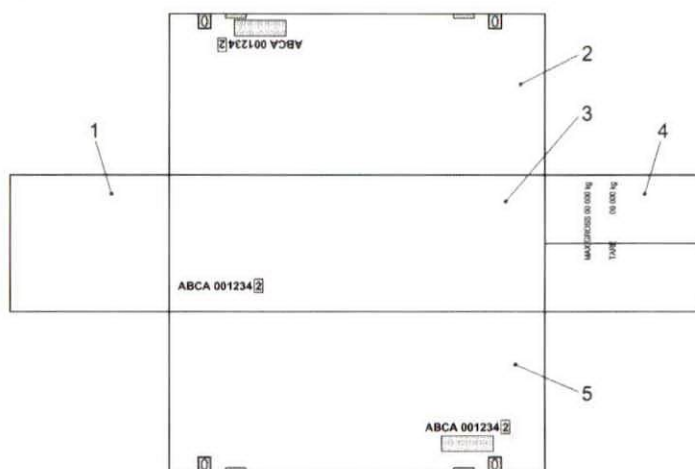


Fig.1

**Legenda**

- 1 = parete di estremità
- 2 = parete laterale destra



- 3 = tetto
- 4 = estremità lato porta (estremità posteriore)
- 5 = parete laterale sinistra

### 1.2 Marcature relative all'esercizio ferroviario conformi alla norma EN 13044-2,3

La marcatura relativa all'esercizio ferroviario può essere orizzontale oppure verticale ed ingloba:

- l'omologazione dell'unità di carico, che conferma l'idoneità del trasporto nell'ambito del sistema ferroviario europeo;
- l'assegnazione della codifica dell'unità di carico conforme alla Fiche UIC 596-6.

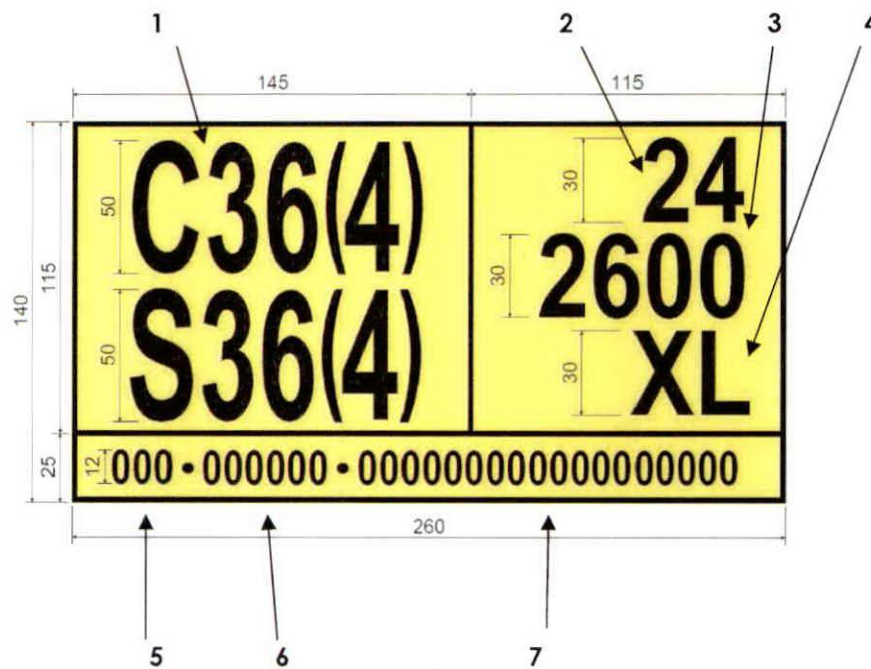


Fig. 2

#### Legenda (caso delle UCI conformi alla Fiche UIC 592)

- 1 = codifica ferroviaria in conformità della Fiche UIC 596-6;
- 2 = codice della categoria di lunghezza della cassa mobile in conformità all'Allegato I della Fiche UIC 592 e alle tavole 1 e 2 della norma EN 13044-2;
- 3 = larghezza max della cassa mobile (2500, 2550 o 2600 mm);
- 4 = categoria di resistenza della cassa mobile in conformità della norma EN 12642:  
"L" = resistenza normale; "XL" = resistenza rafforzata (velocità dei treni ≤ 140 km/h);
- 5 = codice (3 cifre) dell'organismo autorizzato che ha certificato l'approvazione in conformità della Fiche UIC 596-6;
- 6 = codice (6 cifre precedute da un punto di separazione) del numero di cassa assegnato dall'organismo di certificazione;
- 7 = numero del telaio della cassa mobile (18 cifre precedute da un punto di separazione).

