Linee guida per il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di veicoli, sottosistemi strutturali o parti di essi

Data: 22/02/2016

ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

	Visto

INDICE

1 Riferimenti legislativi e normativi 5

2 Definizioni 7

3 Acronimi 11

4 Premessa 12

5 Scopo e campo di applicazione 13

6 Competenze e responsabilità 14

6.1 Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie 14

6.2 Verificatore Indipendente di Sicurezza 15

6.3 Richiedente 15

6.3.1 Richiedente della verifica "CE" e richiedente di un'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema/veicolo 17

6.4 Impresa ferroviaria 18

6.5 Gestore dell'infrastruttura 19

7 Procedimenti tecnici 19

7.1 Principi generali per l'autorizzazione di messa in servizio 19

7.1.1 Compatibilità tecnica e integrazione sicura 21

7.1.2 Attività di prova e utilizzo dei laboratori 22

7.2 Messa in servizio di sottosistemi strutturali (o parti di essi) e di veicoli esistenti a seguito di modifica 23

7.2.1 Titolarità dell'autorizzazione 23

7.2.2 Autorizzazione: nuova o aggiornata 23

7.2.3 Modifica 23

7.2.4 Gestione del NIE 26

7.2.5 Procedure 27

7.3 Prima autorizzazione di messa in servizio dei veicoli conformi alle STI 28

7.4 Autorizzazioni supplementari per la messa in servizio dei veicoli conformi alle STI 29

7.5 Prima autorizzazione di messa in servizio dei veicoli non conformi alle STI 30

7.6 Autorizzazioni supplementari per la messa in servizio dei veicoli non conformi alle STI 30

7.7 Autorizzazione di tipi di veicoli e di veicoli conformi al tipo 31

7.8 Autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche e prime specifiche, di prodotti generici o componenti 31

7.9 Accordi di mutuo riconoscimento 33

8 Procedura di autorizzazione di messa in servizio di tipi di veicoli 33
8.1 Avvio del procedimento tecnico 33
8.2 Autorizzazione temporanea di messa in servizio per prove 34
8.3 Autorizzazione temporanea all'esecuzione delle prove in linea 35
8.3.1 Veicoli dotati di autorizzazione temporanea di messa in servizio per prove 36
8.3.2 Veicoli già dotati di autorizzazione di messa in servizio 37
8.3.3 Ripartizione delle competenze e responsabilità per l'esecuzione delle prove in linea 37
8.4 Effettuazione di prove in linea 38
8.5 Richiesta di autorizzazione di messa in servizio 39
8.6 Rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio 40
8.6.1 Rilascio di autorizzazione di messa in servizio temporanea 40
9 Procedura di autorizzazione di messa in servizio di veicoli conformi al tipo autorizzato 41
9.1 Procedure per la verifica di conformità al tipo di veicolo 41
9.2 Richiesta di autorizzazione di messa in servizio 43
9.3 Autorizzazione di messa in servizio di veicoli conformi al tipo di veicolo 43
10 Procedura di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali 43
10.1 Avvio del procedimento tecnico 44
10.2 Effettuazione di prove 45
10.2.1 *Switch-off* impianto 45
10.3 Dichiarazione intermedia di verifica 47
10.4 Dichiarazione "CE" e certificato di verifica: contenuti minimi 47
10.5 Richiesta di autorizzazione di messa in servizio 48
10.6 Rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio 48
11 Procedura di autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche e prime specifiche, di prodotti generici o componenti 49
11.1 Avvio del procedimento tecnico 50
11.2 Definizione dei processi 51
11.3 Procedimento per il rilascio dell'autorizzazione all'utilizzo 52
11.3.1 Predisposizione dei documenti di valutazione dei rischi e di dimostrazione della conformità ai requisiti di sicurezza 52
11.3.2 Valutazione del processo di dimostrazione della conformità ai requisiti di sicurezza 59
11.3.3 Accettazione di sicurezza 59
11.3.4 Richiesta di autorizzazione all'utilizzo 59
11.3.5 Autorizzazione all'utilizzo 59
12 Gestione richieste di deroga 60
13 Durata, sospensione e revoca delle autorizzazioni 60

13.1 Veicoli 60
13.2 Sottosistemi strutturali, applicazioni generiche e prime specifiche, prodotti generici o componenti 61
14 Attività di monitoraggio successive all'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli, sottosistemi strutturali e parti di essi 61
15 Disposizioni finali 62
15.1 Lingua 62
15.2 Formato, firma e codifica 62
15.3 Ricorsi 62
16 Appendice 1 – Elenco procedimenti in bollo 64
17 Appendice 2 – Allegati 65

1 Riferimenti legislativi e normativi

Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 – Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;

Decreto Legislativo 08 ottobre 2010, n. 191 – Attuazione delle direttive 2008/57/CE e 2009/131/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (aggiornato da D.Lgs. 21/2013);

Decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43 – Attuazione della direttiva 2008/110/CE che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;

Decreto Legislativo 8 febbraio 2013, n. 21 Modifiche al decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, recante attuazione delle direttive 2008/57/CE e 2009/131/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario;

Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 recante attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione);

Decreto Ministeriale del 22 luglio 2011 – Interoperabilità del sistema ferroviario comunitario in recepimento della direttiva 2011/18/UE, che modifica gli allegati II, V e VI della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

Decreto Ministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 settembre 2013 «Interoperabilità del sistema ferroviario comunitario in recepimento della direttiva 2013/9/UE, che modifica l'allegato III della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

Decreto Ministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 26 giugno 2015 «Recepimento della direttiva 2014/106/UE, che ha modificato gli allegati tecnici V e VI della direttiva 2008/57/CE relativi rispettivamente alla dichiarazione CE di verifica dei sottosistemi che costituiscono il sistema ferroviario dell'unione europea e la procedura di verifica CE di tali sottosistemi;

Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario;

Direttiva 2009/131/CE della Commissione del 16 ottobre 2009 che modifica la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

Direttiva 2011/18/UE del 1° marzo 2011 che modifica gli allegati II, V e VI della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario;

Direttiva 2013/9/UE della Commissione del 11 marzo 2013 che modifica la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

Direttiva 2014/38/UE della Commissione del 10 marzo 2014 che modifica l'allegato III della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'inquinamento acustico;

Direttiva 2014/106/UE del 5 dicembre 2014 che modifica gli allegati V e VI della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario;

Decisione della Commissione 2007/756/CE del 9 novembre 2007 che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 14, paragrafi 4 e 5, delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE;

Decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 luglio 2008 relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti e che abroga la decisione 93/465/CEE;

Decisione della Commissione 2009/965/CE del 30 novembre 2009 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;

Decisione della Commissione 2010/713/UE concernente i moduli per le procedure di valutazione della conformità, dell'idoneità all'impiego e della verifica CE da utilizzare per le specifiche tecniche di interoperabilità adottate nell'ambito della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

Decisione della Commissione 2011/107/UE del 10 febbraio 2011 che modifica la decisione 2007/756/CE che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale;

Decisione della Commissione 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 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario;

Decisione di esecuzione della Commissione 2011/665/UE del 4 ottobre 2011 relativa al registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati;

Decisione di esecuzione della Commissione 2011/633/UE del 15 settembre 2011 concernente le specifiche comuni del registro delle infrastrutture ferroviarie;

Decisione della Commissione 2012/757/UE del 14 novembre 2012 che modifica la decisione 2007/756/CE che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale;

Decisione di esecuzione (UE) 2015/2299 della Commissione del 17 novembre 2015 che modifica la decisione 2009/965/CE per quanto riguarda un elenco di parametri aggiornato da applicare per classificare le norme nazionali;

Regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che istituisce un'agenzia ferroviaria europea;

Regolamento (CE) n. 1335/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2004 recante modifica del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che istituisce un'agenzia ferroviaria europea;

Regolamento (UE) n. 201/2011 della Commissione Europea del 1° marzo 2011 relativo al modello di dichiarazione di conformità a un tipo autorizzato di veicolo ferroviario;

Regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione del 10 maggio 2011 relativo ad un sistema di certificazione di soggetti responsabili della manutenzione di carri merci e che modifica il regolamento (CE) n. 653/2007;

Regolamento (UE) n. 519/2013 della Commissione del 21 febbraio 2013 che modifica la decisione 2007/756/CE che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale;

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;

Regolamento di esecuzione (UE) n. 2015/1136 che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi;Raccomandazione della Commissione 2014/897/UE del 5 dicembre 2014 sugli aspetti relativi alla messa in servizio ed all'uso di sottosistemi strutturali e veicoli a norma delle Direttive 2008/57/CE e 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

Decreto dell'Agenzia n. 4/2012 del 9 Agosto 2012 – Emanazione delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria", del "Regolamento per la circolazione ferroviaria" e delle "Norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria";

Decreto dell'Agenzia n. 2/2015 del 20 Maggio 2015 – Aggiornamento normativo, standard tecnico sottosistema materiale rotabile. Norme tecniche nazionali in materia di progettazione, installazione, validazione e manutenzione di sistemi di rilevazione ed estinzione incendi destinati ai veicoli ferroviari;

Decreto dell'Agenzia n. XX/2016 del XX/XX/2016 – Emanazione del "Documento Nazionale di Riferimento dell'Italia di cui all'articolo 3 della Decisione 2011/155/UE"

Nota prot. n. ANSF 005157/2015 del 29/06/2015 – Emanazione linee guida inerenti la documentazione relativa alla manutenzione dei veicoli – Rev. A del 23/06/2015;

Nota prot. n. ANSF 00113/2013 del 04/01/2013 – Norme tecniche nazionali di riferimento per la verifica di conformità dei sottosistemi costituenti il veicolo ferroviario;

Nota ANSF 009372/2013 del 23/12/2013 – Raccomandazione in materia di sicurezza al Gestore dell'Infrastruttura RFI S.p.A. inerente alla conformità ai principi del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria;

Nota ANSF 001076/2014 del 14/02/2014 – Procedura di verifica dei sottosistemi strutturali di terra. Fase di "prove finali";

Nota ANSF 004457/2014 del 27/06/2014 – Raccomandazione in materia di sicurezza al Gestore dell'Infrastruttura RFI S.p.A. inerente ai procedimenti di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali Infrastruttura, Energia, Controllo-comando e Segnalamento a terra e di applicazioni generiche/prime specifiche e prodotti generici o componenti per il segnalamento ferroviario.

2 Definizioni

Ai fini dell'applicazione delle presenti linee guida valgono le seguenti definizioni:

a) Accettazione di Sicurezza: il riconoscimento delle modifiche effettuato dal proponente sulla base del rapporto di valutazione di sicurezza trasmesso dall'organismo di valutazione;

b) Agenzia ferroviaria europea: l'Agenzia ferroviaria europea istituita dal regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'agenzia ferroviaria europea (regolamento sull'agenzia);

c) Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (di seguito Agenzia): l'organismo nazionale cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE;

a) Applicazione generica: sistema con funzioni specifiche che sono legate a "una categoria di applicazioni" associate ad un contesto ambientale e operativo generale, sviluppato sulla base di criteri di standardizzazione e parametrizzazione dei propri elementi, in modo da renderlo utilizzabile in diverse applicazioni reali. Combinando prodotti generici o combinando questi con altre applicazioni generiche, è possibile ottenere una nuova applicazione generica;

b) Applicazione specifica: soluzione realizzativa ottenuta configurando un'applicazione generica, utilizzata solo per una particolare installazione;

c) Autorizzazione all'utilizzo: atto conclusivo di un processo attraverso il quale viene attestata la rispondenza di un prodotto generico o di un componente ai requisiti di sicurezza definiti dagli standard tecnici ad esso applicabili;

d) Autorizzazione di messa in servizio: atto conclusivo di un processo attraverso il quale viene attestata la rispondenza di applicazioni generiche, sottosistemi strutturali e veicoli ai requisiti di sicurezza definiti dagli standard tecnici ad essi applicabili;

e) Capo prova: persona fisica responsabile della conduzione delle prove in linea;

f) Caratteristiche della rete: le caratteristiche di una rete quali definite dalle STI e, se pertinente, dalle norme nazionali;

g) Caratteristiche essenziali di progetto: le caratteristiche di un sottosistema, quali definite nel certificato di esame del tipo o del progetto o in analoghi documenti, come previsti dai pertinenti moduli di verifica CE di cui alla decisione 2010/713/UE;

h) Circolabilità: condizioni che devono essere rispettate per la circolazione di un veicolo, che ha ottenuto l'autorizzazione di messa in servizio (anche per prova), su ciascun tratto di linea dell'infrastruttura ferroviaria; tali condizioni sono determinate sia delle caratteristiche tecniche del veicolo sia dalle caratteristiche tecniche dei sottosistemi strutturali costituenti l'infrastruttura ferroviaria;

i) Compatibilità tecnica: la capacità di due o più sottosistemi strutturali, o parti di essi, che abbiano almeno un'interfaccia comune, di interagire tra di loro mantenendo al contempo il loro lo stato di funzionamento di progetto individuale e il rispettivo livello di prestazioni attese;

j) Componente di interoperabilità: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema, da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario. Il concetto di componente comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software;

k) Componente: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti elementari, sottoinsieme o insieme completo di materiali, non coperto o parzialmente coperto dalle specifiche tecniche di interoperabilità, incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema. Il concetto di componente comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software;

l) *CSM assessor*: vedi "Organismo di valutazione del rischio";

m) Dichiarazione CE di verifica: in relazione a un sottosistema, la dichiarazione CE di verifica redatta in conformità all'articolo 18 e all'allegato V della direttiva 2008/57/CE, ovvero la dichiarazione attestante che il sottosistema è conforme ai requisiti della legislazione europea pertinente, comprese le eventuali norme nazionali utilizzate per dare attuazione ai requisiti essenziali di cui alla direttiva 2008/57/CE;

n) Disposizioni e prescrizioni di esercizio: (esempio "istruzioni particolari di dettaglio", "DPC") elaborate ed emanate da un Gestore dell'infrastruttura o da un'Impresa ferroviaria, sulla base della manualistica di uso rilasciata dal costruttore, contenenti le procedure per l'utilizzo e la gestione dei sottosistemi strutturali o dei veicoli, in conformità al quadro normativo vigente, in coerenza con le prescrizioni e condizioni d'utilizzo definite nel processo di autorizzazione di messa in servizio del sottosistema o del veicolo o di parte di essi;

o) Documentazione presentata ai fini dell'autorizzazione: il fascicolo presentato dal richiedente all'autorità nazionale di sicurezza contestualmente alla richiesta di autorizzazione di messa in servizio;

p) Documento nazionale di riferimento: documento nazionale di riferimento dell'Italia di cui all'articolo 3 della Decisione 2011/155/UE (eventualmente aggiungere: "emanato con decreto ANSF xxx);

q) Documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE di verifica: una combinazione di tutti i fascicoli e della documentazione raccolti dal richiedente come richiesto da tutta la legislazione UE applicabile per un sottosistema;

r) Ente appaltante: qualsiasi ente, pubblico o privato, che ordina la progettazione e la costruzione ovvero la progettazione o la costruzione, la ristrutturazione o il rinnovo di un sottosistema. L'ente può essere un'Impresa ferroviaria, un Gestore dell'infrastruttura o un detentore, oppure il concessionario incaricato della messa in servizio di un progetto. Può svolgere le funzioni di richiedente;

s) ERADIS: registro europeo dei documenti prodotti in accordo al regolamento CE n. 881/2004 come modificato dal regolamento CE n. 1335/2008 relativo alla sicurezza e all'interoperabilità;

t) ERATV: registro europeo dei tipi di veicolo autorizzati nei vari Stati membri ai sensi dell'articolo 34 del D.Lgs. 191/2010;

u) Gestore dell'infrastruttura: qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione di un'infrastruttura ferroviaria e della gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura e della circolazione ferroviaria. I compiti del Gestore di un'infrastruttura o di parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie e nazionali vigenti;

v) Impresa ferroviaria: qualsiasi impresa titolare di una licenza ai sensi del D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188, e qualsiasi altra Impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o di passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione; sono incluse anche le imprese che svolgono esclusivamente servizi di manovra, ai sensi del regolamento (CE) 653/2007 della Commissione del 13 giugno 2007. Nel caso di prove, per Impresa ferroviaria si intende l'operatore che mette a disposizione il servizio di condotta, ivi compreso il Gestore dell'infrastruttura;

w) Incaricato treno: persona fisica referente dell'Impresa ferroviaria durante le attività di prove in linea;

x) Integrazione in condizioni di sicurezza: gli interventi necessari per garantire che l'integrazione di un elemento (ad esempio, un tipo di veicolo, un progetto di rete, un sottosistema, una parte, un componente, un costituente, un software, una procedura, un'organizzazione nuovi) in un sistema più grande non crei un rischio inaccettabile per il sistema che ne risulta;

y) Legale rappresentante: il soggetto al quale è riconosciuto il potere di agire in sostituzione di altro soggetto (rappresentato) nel compimento di un negozio giuridico;

z) Messa in servizio: atto conclusivo di un processo attraverso il quale le Imprese ferroviarie ed i gestori dell'infrastruttura mettono nello stato di funzionamento un sottosistema strutturale o un veicolo per i quali sono state rilasciate tutte le certificazioni e autorizzazioni nonché tutti i permessi necessari ai sensi delle vigenti normative;

aa) Metodi comuni di sicurezza: i metodi che devono essere elaborati per descrivere come valutare i livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza;

bb) Norme di esercizio: sottoinsieme delle norme di cui all'articolo 6, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 162/07, contenenti le regole finalizzate a garantire l'esercizio ferroviario nel rispetto requisiti di sicurezza di prestabiliti requisiti di sicurezza;

cc) Norme nazionali notificate: norme nazionali vigenti che sono state notificate alla Commissione europea a norma dell'articolo 12 del D.Lgs. 10 agosto 2007, n.162, o dell'articolo 16 del D.Lgs. 191/2010;

dd) Numero di Identificazione Europeo: codice per il sistema armonizzato di numerazione, di cui alla decisione della Commissione 2011/107/UE, che identifica i provvedimenti autorizzativi rilasciati dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;

ee) Numero Europeo del Veicolo: numero del veicolo a 12 cifre nel rispetto del regolamento (UE) 2015/995 della Commissione dell'8 giugno 2015 recante modifica della decisione 2012/757/UE;

ff) Obiettivi comuni di sicurezza: i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dalle diverse parti del sistema ferroviario (quali il sistema ferroviario convenzionale, il sistema ferroviario ad alta velocità, le gallerie ferroviarie lunghe o le linee adibite unicamente al trasporto di merci) e dal sistema nel suo complesso, espressi in criteri di accettazione del rischio;

gg) Organismo di valutazione: l'organismo notificato, l'organismo designato, l'organismo di valutazione del rischio (*CSM assessor,* ai sensi del regolamento (UE) n. 402/2013), il valutatore indipendente della sicurezza (ai sensi della norma EN 50126);

hh) Organismo di valutazione del rischio (*CSM assessor*): la persona fisica o giuridica, indipendente e competente, esterna o interna, cui competono le indagini volte ad accertare se un determinato sistema possieda i requisiti di sicurezza, come definito all'articolo 3, punto 14, del regolamento (UE) n. 402/2013;

ii) Organismo designato: un organismo designato da uno Stato membro in conformità all'articolo 17(3) della direttiva 2008/57/CE con il compito di verificare la conformità di un sottosistema alle norme nazionali;

jj) Organismo notificato: l'organismo designato da uno Stato membro, incaricato di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istituire la procedura di verifica CE dei sottosistemi;

kk) Prodotto generico: componente/prodotto in grado di svolgere certe funzioni, con un livello di prestazioni specifico, nelle condizioni funzionali e operative definite nelle specifiche di riferimento. Può essere combinato con altri prodotti e/o applicazioni generiche per ottenere una nuova applicazione generica;

ll) Proponente:

   a) un'Impresa ferroviaria o un Gestore dell'infrastruttura che attua misure per il controllo dei rischi a norma dell'articolo 4 della direttiva 2004/49/CE;

   b) un soggetto responsabile della manutenzione che attua misure conformemente all'articolo 14 bis, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE;

c) un'amministrazione aggiudicatrice o un fabbricante che invita un organismo notificato ad applicare la procedura di verifica "CE", a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE o un organismo designato ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3, di tale direttiva;

d) il richiedente di un'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali;

mm) Referente tecnico di progetto: figura tecnica del richiedente incaricata di mantenere i rapporti con l'Agenzia durante tutto il processo autorizzativo;

nn) Regime di circolazione: insieme di regole, dispositivi e impianti che garantiscono la circolazione in sicurezza dei veicoli all'interno del sistema di trasporto ferroviario;

oo) Registro di immatricolazione nazionale: registro di immatricolazione nazionale definito ai sensi dell'articolo 33 del D.Lgs. 191/2010;

pp) Rete ferroviaria nazionale: parte nazionale della rete del sistema ferroviario dell'Unione europea di cui all'art. 1 del D.Lgs. 8 ottobre 2010, n. 191, articolata in:

- sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (TEN) di cui all'allegato I, sezione 1.1 «Rete» del D.Lgs. 8 ottobre 2010, n. 191;
- sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (TEN), di cui all'allegato I, sezione 2.1 «Rete» del D.Lgs. 8 ottobre 2010, n. 191;
- altre parti della rete del sistema ferroviario dell'Unione europea a seguito dell'estensione dell'ambito di applicazione, come indicato all'allegato I, sezione 4, del D.Lgs. 8 ottobre 2010, n. 191;

ad esclusione dei casi di cui all'articolo 1, comma 3, del D.Lgs. 8 ottobre 2010, n. 191 e fatto salvo, per le infrastrutture transfrontaliere specializzate, di quanto previsto all'articolo 4, comma 2 del D.Lgs. 10 agosto 2007, n. 162;

qq) Richiedente: il firmatario della dichiarazione "CE" di verifica in conformità all'articolo 18 della direttiva 2008/57/CE che richiede l'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema. Qualora sia richiesta l'applicazione di un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi (CSM RA) a norma dell'articolo 15 della direttiva 2008/57/CE, il ruolo del "proponente" conformemente al CSM RA dovrebbe essere assunto dal richiedente l'autorizzazione;

rr) Richiedente l'autorizzazione per veicolo: l'ente che richiede l'autorizzazione di messa in servizio rispettivamente di un veicolo o progetto di rete. Qualora sia richiesta l'applicazione di un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi (CSM RA) a norma dell'articolo 15 della direttiva 2008/57/CE, il ruolo del "proponente" conformemente al CSM RA dovrebbe essere assunto dal richiedente l'autorizzazione;

ss) Rinnovo: lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

tt) Ristrutturazione: lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che migliora l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

uu) Sistema di gestione della sicurezza: l'organizzazione e i provvedimenti messi in atto da un Gestore dell'infrastruttura o da un'Impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;

vv) Sistema ferroviario: l'insieme dei sottosistemi di natura strutturale e funzionale, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni nonché la gestione e l'esercizio del sistema nel suo complesso;

ww) Sistema tecnologico di bordo: l'insieme dei sistemi, delle apparecchiature, degli strumenti e dispositivi che realizzano o concorrono a realizzare le seguenti funzioni:

- Protezione e Controllo della marcia del treno;
- Controllo della presenza e della vigilanza del Personale di Condotta;

- Misura e Visualizzazione al Personale di Condotta della velocità del convoglio e dell'orario;
- Ausilio alla condotta;
- Registrazione degli eventi e dei parametri relativi alla condotta ed alla marcia del treno;

xx) Soggetto responsabile della manutenzione: soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, registrato in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 33 del D.Lgs. 191/2010;

yy) Sottosistemi: il risultato della divisione del sistema ferroviario come indicato nell'allegato II della direttiva 2008/57/CE;

zz) Specifiche tecniche di interoperabilità: specifiche tecniche di interoperabilità adottate a norma della direttiva 2008/57/CE del Parlamento e del Consiglio, del 17 giugno 2008, di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario;

aaa) Standard tecnici: sottoinsieme delle norme tecniche di cui all'articolo 6, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, contenenti i requisiti strutturali e tecnologici, che un prodotto o deve soddisfare per garantire la sicurezza dell'esercizio;

bbb) Stato di funzionamento di progetto: il normale modo di funzionamento e le condizioni di degrado prevedibili (compresa l'usura) nei limiti e nelle condizioni di utilizzo specificate nei fascicoli tecnici e di manutenzione. Esso riguarda tutte le condizioni in cui un sottosistema è destinato a operare e i suoi limiti tecnici;

ccc) *Testing authority*: organismo incaricato di avanzare verso ANSF l'istanza di richiesta di autorizzazione all'esecuzione delle prove in linea, con responsabilità dell'esecuzione delle stesse;

ddd) Tipo: il tipo di veicolo che definisce le caratteristiche essenziali di progettazione del veicolo cui si riferisce il Certificato "CE" di esame del tipo descritto nel modulo SB o il certificato "CE" di esame del progetto descritto nel modulo SH1 della decisione 2010/713/UE;

eee) Unità: termine generico per definire il materiale rotabile soggetto all'applicazione del regolamento (UE) n. 1302/2014 e pertanto soggetto alla relativa procedura di verifica CE;

fff) Valutatore indipendente della sicurezza (ai sensi della norma EN 50126): una persona o un'entità (incaricata di eseguire la valutazione della sicurezza di un sistema) con un certo grado di indipendenza dall'organizzazione responsabile del progetto;

ggg) Veicolo: veicolo ferroviario atto a circolare con le proprie ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione. Il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali o di parti di tali sottosistemi;

hhh) Verificatore Indipendente di Sicurezza: l'organismo qualificato dall'Agenzia, incaricato di valutare la conformità di un veicolo, sottosistema strutturale, applicazione generica, prodotto generico o componente ai requisiti di sicurezza definiti dagli standard tecnici nazionali ad essi applicabili e l'idoneità all'impiego degli stessi, e/o di istruire la procedura per l'autorizzazione di messa in servizio e/o l'autorizzazione all'utilizzo, su richiesta di un richiedente.

3 Acronimi

Acronimo	Significato
AG	Applicazione Generica
AMIS	Autorizzazione di Messa In Servizio
ANSF	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
AU	Autorizzazione all'Utilizzo

CCS	Controllo-Comando e Segnalamento
CE	Comunità Europea
CSM	*Common Safety Method*, metodo comune di sicurezza
CSM RA	*CSM Risk Analysis*, metodo comune di sicurezza per l'analisi del rischio
CST	*Common Safety Target*, obiettivo comune di sicurezza
DeBo	*Designated Body*, organismo designato
DIV	Dichiarazione Intermedia di Verifica
DNR	Documento Nazionale di Riferimento
DPC	Disposizioni Particolari di Circolazione
ERA	*European Railway Agency* – Agenzia ferroviaria europea
ERADIS	*European Railway Agency Database of Interoperability and Safety*
ERATV	*European Register of Authorized Types of Vehicle*
GI	Gestore dell'Infrastruttura
IF	Impresa Ferroviaria
NIE	Numero di Identificazione Europeo
NEV	Numero Europeo del Veicolo
NoBo	*Notified Body*, organismo notificato
PG	Prodotto Generico
RCEC	Registratore Cronologico Eventi di Condotta
RCF	Regolamento per la Circolazione Ferroviaria
RdV	Rapporto di Valutazione
RFN	Rete Ferroviaria Nazionale
RIN	Registro di Immatricolazione Nazionale
SGQ	Sistema di gestione della Qualità
SRM	Soggetto Responsabile della Manutenzione
STB	Sistema Tecnologico di Bordo
STI	Specifica Tecnica di Interoperabilità
SW	SoftWare
UE	Unione Europea
VIS	Verificatore Indipendente di Sicurezza
V&V	Verifica e Validazione

4 Premessa

Ai sensi della direttiva del Parlamento europeo e del consiglio 2008/57/CE del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, il sistema ferroviario è suddiviso in elementi fissi ed elementi mobili:

- gli elementi fissi sono: le linee ferroviarie, le stazioni, i terminali e tutti gli equipaggiamenti fissi che garantiscono lo svolgersi sicuro del traffico;
- gli elementi mobili sono i veicoli che viaggiano sulla rete.

Gli elementi fissi sono composti di sottosistemi strutturali, come definiti nell'Allegato II del D.Lgs. 191/2010 e s.m.i.: in particolare, infrastruttura, energia, controllo-comando e segnalamento a terra.

I veicoli sono composti a loro volta di sottosistemi strutturali di cui il principale è rappresentato dal materiale rotabile e, quando applicabile, da una o più parti di altri sottosistemi (principalmente il controllo-comando e segnalamento di bordo).

I componenti d'interoperabilità sono incorporati nei sottosistemi e ne rappresentano parte rilevante ai fini dell'interoperabilità degli stessi.

I componenti d'interoperabilità dichiarati conformi alla suddetta direttiva e che sono in possesso di una dichiarazione "CE" di conformità o di idoneità all'impiego possono essere immessi sul mercato e poi incorporati nei sottosistemi.

I veicoli, i sottosistemi strutturali e le applicazioni generiche (con le loro prime applicazioni specifiche) sono soggetti ad un'autorizzazione di messa in servizio rilasciata dall'autorità nazionale di sicurezza.

I prodotti generici e i componenti, con le precisazioni di cui al §7.8, sono soggetti ad un'autorizzazione all'utilizzo rilasciata dall'autorità nazionale di sicurezza.

5 Scopo e campo di applicazione

Le presenti linee guida stabiliscono i procedimenti tecnici, le condizioni e le attività da svolgere per il rilascio da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie dei provvedimenti di autorizzazione ai sensi dell'articolo 6 comma 2 paragrafi d), g) ed h)[1] del D.Lgs. 162/2007, così come modificato dall'art. 2, comma 1, lettera c) del D.Lgs. 43/2011, sulla rete ferroviaria definita all'articolo 2 dello stesso D.Lgs. 162/2007, tenuto conto che per le reti regionali non isolate e quelle isolate interessate da traffico merci sulla base di quanto disposto dall'articolo 27 comma 4 del D.Lgs. 162/2007, così come modificato dall'art. 2, comma 1, lettera l) del D.Lgs. 43/2011, fatto salvo quanto previsto all'articolo 4, comma 2 del D.Lgs. 162/2007 per le infrastrutture transfrontaliere specializzate.

I procedimenti di cui al precedente paragrafo relativamente ai paragrafi d) e g) sono definiti in conformità a quanto previsto dal capo IV e dal capo V del D.Lgs. n. 191/2010 e riguardano:

- la prima autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali a norma dell'articolo 14 del D.Lgs. 191/2010;
- l'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi esistenti a seguito di rinnovo o ristrutturazione a norma dell'articolo 19 del D.Lgs. 191/2010;
- la prima autorizzazione di messa in servizio di veicoli conformi alle STI a norma dell'articolo 21 del D.Lgs. 191/2010;
- le autorizzazioni supplementari per la messa in servizio di veicoli conformi a STI già autorizzati su altre reti ferroviarie a norma dell'articolo 22 del D.Lgs. 191/2010;

[1]: d) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario, a norma dell'articolo 14 del D.Lgs. 8 ottobre 2010, n. 191;

g) autorizzare la messa in servizio di materiale rotabile e degli altri sottosistemi di natura strutturale nuovi o sostanzialmente modificati, non ancora oggetto di una STI o parzialmente coperti dalle STI sulla base delle dichiarazioni di verifica CE e dei certificati di omologazione;

h) 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 o dal suo mandatario stabilito nella Comunità, dall'ente appaltante, dall'Impresa ferroviaria o dal Gestore dell'infrastruttura interessato;

- la prima autorizzazione di messa in servizio di veicoli non conformi alle STI a norma dell'articolo 23 del D.Lgs. 191/2010;
- le autorizzazioni supplementari per la messa in servizio di veicoli non conformi a STI già autorizzati su altre reti ferroviarie a norma dell'articolo 24 del D.Lgs. 191/2010;
- l'autorizzazione di messa in servizio di veicoli conformi ad un tipo autorizzato a norma dell'articolo 25 del D.Lgs. 191/2010.

I procedimenti per le autorizzazioni di cui all'articolo 6 comma 2 paragrafo h) del D.Lgs. 162/07 sono definiti in conformità a quanto previsto dalla normativa EN 50126, si applicano allo sviluppo e alla realizzazione di prodotti generici o componenti e applicazioni generiche sicure per il segnalamento ferroviario, di terra e di bordo, e riguardano:

- l'autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche e prime specifiche per il segnalamento ferroviario di terra e di bordo;
- l'autorizzazione all'utilizzo di prodotti generici o componenti per il segnalamento ferroviario di terra e di bordo.

Le presenti linee guida stabiliscono inoltre, nell'ambito dei procedimenti di cui sopra:

- i riferimenti per la definizione della documentazione tecnica da produrre, lo scadenziario per la sua consegna e le modalità per la verifica e la valutazione di conformità ai requisiti richiesti per le autorizzazioni;
- le condizioni per il rilascio delle autorizzazioni all'effettuazione delle attività di installazione e prova finalizzate al rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio;
- le condizioni per il rilascio delle autorizzazioni all'effettuazione di verifiche del funzionamento di prodotti generici o componenti, applicazioni generiche e prime specifiche, sottosistemi strutturali e veicoli in esercizio.

Le presenti linee guida sono state sviluppate tenuto conto di quanto riportato in http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Application-Guide---Part-1-of-the-Reference-Document-v3-0.aspx per gli aspetti in esso richiamato.

6 Competenze e responsabilità

Nell'ambito dei processi descritti nelle presenti linee guida, vale quanto di seguito riportato.