#### Applicazione delle norme EN 13044 nei trasporti ferroviari europei:

- 1) inizio nuova marcatura: luglio 2011, è stato concesso un periodo di doppia valenza delle targhe dal 07/2011 al 2019 in cui ANSF ha autorizzato l'emissione di nuove codifiche secondo UIC 596.6



**2.3** Le 6 cifre indicate al punto 6 dello stralcio della Fig.2 saranno suddivise in due parti, le prime 2 cifre sono dedicate a definire l'ente (VIS) che ha emesso la targa e sono attribuite da ANSF tramite un codice identificativo registrato in banca dati (es. Rina= 01, Bureau Veritas = 02, Italcertifier = 03, ecc.). Le restanti 4 cifre saranno lasciate libere a disposizione del VIS per classificare la pratica ognuno secondo il proprio sistema di archiviazione interno.

Le restanti 18 cifre indicheranno i caratteri per riportare il numero di telaio delle unità di trasporto, come indicato dalle EN 13044.

L'elenco dei VIS e relativo codice identificativo sarà reso disponibile sul sito [www.ansf.it/Organismi/verificatori indipendenti di sicurezza](http://www.ansf.it/Organismi/verificatori indipendenti di sicurezza).

Esempio di nuova targa secondo EN 13044:

001·011234·00000000AEZU123456

001= ANSF;

011234 = 01 Rina, 1234= n° di pratica1234,

00000000AEZU123456 = numero di telaio punzonato sull'unità di trasporto.

### 3 SCAMBIO INFORMATIVO FRA GLI ENTI E ANSF.

Dall'uscita del presente decreto CEMAT, FS CARGO, ALPE ADRIA, potranno emettere in ambito Nazionale targhe di codifica solo secondo EN 13044, con l'obbligo di informare ANSF dell'avvenuta emissione al fine dell'alimentazione della Banca dati Nazionale delle unità di trasporto. A tal fine sarà sufficiente inviare comunicazione scritta tramite una lettera inviata per mezzo A.R. ed intestata ad ANSF Piazza della Stazione 45, 50123 Firenze oppure tramite PEC all'indirizzo [s41veicoli.manutenzione@pec.ansf.it](mailto:s41veicoli.manutenzione@pec.ansf.it). All'interno del documento dovranno essere chiaramente indicati i dati relativi al Richiedente (indirizzo, ragione sociale, documenti di identificazione del richiedente, dichiarazione di atto notorio sulla effettiva proprietà del bene), tutti i dati tecnici dell'unità di trasporto (numero di telaio, dati del costruttore, ingombri di larghezza e lunghezza, peso della tara, UTI, targa stradale per i semirimorchi, data di emissione, codice BIC/ILU) ed i dati della codifica (profili P, C, S). Se la targa emessa è un duplicato di targa precedentemente emessa secondo UIC 596.6 dovranno essere indicati i riferimenti della precedente emissione.

ANSF presa visione dell'emissione della nuova targa provvederà ad aggiornare la banca dati.

#### 3.1 Scambio informativo fra i VIS e ANSF.

Qualora i Fabbricanti o Proprietari delle unità di carico intendono proporre una delle sotto elencate richieste di emissione di nuove targhe o duplicati, gli stessi dovranno inviare la richiesta direttamente ad uno dei VIS qualificati da ANSF per il settore "Traffico combinato". I VIS, espletata l'istruttoria tecnica sulla documentazione tecnica allegata alla richiesta, invieranno ad ANSF, con le modalità di seguito specificate, le richieste ricevute dai Fabbricanti o Proprietari delle unità di carico per l'emissione di nuove targhe di codifica o duplicati secondo EN 13044 riferite alle seguenti fattispecie:

- Prototipo unità di carico di nuova costruzione approvato dal VIS e costruzione di unità di carico in conformità al Tipo;

- Produzione di nuove unità di carico in conformità al prototipo precedentemente approvato da CEMAT;
- Duplicato di targhe di codifica di unità di carico secondo EN 13044 precedentemente emesse secondo UIC 596.6;
- Copia di documentazione cartacea negli archivi degli ENTI che hanno precedentemente emesso targhe di codifica secondo UIC 596.6.

Il VIS dovrà inviare ad ANSF le suddette richieste in formato cartaceo per mezzo A.R. con marca da bollo di Euro 16 ed allegarne un'altra di pari valore per la risposta di ANSF (per assolvere al Decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n° 642) nel formato che ogni Ente ha in uso nell'ambito della propria gestione dei documenti interna, indicante **l'autorizzazione a Rilasciare, Stampare ed Applicare le targhe di codifica utilizzando il numero identificativo in ambito nazionale del trasporto combinato N° 001 attribuito ad ANSF.**

L'applicazione delle targhe, se specificato nella domanda, può essere delegata al Richiedente a fronte di una dichiarazione di responsabilità di affissione in conformità della EN 13044-1.