6.1 Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

L'Agenzia ha il compito di:

- definire gli standard tecnici applicabili ai veicoli, sottosistemi, applicazioni generiche, prodotti generici o componenti per la verifica della rispondenza degli stessi ai requisiti previsti per il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio e all'utilizzo;
- rilasciare l'autorizzazione di messa in servizio di veicoli, sottosistemi e applicazioni generiche e l'autorizzazione all'utilizzo di prodotti generici o componenti;
- autorizzare le modifiche effettuate dal proponente sulla base del dossier di Accettazione di Sicurezza trasmesso dal proponente stesso;
- autorizzare l'effettuazione delle corse prova in linea dei veicoli e delle prove in campo di sottosistemi strutturali, applicazioni generiche, prodotti generici o componenti;
- provvedere alla registrazione dei veicoli nel Registro di Immatricolazione Nazionale (RIN);
- per gli aspetti di propria competenza, provvedere all'inserimento nell'ERATV dei dati relativi ad un tipo di veicolo autorizzato in Italia come primo Stato membro;
- informare l'Agenzia ferroviaria europea (ERA) in caso di concessione, modifica, sospensione o revoca di un'autorizzazione del tipo.

6.2 Verificatore Indipendente di Sicurezza

Il Verificatore Indipendente di Sicurezza ha il compito di:

- valutare la conformità di veicoli, sottosistemi, applicazioni generiche e prodotti generici o componenti ai requisiti di sicurezza definiti dagli standard tecnici nazionali applicabili con l'individuazione di opportune mitigazioni e/o restrizioni di utilizzo, e redigere i relativi i rapporti di valutazione di sicurezza[2];
- attraverso verifiche in campo, valutare la coerenza tra la configurazione descritta nella documentazione tecnica e lo stato del sottosistema oggetto di valutazione;
- laddove organismo di valutazione del rischio, valutare l'adeguatezza dell'applicazione del procedimento di gestione dei rischi di cui all'allegato I del regolamento (UE) 402/2013 e s.m.i. e dei relativi risultati, anche nel caso di esecuzione di prove in linea;
- in quanto organismo designato, svolgere la procedura di verifica "CE" nel caso di norme nazionali notificate;
- valutare la completezza e la congruenza della documentazione prodotta dal richiedente con riferimento al processo autorizzativo in essere;
- in quanto organismo designato, se il tipo di veicolo rispetta i requisiti delle norme nazionali, rilasciare al richiedente il certificato "CE" di esame del tipo;
- in quanto organismo designato, valutare ed approvare il SGQ del richiedente quando questi debba seguire le procedure di verifica che prevedano l'adozione di un SGQ approvato, nel caso di norme nazionali notificate (vedi all'art. 16, paragrafo 5 del D.Lgs. 191/2010);
- informare l'Agenzia circa le approvazioni dei sistemi di gestione della qualità rilasciate o ritirate, e, periodicamente o su richiesta, mettere a disposizione dell'Agenzia l'elenco delle approvazioni del sistema di gestione della qualità rifiutate, sospese o altrimenti limitate;
- qualificare i laboratori utilizzati nel caso essi non fossero in possesso di accreditamento EA e/o ILAC o qualificati in conformità alla norma EN ISO/IEC 17025 per le specifiche prove da eseguire su un determinato veicolo;
- inoltrare all'Agenzia istanza per il rilascio dell'autorizzazione temporanea all'esecuzione delle corse prova in linea di veicoli;
- per quanto riguarda i veicoli, valutare le DPC per l'effettuazione delle corse prova in linea emanate dalla IF e, per quanto di competenza, dal GI;
- definire, organizzare e gestire sotto la propria responsabilità le attività di corse prova in linea dei veicoli, con le specificità di cui al successivo §8.3.3;
- valutare e tracciare la chiusura di tutte le condizioni applicative eventualmente esportate dal richiedente verso gli altri operatori;
- per quanto riguarda i sottosistemi strutturali o parti di essi, supervisionare l'installazione delle apparecchiature necessarie all'attuazione del programma di prove, coordinare le prove stesse e i soggetti coinvolti e monitorare che tali prove siano effettuate in conformità a quanto definito nel piano prove e che i valori di eventuali parametri che impattano la sicurezza si mantengano entro i limiti previsti.

6.3 Richiedente

Il richiedente ha il compito di:

[2] Tali rapporti di valutazione devono essere motivati ed autoconsistenti: devono pertanto contenere una definizione chiara del sistema oggetto di verifica, consentendone un'analisi compiuta ed esaustiva senza dover ricorrere necessariamente all'esame di documentazione tecnica di dettaglio in essi richiamata.

- inoltrare all'Agenzia l'istanza per il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di veicoli, sottosistemi e applicazioni generiche e dell'autorizzazione all'utilizzo di prodotti generici o componenti;
- incaricare uno o più organismi per svolgere il ruolo di CSM assessor per quanto attiene alle attività previste dal regolamento (UE) 402/2013;
- incaricare un DeBo per l'applicazione della procedura "CE" di verifica dei sottosistemi per quanto attiene la verifica di conformità alle norme nazionali notificate, a norma dell'articolo 16 del D.Lgs. 191/2010;
- incaricare un NoBo per l'applicazione della procedura "CE" di verifica dei sottosistemi per quanto attiene la verifica di conformità alle STI, a norma dell'articolo 17 del D.Lgs. 191/2010;
- incaricare un VIS per svolgere le attività di competenza di cui al §6.2;
- incaricare un'Impresa ferroviaria, il cui SGS preveda lo svolgimento di attività di prove in linea, di acquisire le tracce e di effettuare il servizio di condotta per l'eventuale esecuzione di prove in linea;
- nel ruolo di richiedente della verifica "CE"[3], redigere la dichiarazione "CE" di verifica dei sottosistemi di cui all'articolo 17 e all'allegato V, punti 1 e 2 del D.Lgs. 191/2010 e s.m.i.;
- adottare, qualora previsto dai pertinenti moduli per la procedura di verifica di valutazione della conformità, dell'idoneità all'impiego e della verifica "CE", un sistema di gestione della qualità approvato dal NoBo e/o dal DeBo che riguarda anche la produzione, l'ispezione e la prova del sottosistema interessato;
- nel ruolo di proponente, svolgere il procedimento di gestione dei rischi di cui all'allegato I del regolamento (UE) 402/2013, anche per l'esecuzione delle prove in linea;
- fornire all'Agenzia la documentazione tecnica atta a dimostrare la rispondenza di veicoli, sottosistemi, applicazioni generiche, prodotti generici o componenti ai requisiti di sicurezza definiti dagli standard tecnici ad esso applicabili (dossier di accettazione di sicurezza);
- effettuare o far effettuare da laboratori di prova, accreditati EA e/o ILAC o qualificati da un NoBo o da un VIS in conformità alla norma EN ISO/IEC 17025 le specifiche prove necessarie per dare evidenza del rispetto dei requisiti di sicurezza definiti dagli standard tecnici ad esso applicabili;
- svolgere l'analisi di non intrusività delle modifiche ai sottosistemi strutturali di terra in esercizio necessarie per l'effettuazione delle prove e sottoporla al parere del GI;
- conservare una copia della documentazione tecnica che accompagna le dichiarazioni "CE" di verifica;
- inserire in ERATV i dati del tipo di veicolo di cui viene fatta richiesta di rilascio AMIS, in relazione alle sezioni denominate "Caratteristiche tecniche" e "Conformità alle STI";
- inserire in ERADIS[4] i riferimenti delle dichiarazioni "CE" di verifica.

Il richiedente, nel ruolo di proponente, deve avvalersi di un'organizzazione e di personale competente deputato a:

- svolgere le attività previste dal regolamento (UE) 402/2013 e s.m.i. (inclusa la valutazione preliminare sul potenziale impatto della modifica sulla sicurezza e della rilevanza o meno della stessa);
- approvare i documenti di committenza;
- commissionare e controllare i documenti di analisi del rischio e di specificazione generale di sistema;
- commissionare il documento di specificazione dei requisiti di sistema;
- analizzare il rapporto di valutazione;

[3] Si veda successivo §6.3.1

[4] L'utenza va richiesta attraverso il link https://eradis.era.europa.eu/default.aspx

- emettere l'accettazione di sicurezza;
- richiedere alle autorità competenti l'autorizzazione di messa in servizio di applicazione generica e prima specifica o sottosistema strutturale (o l'autorizzazione all'utilizzo di prodotti generici).

All'interno del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza o equivalente il richiedente, nel ruolo di proponente, deve garantire che siano definite le seguenti procedure:

- procedura di individuazione di tutti i componenti/sottosistemi per cui è stato autorizzato l'uso. Essi devono essere catalogati per versione e ambiti di applicazione e per ognuno di essi deve chiaramente essere individuata la versione dei prodotti/sistemi che hanno subito un processo di autorizzazione di sicurezza e la configurazione di tutti i prodotti/sistemi;
- procedura di individuazione delle modifiche riguardanti la sicurezza;
- procedura per la gestione delle non conformità presenti al momento dell'attivazione dell'esercizio. In essa deve essere definito l'utilizzo dello strumento di monitoraggio adottato, chiarendo responsabilità, modalità e tempi di gestione delle singole non conformità, fino alla loro completa risoluzione;
- procedura relativa all'intero processo che va dalla concezione e definizione dei requisiti funzionali e tecnici di sicurezza fino allo sviluppo dei sistemi/sottosistemi e alla fase di test, verifica e validazione. In essa deve essere incluso anche la definizione e la gestione dei criteri di accettazione del rischio ammessi;
- procedura per la creazione e la gestione del registro degli eventi pericolosi;
- procedura per la redazione delle istruzioni di uso e manutenzione;
- procedura per la gestione della documentazione.

6.3.1 Richiedente della verifica "CE" e richiedente di un'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema/veicolo

Nel D.Lgs. 191/2010 il termine "richiedente" compare in numerosi articoli e allegati, ma non si riferisce sempre alla stessa figura né deve essere sempre lo stesso organismo. Ad esempio:

- un fabbricante di materiale rotabile può essere il richiedente di una verifica "CE" del sottosistema materiale rotabile (art. 17);
- un fabbricante di CCS di bordo può essere il richiedente di una verifica "CE" del sottosistema CCS di bordo (art. 17);
- una società di leasing può essere il richiedente della prima autorizzazione di messa in servizio di un veicolo (art. 21);
- un'Impresa ferroviaria può essere il richiedente di un'autorizzazione supplementare di messa in servizio in un altro Stato membro (art. 22).

Il **richiedente della verifica "CE"** è l'organismo responsabile della conformità del sottosistema alle STI/norme nazionali e alle altre norme applicabili nel rispetto del Trattato[5] (requisiti oggetto di una dichiarazione "CE").

Il richiedente della verifica "CE" è responsabile:

- della progettazione, della fabbricazione e del collaudo finale del sottosistema. È responsabile della progettazione e fabbricazione del sottosistema anche se alcuni elementi dello stesso sono stati progettati e fabbricati da altri soggetti;
- della preparazione della verifica "CE", che deve essere eseguita da un organismo notificato/designato;

[5] Trattato di Lisbona, che ha apportato ampie modifiche al Trattato sull'Unione europea ed al Trattato che istituisce la Comunità europea, firmato il 13 dicembre 2007 ed entrato ufficialmente in vigore il 1° dicembre 2009.

- della redazione e firma della dichiarazione di verifica "CE" del sottosistema.

Il richiedente della verifica "CE" può delegare o subappaltare determinati compiti relativi a un sottosistema (come la progettazione, la fabbricazione o le prove finali), però mantiene il controllo generale e la responsabilità del sottosistema nel suo complesso e rimane responsabile della dichiarazione di verifica "CE".

Infine, il richiedente della verifica "CE" che redige la dichiarazione di verifica "CE" deve essere lo stesso che ha ottenuto il certificato "CE" d'esame del tipo.

Qualora determinate parti o fasi del sottosistema siano oggetto di una dichiarazione intermedia di verifica (si veda §10.3), il richiedente che redige la dichiarazione di verifica "CE" può essere diverso dalla persona/dall'organismo che ha redatto la dichiarazione intermedia di verifica.

Il **richiedente di un'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema** deve coincidere con il richiedente della verifica "CE" del sottosistema stesso.

Il richiedente dell'autorizzazione di messa in servizio ha la responsabilità di:

- garantire che il sottosistema sia stato sottoposto alla procedura di verifica e trasmettere all'agenzia nazionale per la sicurezza interessata le relative certificazioni, tra cui:
    - la verifica "CE", inclusa la verifica di conformità alle norme nazionali applicabili (punti in sospeso, casi specifici, deroghe);
    - la determinazione e la valutazione dei rischi a norma del regolamento (UE) n. 402/2013;
- presentare una richiesta di autorizzazione di messa in servizio all'Agenzia dello Stato membro nel cui territorio il sottosistema è destinato a essere messo in servizio.

Il **richiedente di un'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo** può essere diverso dal richiedente della verifica "CE" dei sottosistemi che lo compongono.

6.4 Impresa ferroviaria

L'Impresa ferroviaria, in conformità alle procedure del proprio SGS relative all'effettuazione delle corse prova in linea dei veicoli, ha il compito di:

- effettuare le attività di condotta e di scorta del veicolo nel caso di esecuzione di prove sulle linee per le quali è stato rilasciato dall'Agenzia un certificato di sicurezza;
- emanare le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per l'effettuazione delle corse prova in linea di veicoli che tengano conto:
    - del dossier di accettazione di sicurezza per la definizione delle condizioni di circolazione predisposto dal proponente in conformità a quanto previsto dal Metodo Comune di Sicurezza di cui al regolamento (UE) n. 402/2013;
    - della normativa di esercizio vigente in materia (regolamento per la circolazione ferroviaria - Allegato B al decreto ANSF 04/2012);
    - delle procedure di interfaccia emanate dal Gestore dell'infrastruttura (attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria - Allegato A al decreto ANSF 04/2012);
    - delle condizioni tecniche del veicolo da sottoporre alle prove;
    - della specificità delle attività da svolgere,

  e, nel caso di coinvolgimento, emanare, per quanto di competenza, le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per l'effettuazione delle prove in campo di un sottosistema strutturale o parti di esso;
- emanare, anche in caso di prove in linea, le DPC;
- svolgere l'attività di *testing authority* nei casi richiesti dalle presenti linee guida.

6.5 Gestore dell'infrastruttura

Il Gestore dell'infrastruttura, in conformità alle procedure del proprio SGS relative all'esecuzione delle prove in linea, ha il compito di:

- emanare le disposizioni e le prescrizioni di esercizio, comprensive delle procedure di interfaccia tra il proprio personale e quello delle IF, per l'effettuazione di prove in campo dei sottosistemi strutturali e dei veicoli[6] o parti di essi, che tengano conto:
    - del dossier di accettazione di sicurezza per la definizione delle condizioni di circolazione predisposto dal proponente in conformità a quanto previsto dal regolamento (UE) n. 402/2013;
    - della normativa di esercizio vigente in materia (allegato B al decreto ANSF 04/2012 – regolamento per la circolazione ferroviaria);
    - delle condizioni tecniche del sottosistema strutturale (o parte di esso) da sottoporre alle prove;
    - della specificità delle attività da svolgere,

  e, nel caso di coinvolgimento, emanare, per quanto di competenza, le disposizioni e le prescrizioni di esercizio, comprensive delle procedure di interfaccia tra il proprio personale e quello delle IF, per l'effettuazione delle corse prova in linea dei veicoli;
- emanare le DPC nel caso in cui effettui le attività di condotta e di scorta del veicolo, anche per prove in linea;
- ove ricorra il caso, redigere le disposizioni particolari di esercizio (istruzioni particolari di dettaglio) per l'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali CCS a terra, energia, infrastruttura ed applicazioni generiche e per l'autorizzazione all'utilizzo dei prodotti generici o componenti;
- garantire la disponibilità dell'infrastruttura per le corse prova in linea dei veicoli;
- collaborare con i soggetti coinvolti nelle prove in linea, fornendo, dietro corrispettivo equo e non discriminatorio, il personale di sicurezza necessario ed eventuali mezzi o veicoli al fine di effettuare le corse prove in linea dei veicoli eventualmente necessarie;
- attribuire la circolabilità temporanea per prove ai veicoli sulla base delle caratteristiche tecniche degli stessi, in conformità a eventuali limitazioni e prescrizioni riportate nell'autorizzazione temporanea di messa in servizio per prove rilasciata dall'Agenzia e nell'autorizzazione temporanea all'esecuzione di corse prova, nonché a eventuali limitazioni e prescrizioni disposte successivamente dall'Agenzia in relazione all'andamento delle prove;
- verificare l'analisi di non intrusività delle modifiche ai sottosistemi strutturali in esercizio necessarie per l'effettuazione delle prove, svolta dal richiedente, e rilasciare un proprio parere in merito al richiedente.

Ai sensi del D.Lgs. 191/2010, il GI deve comunque adoperarsi con ogni mezzo, in consultazione con il richiedente, affinché tutte le eventuali prove necessarie siano effettuate entro tre mesi dal ricevimento della domanda da parte del richiedente.

7 Procedimenti tecnici

7.1 Principi generali per l'autorizzazione di messa in servizio

L'Agenzia autorizza la messa in servizio di sottosistemi strutturali soltanto se progettati, costruiti e installati in modo da soddisfare i pertinenti requisiti essenziali (di cui all'allegato III del D.Lgs. 191/2010), nel momento in cui siano integrati nel sistema ferroviario.

[6] Qualora facente funzione di IF. In tal caso, nell'ambito del proprio SGS, deve possedere una procedura per la gestione sicura di tali tipologie di prova.

L'Agenzia considera interoperabili e conformi ai requisiti essenziali ad essi applicabili i sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, muniti della dichiarazione "CE" di verifica di cui all'allegato V del D.Lgs. 191/2010 e s.m.i.

Nell'ambito della procedura di verifica "CE" di cui all'allegato VI del D.Lgs. 191/2010 e s.m.i. la verifica dell'interoperabilità, nel rispetto dei requisiti essenziali, di un sottosistema di natura strutturale costitutivo del sistema ferroviario, è compiuta da un organismo notificato con riferimento alle STI, se esistenti e da un organismo designato con riferimento alle norme nazionali notificate, per gli altri aspetti tecnici.

Nel caso in cui la STI applicabile contenga dei punti in sospeso o dei casi specifici, o nel caso in cui sia stata accordata una deroga a norma dell'art. 8 del D.Lgs. 191/2010, per la verifica di conformità sono utilizzate le norme nazionali notificate alla Commissione Europea a norma dell'art. 16 del D.Lgs. 191/2010, reperibili nella banca dati Notif-It al seguente indirizzo https://webgate.ec.europa.eu/risdb//home.do.

Gli standard tecnici nazionali di riferimento sono:

- per la verifica di conformità dei sottosistemi costituenti il veicolo ferroviario: DNR;
- per la verifica di conformità dei sottosistemi strutturali costituenti gli impianti fissi della rete ferroviaria: norme notificate a norma dell'art. 16 del D.Lgs. 191/2010 e, per gli aspetti non ancora coperti né dalle STI né dalle norme notificate, norme in uso presso il Gestore dell'infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per la parte di RFN in concessione.

Gli organismi incaricati (DeBo) dell'applicazione delle procedure di verifica nei riguardi delle norme nazionali notificate sono esclusivamente i Verificatori Indipendenti di Sicurezza qualificati dall'Agenzia.

Le procedure di autorizzazione di messa in servizio sono descritte ai §§8 e 9 per quanto riguarda i veicoli, al §10 per quanto riguarda i sottosistemi strutturali e al §11 per quanto riguarda applicazioni generiche e prime specifiche, prodotti generici o componenti per il segnalamento ferroviario, di terra e di bordo.

Il rispetto delle STI e delle regole tecniche nazionali notificate è indispensabile sin dall'avvio della progettazione di nuovi sottosistemi o di una modifica completa di sottosistemi esistenti, e lungo l'intero processo di fabbricazione. A tal proposito, si sottolinea come i parametri del registro dell'infrastruttura (RINF) di cui all'art. 35 del D.Lgs. 191/2010 debbano essere utilizzati per rispettare le caratteristiche di infrastruttura associate all'uso previsto dei veicoli.

L'organismo notificato verifica la conformità dei sottosistemi alla STI o alle STI applicabili. La verifica delle interfacce per la compatibilità tecnica con la rete in cui un sottosistema è incorporato può essere effettuata consultando il RINF.

L'organismo designato da ciascuno Stato membro verifica la conformità dei sottosistemi quando si applicano le regole nazionali e il RINF può essere consultato per verificare le interfacce per la compatibilità tecnica in questi casi.

Il RINF sostiene pertanto i processi di verifica e autorizzazione alla messa in servizio descritti nel presente documento.

L'Agenzia rilascia l'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali o parti di essi sulla base della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica di cui all'allegato VI del D.Lgs. 191/2010 e s.m.i., che dia evidenza:

- della compatibilità tecnica di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono integrati;
- dell'integrazione di tali sottosistemi in condizioni di sicurezza, conformemente all'articolo 5, comma 4, del D.Lgs. n. 162 del 2007 e all'articolo 6, comma 3, della direttiva 2004/49/CE;
- del rispetto, laddove applicabili, delle prescrizioni delle STI in fatto di gestione e manutenzione.

Ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. 191/2010, in particolare dei commi 1 e 2, la verifica CE dei sottosistemi, condotta in ottemperanza a quanto disposto nell'allegato VI dello stesso D.Lgs. così come modificato dal D.M. 26 giugno 2015, effettuata da un organismo di verifica "… *inizia dalla fase di progettazione e prosegue per tutto il periodo di costruzione…*": i pertinenti organismi di verifica (NoBo e/o DeBo) dovranno quindi essere coinvolti sin dalla fase di progettazione.

Solo quando tutti i documenti e le dichiarazioni di cui sopra sono stati redatti, il richiedente può presentare formalmente all'ANSF la richiesta di autorizzazione di messa in servizio del sottosistema. È tuttavia buona prassi riconosciuta che il richiedente contatti quanto prima in modo informale l'autorità nazionale di sicurezza in affinché la procedura, i requisiti, i ruoli e le responsabilità, l'ambito di applicazione e i limiti e le condizioni d'uso siano chiari e che non emergano difficoltà in una fase successiva.

7.1.1 Compatibilità tecnica e integrazione sicura

La verifica della compatibilità tecnica dei sottosistemi con il sistema nel quale sono integrati è condotta dal richiedente con riferimento alle STI se applicabili; qualora non applicabili, la verifica è condotta, per i veicoli, con riferimento ai requisiti prescritti nel DNR.

Per i sottosistemi costituenti gli impianti fissi della rete ferroviaria, si fa riferimento a quanto attualmente in uso presso il Gestore dell'infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per la parte di infrastruttura ferroviaria nazionale in concessione.

In aggiunta a quanto sopra, e in accordo a quanto riportato all'art. 2.3 dell'allegato alla decisione 2014/880/UE per gli impianti fissi, la verifica della compatibilità tecnica delle interfacce dei sottosistemi con il sistema in cui essi sono integrati può essere effettuata consultando il registro dell'infrastruttura di cui all'art. 35 del D.Lgs. 191/2010.