I Fabbricanti o Proprietari di contenitori e di carri dovranno rivolgersi direttamente ad uno dei VIS qualificati da ANSF per il settore "Traffico combinato" per le seguenti tipologie di richieste:

- Rilascio cifra correttiva dei carri in ambito Nazionale;
- Rilascio approvazione ferroviaria casse amovibili ed applicazione del contrassegno "ih".

Il VIS, espletata l'istruttoria tecnica sulla documentazione tecnica allegata alla richiesta, dovrà inviare ad ANSF le suddette richieste in formato cartaceo per mezzo A.R. con marca da bollo di Euro 16 ed allegarne un'altra di pari valore per la risposta di ANSF, nel formato che ogni Ente ha in uso nell'ambito della propria gestione dei documenti interna, indicante rispettivamente per ciascuna delle suddette richieste:

- **l'autorizzazione ad applicare ai carri stessi il contrassegno convenzionale compatibilità del carro e cifra correttiva valido per l'Italia;**
- **l'approvazione al trasporto ferroviario internazionale con apposizione del contrassegno "ih" per la cassa amovibile prototipo e/o delle casse amovibili prodotte in conformità.**

Nelle richieste del VIS dovranno essere indicati i dati ed allegati i documenti di seguito previsti:

**Oggetto**= quale delle suddette richieste sta inoltrando;

**Richiedente** = dati identificativi del soggetto richiedente la targa, la cifra correttiva del carro, l'approvazione della cassa amovibile e del proprietario o suo legale rappresentante, qualora diverso dal richiedente, comprendenti indirizzo, ragione sociale, copia del documento d'identità e la dichiarazione di atto notorio indicante l'effettiva proprietà del bene oggetto della richiesta;

**Dati tecnici dell'unità di carico/carro** = numero di telaio, dati del costruttore, ingombri di larghezza e lunghezza, peso della tara, UTI, targa stradale per i semirimorchi, data di emissione, codice BIC/ILU (inclusi tutti i dati relativi alla codifica delle unità di carico ed all'approvazione delle casse amovibili secondo le forme utili alla alimentazione della banca dati ANSF);

**Codifica** = profili P, C, S secondo i profili indicati dalla UIC 596.6;



**Rapporto di Valutazione** = deve essere allegato solo se trattasi di una pratica relativa alla cifra correttiva dei carri o all'approvazione ferroviaria delle casse amovibili o alla codifica di un nuovo prototipo per i quali occorre emettere un documento tecnico in cui vengano richiamate tutte le normative rispondenti, la descrizione tecnica con il richiamo ai disegni e calcoli e la proposta da parte del VIS per assegnare la cifra correttiva o profilo. In allegato alla proposta saranno trasmessi tutti i rapporti di prova emessi dal VIS o da altri enti, necessari per la verifica delle resistenze strutturali del manufatto. Per l'approvazione ferroviaria delle casse amovibili prototipo dovrà essere trasmesso, oltre al certificato di conformità del fabbricante, il Certificato di approvazione del tipo previsto dalla Fiche UIC 591.

**Dichiarazione di conformità** = deve essere allegata per la produzione conforme al TIPO di unità di carico già approvato dal VIS o da CEMAT; in tal caso la dichiarazione di conformità del fabbricante dovrà richiamare tutti i dati del prototipo e autocertificare che il processo produttivo adottato garantisce la rispondenza delle unità di carico al tipo approvato. Per i carri costruiti in conformità al Tipo, nel caso di richieste della cifra correttiva, il costruttore dovrà fornire copia delle dichiarazioni di conformità dei carri al tipo autorizzato secondo quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 201/2011 della Commissione del 1° marzo 2011.

Per l'approvazione ferroviaria delle casse amovibili prodotti in conformità al tipo, qualora pertinente, si applica quanto previsto dalla normativa C.S.C. di riferimento, ossia dovrà essere trasmesso, oltre che al certificato di conformità del fabbricante per la serie, il Certificato di approvazione CSC serie emesso dall'Organismo autorizzato in ambito C.S.C..

Il VIS si riserva di richiedere l'integrazione a tale autocertificazione dei documenti ritenuti necessari a riscontrare la produzione motivandone la ragione.

Il VIS potrà richiedere in qualsiasi momento e tutte le volte che lo ritiene necessario, un riscontro in Banca dati Nazionale unità di trasporto detenuta da ANSF relativamente ai dati tecnici dichiarati dal Richiedente relativi alle unità di carico di sua proprietà già registrate in banca dati, per inoltrare la tipologia di richieste specificate al punto 3.1.