La compatibilità tecnica all'interfaccia tra rete e veicoli è fondamentale ai fini della sicurezza. Sebbene gli aspetti legati alla sicurezza di tale interfaccia possano essere dimostrati per mezzo di sistemi di riferimento o stima accurata dei rischi conformemente al regolamento (UE) n. 402/2013, ai fini dell'interoperabilità è necessario che la compatibilità tecnica sia dimostrata sulla base delle norme armonizzate dell'Unione, ovvero le STI e, ove applicabili, le norme nazionali notificate. Pertanto, a fini dell'interoperabilità, le interfacce tra veicoli e rete devono essere dimostrate utilizzando un approccio basato sulle norme.

Nel contesto delle presenti linee guida il termine "integrazione sicura" può essere utilizzato in riferimento a:

a) l'integrazione sicura tra elementi che compongono un sottosistema;

b) l'integrazione sicura tra sottosistemi che costituiscono un veicolo;

c) l'integrazione sicura di un sottosistema di terra con altri sottosistemi di terra costituenti parti adiacenti della rete (sezioni di linea);

d) l'integrazione sicura di un veicolo con le caratteristiche dei sottosistemi di terra definite nelle STI e nelle norme nazionali;

e) l'integrazione sicura di un sottosistema di terra con le caratteristiche del veicolo definite nelle STI e nelle norme nazionali;

In tale contesto, per quanto concerne l'applicazione del CSM RA per la verifica dell'integrazione sicura, in riferimento al precedente elenco:

- la lettera a) è pienamente in linea con l'ambito di applicazione delle STI relative ai sottosistemi; qualora non vi siano norme tecniche esplicite in materia, la STI può adottare un approccio basato sul rischio, richiedere l'applicazione del CSM RA e specificare il livello accettabile ai fini del controllo del rischio;

- in assenza di norme obbligatorie (STI, norme nazionali notificate) che contemplino integralmente tali interfacce, la lettera b) e la lettera c) devono essere verificate applicando il CSM RA;

- le lettere d) ed e) devono essere pienamente contemplate dalle STI e, se previsto dall'art. 17, paragrafo 3, della direttiva 2008/57/CE, dalle norme nazionali notificate; la verifica sulla base delle norme deve essere eseguita da un NoBo e/o da un DeBo nell'ambito delle sue responsabilità per la "*la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato*" (art. 18 della direttiva 2008/57/CE), perché in caso contrario verrebbero disattesi i requisiti di trasparenza, non discriminazione e interoperabilità;

- l'applicazione del CSM RA non è pertanto obbligatoria per le lettere d) ed e) nei casi in cui esistano STI o norme nazionali. Nei casi in cui le norme nazionali non specifichino interamente tale interfaccia (ad esempio, sistemi

di segnalamento preesistenti e soluzioni innovative), tali norme potrebbero richiedere l'applicazione del CSM RA per la valutazione dei rischi non contemplati;

La compatibilità tecnica e l'integrazione sicura all'interfaccia tra rete e veicoli devono comunque essere dimostrate anche attraverso l'evidenza del positivo completamento di un opportuno set di prove (da eseguire in laboratorio e/o in campo, laddove non già espressamente indicato dalle STI e dalle norme nazionali notificate) che il richiedente l'AMIS del sottosistema/veicolo e gli organismi di valutazione incaricati riterranno idoneo al soddisfacimento dei requisiti essenziali.

Qualora un sottosistema strutturale sia costituito da una o più applicazioni generiche autorizzate secondo la procedura prevista al §11, l'integrazione sicura di tali applicazioni è da intendersi già verificata nell'ambito del procedimento stesso, a condizione che il richiedente fornisca l'evidenza che le funzionalità, i punti di interazione, le circostanze operative e le condizioni ambientali sono le stesse rispetto a quelle per cui le singole applicazioni generiche sono state autorizzate.

Tutti i procedimenti tecnici autorizzativi sono attivati dall'Agenzia a seguito di richiesta effettuata da parte di un soggetto titolato. Tale richiesta deve essere opportunamente compilata secondo specifici modelli riportati in allegato (Allegati A, C, D).

Tutti i procedimenti amministrativi sono attivati dall'Agenzia a seguito di istanza presentata da parte del soggetto richiedente titolato, anche sulla base dei suddetti procedimenti tecnici. Tale istanza deve essere opportunamente compilata secondo specifici modelli riportati in allegato (Allegati A1, A2, A3, C1).

7.1.2 Attività di prova e utilizzo dei laboratori

Le prove nell'ambito dei processi di autorizzazione di messa in servizio di veicoli, sottosistemi strutturali o parti di essi devono essere eseguite da laboratori aventi le caratteristiche definite al §7.1.2.1.

Per quanto riguarda le procedure di autorizzazione di messa in servizio di applicazioni generiche e prime specifiche e di autorizzazione all'utilizzo di prodotti generici o componenti di cui al §11, i requisiti dei laboratori definiti al §7.1.2.1 sono da intendersi obbligatori solo per le prove di convalida.

7.1.2.1 Requisiti dei laboratori

I laboratori utilizzati nell'ambito delle attività di valutazione devono essere in possesso di accreditamento riconosciuto a livello EA (*European Cooperation for Accreditation*) e/o ILAC (*International Laboratory Accreditation Co-operation*) in conformità alla norma EN ISO/IEC 17025 per le specifiche prove e controlli richiesti. In particolare, per le prove in campo ferroviario rientranti nei settori di cui all'allegato XI del D.Lgs. 191/2010, i laboratori devono disporre di personale, attrezzature e competenze specifiche indicate nell'allegato XII del medesimo D.Lgs.

Ove applicabile, il VIS o il NoBo devono utilizzare laboratori accreditati conformemente al comma precedente. Nel caso di ricorso a laboratori non accreditati, per documentate esigenze, il VIS o il NoBo devono provvedere alla relativa qualificazione sulla base dei requisiti e criteri della sopracitata norma.

I laboratori qualificati dal VIS o dal NoBo sono ritenuti idonei per svolgere le prove specifiche e i controlli inerenti esclusivamente l'attività per la quale gli stessi sono stati qualificati.

I laboratori devono disporre di adeguata copertura assicurativa per le attività espletate.

Le registrazioni delle attività di qualificazione dei laboratori devono essere conservate e rese disponibili all'Agenzia, che si riserva di estendere le proprie attività di verifica a tali laboratori.

Nel caso in cui il laboratorio non sia accreditato, bensì qualificato dal VIS o dal NoBo, è obbligo del VIS o del NoBo presenziare all'attività di prova secondo un opportuno programma di *test witnessing* che dovrà essere presentato all'Agenzia nell'ambito del processo di autorizzazione.

7.2 Messa in servizio di sottosistemi strutturali (o parti di essi) e di veicoli esistenti a seguito di modifica

Ogniqualvolta sia previsto un intervento su un sottosistema strutturale (o parte di esso) o su un veicolo in esercizio, spetta al richiedente stabilirne tipologia ed entità della modifica da apportare.

7.2.1 Titolarità dell'autorizzazione

L'unico soggetto legittimato a presentare istanza di qualsivoglia tipo di modifica di un sottosistema strutturale/veicolo è il titolare della vigente autorizzazione di messa in servizio del sottosistema strutturale/veicolo stesso. Ciò non preclude la possibilità che tale soggetto si avvalga, nel corso del processo autorizzativo, di altri soggetti (GI, IF, fornitori, ecc.): tuttavia, solo il titolare della vigente autorizzazione potrà ricoprire nei confronti dell'Agenzia il ruolo di richiedente.

Quanto sopra non preclude la possibilità che un altro soggetto, differente dal titolare della vigente autorizzazione di messa in servizio, possa acquisire attraverso un contratto il diritto legale di modificare il sottosistema strutturale/veicolo, a patto che sia in grado di fornire l'evidenza del suddetto contratto, che dovrà includere il diritto di gestire la citata autorizzazione di messa in servizio ed il relativo dossier tecnico.

7.2.2 Autorizzazione: nuova o aggiornata

Nel contesto delle presenti linee guida, è da intendersi come autorizzazione "nuova" quella che deve essere emessa a fronte di modifiche che comportano:

- nel caso di veicoli o sottosistemi, la variazione del NIE (vedi §7.2.4) associato alla vigente autorizzazione;
- nel caso di applicazioni generiche e prodotti generici, la variazione della configurazione descritta nel pertinente safety case e/o del contesto applicativo associato alla vigente autorizzazione.

Nel contesto delle presenti linee guida, è da intendersi come autorizzazione "aggiornata" quella che deve essere emessa a fronte di modifiche che comportano:

- nel caso di veicoli o sottosistemi, il mantenimento del NIE (vedi §7.2.4) associato alla vigente autorizzazione;
- nel caso di applicazioni generiche e prodotti generici, quanto non ricompreso nel precedente paragrafo.

7.2.3 Modifica

Qualsiasi modifica di un sottosistema strutturale esistente deve essere analizzata e riferita a una delle seguenti categorie:

1) "sostituzione nell'ambito della manutenzione" e altre modifiche che non introducono uno scostamento dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica. In questo caso non è richiesta la verifica da parte di un organismo di valutazione, non è necessario informare ANSF e la dichiarazione "CE" di verifica resta valida e immutata;
2) modifiche che introducono uno scostamento dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica e che possono rendere necessari nuovi controlli (e quindi verifiche sulla base dei moduli di valutazione della conformità applicabili) ma che non hanno alcun impatto sulle caratteristiche fondamentali di progetto del sottosistema. In questo caso la documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica deve essere aggiornata dal soggetto che introduce la modifica;
3) rinnovo o ristrutturazione (ovvero modifiche o lavori di sostituzione importanti che impongono di informare ANSF, vedi §7.2.3.2) che non richiedono una nuova autorizzazione di messa in servizio; rientrano in questa categoria le modifiche che comportano un cambiamento delle caratteristiche fondamentali di progetto del sottosistema;
4) rinnovo o ristrutturazione (ovvero modifiche o lavori di sostituzione importanti che impongono di informare ANSF, vedi §7.2.3.2) che richiedono una nuova autorizzazione di messa in servizio; rientrano in questa categoria

le modifiche che comportano un cambiamento delle caratteristiche fondamentali di progetto del sottosistema.

È opportuno notare che le decisioni di un richiedente in relazione alle modifiche di un sottosistema basate sulle quattro categorie di cui sopra devono essere completamente indipendenti dalla rilevanza di una modifica del sistema ferroviario ai sensi del CSM RA che deve essere realizzata dall'Impresa ferroviaria o dal Gestore dell'infrastruttura e che comporta una modifica alla loro parte del sistema. Le decisioni, infatti, comportano la partecipazione di differenti soggetti in differenti circostanze e con criteri decisionali diversi.

Ogni sottosistema strutturale deve essere coperto da una dichiarazione "CE" di verifica e relativi allegati validi. Tuttavia, laddove per un sottosistema strutturale esistente non sia disponibile una precedente Dichiarazione di Verifica CE, il proponente gestirà le categorie 1) e 2) delle modifiche a tale sottosistema strutturale secondo criteri definiti nell'ambito del proprio SGS o equivalente.

Il proponente valuta in quale categoria rientri la modifica e se sia necessario informare gli organismi di valutazione e/o ANSF.

Qualora le modifiche di cui al presente capitolo interessino sottosistemi o loro parti di cui ANSF non ha autorizzato la messa in servizio e pertanto di cui non sia disponibile la documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione CE di verifica, la creazione e/o l'aggiornamento di tale documentazione sarà in carico al proponente.

Le IF e i GI, con riferimento al rispettivo SGS, e i fabbricanti, aggiornano la documentazione pertinente.

7.2.3.1 Modifiche che introducono uno scostamento dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica ma che non hanno alcun impatto sulle caratteristiche fondamentali di progetto del sottosistema

In caso di modifiche che introducono uno scostamento dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica ma che non hanno alcun impatto sulle caratteristiche fondamentali di progetto del sottosistema (categoria 2), il richiedente deve comunque produrre un'analisi ai sensi del regolamento (UE) n. 402/2013, che evidenzi l'eventuale impatto sulla sicurezza e la rilevanza o meno dell'intervento descritto.

A tale proposito, si precisa che il documento contenente tale analisi deve, quantomeno:

- fornire una descrizione sintetica e comprensibile dell'intervento oggetto di valutazione;
- fornire l'evidenza dell'organismo tecnico/del personale cui è stata demandata l'analisi in merito alla rilevanza dell'intervento, evidenziandone le specifiche competenze;
- fornire l'evidenza che la classificazione della modifica è in accordo con il regolamento (UE) n. 402/2013.

Qualora le modifiche di cui al presente paragrafo comportino una variazione di quanto riportato nella vigente autorizzazione, il richiedente deve comunque richiederne l'aggiornamento secondo gli allegati A1 e/o C1. Negli altri casi deve essere data comunicazione all'Agenzia delle modifiche implementate. Per i sottosistemi impianti fissi tale comunicazione può avvenire anche in fase di post attivazione.

Si precisa che ogni variazione alla documentazione iniziale di manutenzione, costituente parte integrante della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica, alla stregua delle altre modifiche con impatto sulla configurazione autorizzata, costituisce elemento da rivalutare nell'ambito di un procedimento di aggiornamento della vigente autorizzazione.

L'Agenzia, nei tempi opportuni e comunque entro tre mesi, provvederà ad aggiornare il provvedimento di autorizzazione di messa in servizio.

7.2.3.2 Rinnovo o ristrutturazione

In caso di rinnovo o ristrutturazione (categorie 3 e 4) di un veicolo o di un sottosistema strutturale in esercizio, il richiedente deposita presso l'Agenzia un fascicolo con la descrizione del progetto, previa compilazione del modulo predisposto nell'allegato C2.

Tale fascicolo dovrà consentire di definire/delimitare in maniera univoca il sottosistema oggetto di intervento. Al fine di garantire la congruenza della documentazione e l'univocità del sottosistema oggetto di intervento, a tale definizione, e solo ad essa, dovranno riferirsi tutti i documenti che saranno prodotti nel corso del procedimento.

Il suddetto fascicolo dovrà comprendere:

- una relazione descrittiva che dovrà, quantomeno:
    - essere contestualizzata alla singola fase da attivare e, nel caso di interventi complessi che coinvolgano più sottosistemi strutturali, presentare sezioni testuali distinte per ciascuno di essi;
    - indicare con chiarezza la tipologia di intervento sul/i sottosistema/i esistente/i (rinnovo o ristrutturazione, come definiti nell'art. 2 comma 1 del D.Lgs. 191/2010);
    - evidenziare (preferibilmente in forma tabellare e, se necessario, grafica) un confronto fra la configurazione attuale e quella di progetto, utile ad individuare la portata delle modifiche introdotte;
    - ove applicabile, essere corredata da elaborati grafici tali da rendere evidenti le caratteristiche tipologiche, spaziali, funzionali e tecnologiche del sottosistema. In particolare, per i sottosistemi strutturali Infrastruttura ed Energia, la relazione dovrà contenere almeno una corografia generale di inquadramento, una planimetria del tracciato, un adeguato numero di sezioni tipo;
    - per il sottosistema infrastruttura, fissare le caratteristiche della linea ai sensi della STI Infrastruttura convenzionale (Regolamento (UE) 1299/2014) facendo riferimento in particolare al punto 7.3.1 della stessa.
- l'elenco delle norme di riferimento;
- nel caso si applichino le STI, l'elenco dei requisiti funzionali non completamente applicabili e i relativi requisiti alternativi;
- un'analisi preliminare del rischio, svolta ai sensi dell'art. 4 del regolamento (UE) n. 402/2013, che evidenzi l'eventuale impatto sulla sicurezza e la rilevanza o meno dell'intervento descritto. A tale proposito, si precisa che il documento contenente tale analisi dovrebbe, quantomeno:
    - fornire una descrizione sintetica e comprensibile dell'intervento oggetto di valutazione;
    - fornire l'evidenza dell'organismo tecnico/del personale cui è stata demandata l'analisi in merito alla rilevanza dell'intervento, evidenziandone le specifiche competenze;
    - fornire l'evidenza che la classificazione della modifica è basata sul confronto con i sei criteri di cui all'art. 4 (2) del regolamento (UE) n. 402/2013.

L'Agenzia esamina il fascicolo e, tenendo conto della strategia di attuazione indicata nella STI applicabile, decide se l'importanza dei lavori giustifichi la necessità di una nuova autorizzazione di messa in servizio ai sensi del D.Lgs. 191/2010. Tale autorizzazione è necessaria ogni qualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato possa risentirne.

L'Agenzia ha quattro mesi di tempo dal ricevimento del dossier completo da parte del richiedente per decidere in proposito.

Qualora sia necessario il rilascio di una nuova autorizzazione, l'Agenzia decide in quale misura le STI debbano essere applicate al progetto e lo comunica al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, specificando:

- il motivo per cui la o le STI non sono applicate completamente;
- le caratteristiche tecniche che si applicano in sostituzione della STI;
- gli organismi incaricati di applicare, nel caso di queste caratteristiche, la procedura di verifica "CE" di cui all'art. 17 del D.Lgs. 191/2010.

Qualora sia necessario il rilascio di una nuova autorizzazione, si dovranno applicare le procedure di cui ai successivi §§8, 9, 10, 11.

In ogni caso, indipendentemente dal fatto che una nuova autorizzazione sia o meno richiesta, ogni sottosistema strutturale deve sempre essere coperto da un certificato di verifica e da una dichiarazione "CE" di verifica validi ed aggiornati. Pertanto, è responsabilità del richiedente coinvolgere un NoBo e/o un DeBo per l'aggiornamento di tali certificati ogniqualvolta ne ricorrano le circostanze.

Poiché le modifiche di cui alla categoria 3 comportano comunque una variazione della configurazione associata alla vigente autorizzazione in quanto comportano un cambiamento delle caratteristiche fondamentali di progetto, il richiedente deve comunque chiedere l'aggiornamento della vigente AMIS secondo gli allegati A1 e/o C1. Tale richiesta deve essere in bollo e prevedere un bollo per la risposta.

L'Agenzia, nei tempi opportuni e comunque entro tre mesi, provvederà ad aggiornare il provvedimento di autorizzazione di messa in servizio.

7.2.3.3 Dichiarazione "CE" di verifica in caso di modifiche

Per quanto concerne sottosistemi già dotati di certificazione, se il soggetto che introduce la modifica dimostra che essa non interessa le caratteristiche fondamentali di progetto del sottosistema (categoria 2), rilevanti per la conformità ai requisiti concernenti i parametri di base:

a) il soggetto che introduce la modifica aggiorna i riferimenti dei documenti contenuti nella documentazione tecnica che accompagna le dichiarazione "CE" di verifica;

b) non occorre redigere una nuova dichiarazione "CE" di verifica.

Se il soggetto che introduce la modifica dimostra che essa interessa le caratteristiche fondamentali di progetto del sottosistema (categorie 3 e 4), rilevanti per la conformità ai requisiti concernenti alcuni parametri di base:

a) il soggetto che introduce la modifica redige una dichiarazione "CE" di verifica complementare per i parametri di base interessati;

b) la dichiarazione "CE" di verifica complementare deve essere corredata di un elenco dei documenti della documentazione tecnica originale che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica originale che non sono più validi;

c) la documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica deve contenere una prova del fatto che l'impatto delle modifiche è limitato ai parametri di base di cui alla lettera a);

d) la dichiarazione "CE" di verifica originale deve essere considerata valida per i parametri di base non interessati dalla modifica.

7.2.4 Gestione del NIE

7.2.4.1 Veicoli

Si precisa quanto segue:

- nel caso di modifica ad un veicolo autorizzato (vedi §7.2.3) che comporti o meno una variazione dei parametri del tipo di veicolo così come registrato in ERATV, la gestione del NIE avverrà secondo i seguenti criteri:
    - nessuna variazione del NIE associato alla precedente autorizzazione di messa in servizio laddove l'intervento sia applicato a tutta la serie di veicoli conformi al tipo autorizzato. Al termine dell'attività di implementazione della modifica dovrà inoltre essere data evidenza dell'adeguamento dei veicoli della serie su cui è stato applicato l'intervento;
    - generazione di un nuovo NIE da associarsi al nuovo tipo di veicolo laddove l'intervento sia applicato solo ad una parte dei veicoli conformi al tipo precedentemente autorizzato; tali veicoli dovranno essere ri-autorizzati in conformità al nuovo tipo generato.

7.2.4.2 Impianti fissi

Si precisa quanto segue:

- la proroga della data di scadenza di un'autorizzazione di messa in servizio temporanea non comporta la variazione del NIE associato all'autorizzazione stessa;
- il passaggio da un'autorizzazione di messa in servizio temporanea ad un'autorizzazione di messa in servizio definitiva comporta la variazione del NIE associato alla precedente autorizzazione (temporanea), in quanto all'AMIS definitiva sarà associato un nuovo NIE.

7.2.4.3 Applicazioni generiche, prodotti generici o componenti

Al rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio/all'utilizzo di applicazioni generiche, prodotti generici o componenti la normativa non prevede che sia associato un NIE.

7.2.5 Procedure

Il richiedente, ai fini del rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio del veicolo o del sottosistema strutturale modificato, rinnovato o ristrutturato dovrà applicare per le parti modificate le procedure previste nei successivi §8 e §10 e, nel caso di applicazione generica, prodotto generico o componente per il segnalamento ferroviario, di terra e di bordo, la procedura prevista al §11.

Resta inteso che, qualora si renda necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio di un veicolo a seguito di rinnovo, ristrutturazione o modifica di un sottosistema strutturale, applicazione generica, prodotto generico o componente che di tale veicolo fanno parte e che erano stati oggetto di prima autorizzazione, la procedura per i veicoli di cui al §8 potrà essere portata a termine solo dopo la positiva conclusione dei processi autorizzativi descritti nelle specifiche procedure di cui ai §10 e §11. Si veda in proposito l'esempio di schematizzazione riportato in Figura 1.