ANSF, valutata la richiesta inoltrata dal VIS, rilascia a seconda della richiesta:

- l'autorizzazione a procedere per la STAMPA e L'APPLICAZIONE delle targhe di codifica con numero identificativo in ambito Nazionale del trasporto combinato N° 001 attribuito ad ANSF;
- l'autorizzazione ad applicare ai carri stessi il contrassegno convenzionale compatibilità del carro e cifra correttiva valido per l'Italia;
- l'autorizzazione all'approvazione al trasporto ferroviario internazionale con apposizione del contrassegno "ih" per la cassa amovibile prototipo e/o delle casse amovibili prodotte in conformità.

ANSF a seguito di un rilascio di nuova targa di codifica secondo EN 13044 per duplicato di targa precedentemente emessa col numero identificativo Nazionale 25 attribuito a CEMAT, invierà una comunicazione a CEMAT con tutti i riferimenti tecnici delle targhe in oggetto al fine di aggiornare la propria banca dati.

## Documenti da inviare in allegato alla Richiesta del VIS

	DQ	DC	CT	RP	RV	NOTE:
Rilascio Targa per Prototipo unità di carico di nuova costruzione approvato dal VIS	✓		✓	✓	✓	Il VIS dovrà valutare i DQ, CT, RV del prototipo, e richiamarli nella richiesta.
Rilascio Targa per unità di carico costruite in conformità al prototipo approvato dal VIS		✓				Il VIS dovrà valutare la completezza della DC
Rilascio Targa per unità di carico costruite in conformità al prototipo approvato da CEMAT		✓				Il VIS dovrà valutare la completezza della DC
Rilascio cifra correttiva dei carri	✓		✓		✓	Dovranno essere verificati tutti i profili indicati nella UIC 596.6
Rilascio cifra correttiva per carri prodotti in conformità al tipo		✓				DC secondo modello previsto dal Regolamento (UE) n. 201/2011 della Commissione del 1° marzo 2011
Rilascio approvazione ferroviaria casse amovibili (prototipo e prodotte in conformità)	✓	✓	✓	✓	✓	Il VIS dovrà valutare i DQ, CT, RV del prototipo e la completezza della DC per le casse prodotte in conformità; tutti i suddetti documenti dovranno essere richiamati nella richiesta

DQ: Disegni Quotati

DC: Dichiarazione di Conformità del prodotto

CT: Calcoli Tecnici

RP: Rapporto di Prova

RV: Rapporto di Valutazione

Oltre alla richiesta inviata ad ANSF per via cartacea il VIS dovrà far pervenire in via informatica all'indirizzo PEC [s41veicoli.manutenzione@pec.ansf.it](mailto:s41veicoli.manutenzione@pec.ansf.it) copia dei documenti DQ, DC, CT, RP, RV che ha a disposizione e su cui si è basata la valutazione.

### 3.2 Scambio informativo fra FABBRICANTI e VIS.

I Fabbricanti o Proprietari di unità di carico dovranno rivolgersi al VIS per inoltrare la tipologia di richieste specificate al punto 3.1.

Se il prototipo è già stato validato da un VIS, il rilascio della Targa per unità di carico costruite in conformità al prototipo approvato da tale VIS potrà anche essere fatto da un altro VIS nominato dal Fabbricante purché venga fornita al VIS incaricato tutta la documentazione che ha generato la precedente Validazione. In tal caso il nuovo VIS si può riservare la facoltà di integrare il fascicolo tecnico del prototipo per emettere la produzione conforme al Tipo.

I Fabbricanti di unità di carico possono richiedere al VIS il rilascio della Targa SOLO per le unità di carico costruite in conformità ad un prototipo da loro depositato in banca dati unità di trasporto.

Per i prototipi validati da CEMAT, il VIS potrà richiedere ad ANSF il riscontro in banca dati e verificare la corrispondenza del Fabbricante che ha depositato il prototipo con quella che sta richiedendo la costruzione di unità di trasporto carico conformi.

I fabbricanti potranno richiedere ai VIS, motivandone la Richiesta, copia cartacea della documentazione del prototipo depositata a CEMAT all'atto della validazione e codifica del prototipo, sia dei propri prototipi che di altre Aziende confluite o acquistate o altre denominazioni societarie riconducibili al Fabbricante Richiedente, purché dimostrino averne pieno diritto sulla proprietà del prototipo.

### **3.3 Scambio informativo fra PROPRIETARI e ANSF.**

I proprietari di unità di carico potranno rivolgersi ad ANSF per dichiarare lo stato dell'unità di carico descritte al **Capo V \_ DIMISSIONE DELLE UNITÀ DI CARICO** del presente Decreto, dichiarandone lo stato. Nel caso di Ricovero e Alienazione basta la dichiarazione prevista.