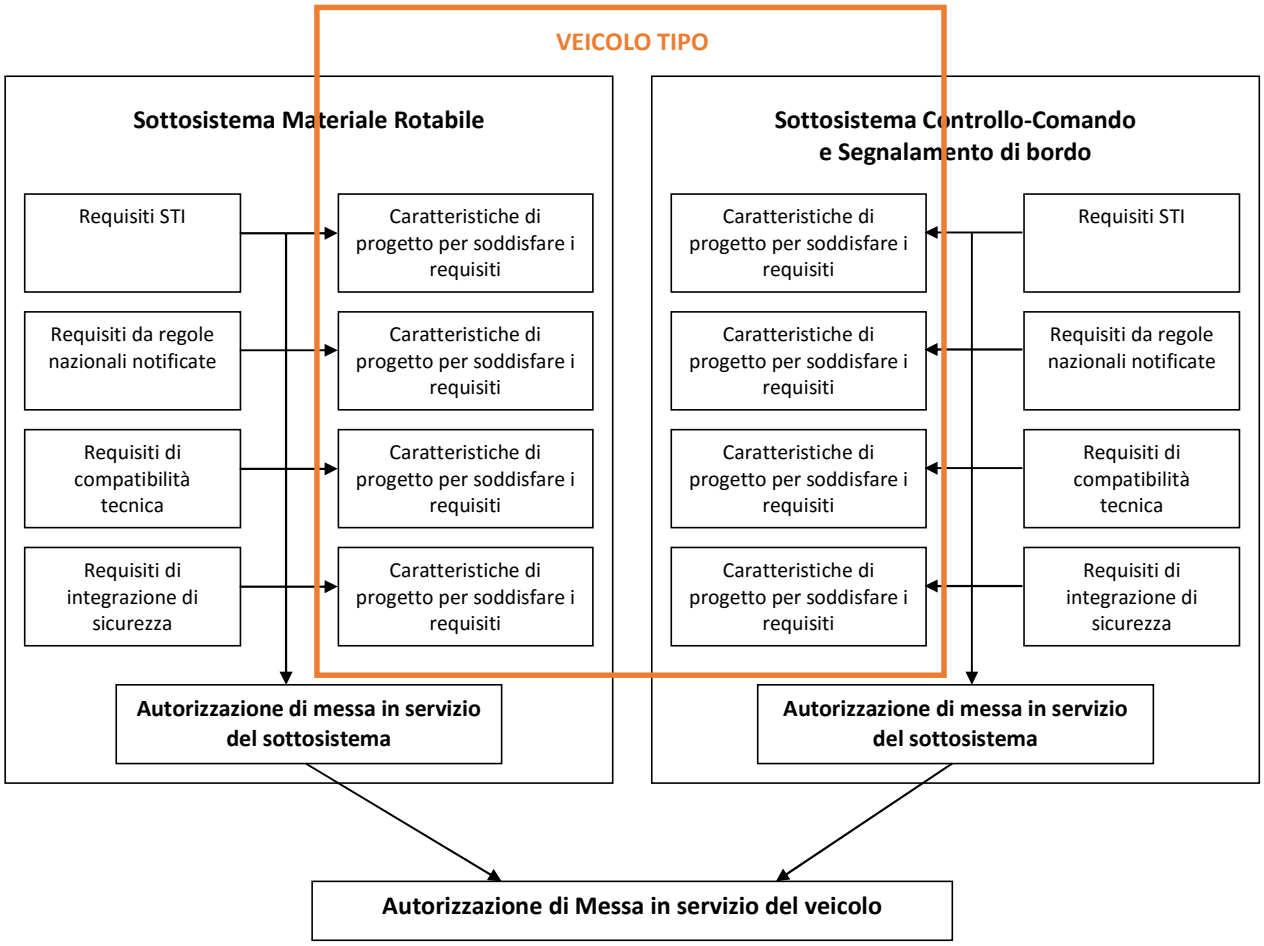

Figura 1 - Veicolo e sottosistemi

7.3 Prima autorizzazione di messa in servizio dei veicoli conformi alle STI

Il presente articolo si applica ai veicoli conformi alle STI pertinenti in vigore all'atto dell'avvio del procedimento tecnico.

La prima autorizzazione è rilasciata dall'Agenzia secondo i criteri seguenti:

a) quando tutti i sottosistemi strutturali di un veicolo sono stati autorizzati conformemente alle disposizioni del capitolo 7.1 della presente linea guida (capo IV del D.Lgs. 191/2010), l'autorizzazione è rilasciata senza ulteriori verifiche;

b) nel caso di veicoli provvisti di tutte le necessarie dichiarazioni "CE" di verifica, per il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio l'Agenzia può richiedere che sia data evidenza di conformità ai seguenti requisiti, ove necessario:

- compatibilità tecnica fra i sottosistemi pertinenti del veicolo e la loro integrazione in condizioni di sicurezza;
- compatibilità tecnica e integrazione sicura del veicolo con la rete ferroviaria nazionale;
- conformità alle norme nazionali applicabili ai punti in sospeso;
- conformità alle norme nazionali applicabili ai casi specifici debitamente identificati nelle STI pertinenti;
- conformità alle norme nazionali applicabili in caso di deroga;

L'Agenzia considera interoperabili e conformi ai requisiti essenziali a essi applicabili i sottosistemi strutturali di un veicolo se rispondenti a quanto previsto ai commi 2 e 3 del §7.1.

La compatibilità tecnica del veicolo con la rete ferroviaria nazionale è svolta secondo quanto previsto §7.1.1.

La valutazione di conformità alle norme nazionali per i punti in sospeso, le deroghe e i casi specifici contenuti nelle pertinenti STI è svolta in conformità a quanto previsto dai commi 5 e 6 del capitolo 7.1.

Per l'integrazione sicura del veicolo con la rete ferroviaria nazionale vale quanto riportato al §7.1.1.

7.4 Autorizzazioni supplementari per la messa in servizio dei veicoli conformi alle STI

La messa in servizio dei veicoli totalmente conformi a STI che contemplano tutti gli aspetti dei sottosistemi pertinenti, senza casi specifici o punti in sospeso strettamente attinenti alla compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete ferroviaria nazionale, non è soggetta in Italia ad autorizzazioni supplementari, purché i veicoli circolino su reti conformi alle STI e alle condizioni specificate nelle corrispondenti STI.

In caso di veicoli in possesso di autorizzazione di messa in servizio in un altro Stato membro per cui è richiesta l'autorizzazione di messa in servizio su reti non conformi alle STI ed alle condizioni specificate nelle corrispondenti STI, l'Agenzia rilascia un'autorizzazione supplementare verificando che per il veicolo sia data evidenza della sussistenza dei seguenti requisiti:

a) compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete ferroviaria nazionale e conformità alle norme nazionali applicabili ai punti in sospeso necessarie per assicurare tale compatibilità;

b) conformità alle norme nazionali applicabili ai casi specifici debitamente identificati nelle STI pertinenti.

Nel caso previsto al precedente paragrafo, il richiedente l'autorizzazione presenta all'Agenzia un fascicolo relativo al veicolo o al tipo di veicolo, indicandone l'uso previsto sulla rete ferroviaria nazionale. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:

1. l'attestazione che il veicolo è autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro;
2. una copia della documentazione tecnica di cui all'allegato VI del D.Lgs. 191/2010 e s.m.i. Ciò include, per i veicoli dotati di dispositivi di registrazione dei dati, informazioni sulla procedura di raccolta dei dati, che consentono la lettura e la valutazione, sempre che tali dati non siano armonizzati dalle corrispondenti STI;
3. i registri relativi alla manutenzione e, ove applicabile, alle modifiche tecniche apportate al veicolo dopo l'autorizzazione;
4. l'attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il veicolo è compatibile con la rete ferroviaria nazionale e con le sue installazioni fisse (fra le quali le condizioni climatiche, il sistema di fornitura dell'energia, quello di controllo-comando ed il sistema di segnalamento, lo scartamento dei binari e la sagoma dell'infrastruttura, il carico assiale massimo ammissibile e gli altri vincoli di rete).

L'Agenzia può richiedere che le siano trasmesse informazioni aggiuntive, che siano effettuate analisi del rischio a norma del regolamento (UE) n. 402/2013, o che siano effettuate prove in linea. Per l'esecuzione di prove in linea si applica quanto previsto al §8.3 delle presenti linea guida. Il GI, in consultazione con il richiedente, dovrà adoperarsi con ogni mezzo affinché tutte le eventuali prove necessarie siano effettuate entro tre mesi dal ricevimento della domanda da parte del richiedente.

In relazione al documento di riferimento di cui all'articolo 27 della direttiva 2008/57/CE, l'Agenzia effettuerà le verifiche di cui sopra solamente in relazione alle norme nazionali appartenenti ai gruppi B o C di tale documento, una volta che tale classificazione sarà completata rispetto a ciascun Stato membro interessato presso il quale il veicolo è stato autorizzato.

Per l'integrazione sicura del veicolo con la rete ferroviaria nazionale vale quanto riportato al §7.1.1.

In caso in cui si manifesti l'esigenza di modificare un veicolo in possesso di autorizzazione supplementare, e tale modifica comporti il rilascio di una nuova autorizzazione, il titolare dell'AMIS supplementare dovrà preliminarmente coinvolgere l'Agenzia di Sicurezza che ha rilasciato la prima autorizzazione.

7.5 Prima autorizzazione di messa in servizio dei veicoli non conformi alle STI

Il presente paragrafo si applica ai veicoli non conformi alle STI in vigore all'atto dell'avvio del procedimento tecnico, inclusi i veicoli oggetto di deroga, o quando un numero significativo dei requisiti essenziali non sia stato previsto da una o più STI.

L'Agenzia rilascia l'autorizzazione di messa in servizio dopo aver verificato che:

a) per gli eventuali aspetti tecnici contemplati da una STI sia stata applicata la procedura di verifica "CE" di cui al punto 2 dell'allegato VI del D.Lgs. 191/2010 e s.m.i.;

b) per gli altri aspetti tecnici, contemplati dalle norme nazionali notificate ai sensi dell'articolo 16 comma 5 e dell'articolo 12 del decreto legislativo 162/2007, di cui al comma 5 del §7.1, ovvero il DNR, sia stata applicata la procedura di verifica di cui al punto 3 dell'allegato VI del D.Lgs. 191/2010 e s.m.i..

Per la verifica di conformità agli aspetti tecnici e per la valutazione di conformità alle norme nazionali di cui rispettivamente ai punti a) e b) del precedente paragrafo, e per la verifica di compatibilità tecnica del veicolo con la rete ferroviaria nazionale si applica quanto previsto al §7.1.

Per l'integrazione sicura del veicolo con la rete ferroviaria nazionale vale quanto riportato al §7.1.1.

7.6 Autorizzazioni supplementari per la messa in servizio dei veicoli non conformi alle STI

Il richiedente l'autorizzazione presenta all'Agenzia un fascicolo tecnico relativo al veicolo o al tipo di veicolo, indicandone l'uso previsto sulla rete ferroviaria nazionale. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:

a) l'attestazione che il veicolo è autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro e la documentazione relativa alla procedura seguita per dimostrare che esso è conforme ai requisiti vigenti in materia di sicurezza, comprese, se del caso, informazioni sulle deroghe vigenti;

b) i dati tecnici, il programma di manutenzione e le caratteristiche operative; ciò include, per i veicoli dotati di dispositivi di registrazione dei dati, informazioni sulla procedura di raccolta dei dati, che consentono la lettura e la valutazione, così come previsto dall'articolo 20, comma 2, lettera c), del decreto legislativo n.162/2007;

c) i registri relativi allo stato di servizio, alla manutenzione e, ove necessario, alle modifiche tecniche apportate al veicolo dopo l'autorizzazione;

d) attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il veicolo è compatibile con la rete ferroviaria nazionale e con le sue installazioni fisse (fra cui condizioni climatiche, sistema di fornitura dell'energia, controllo-comando e sistema di segnalamento, scartamento dei binari e sagoma dell'infrastruttura, carico assiale massimo ammissibile e altri vincoli di rete).

Per quanto concerne i dati di cui alle precedenti lettere a) e b), tali dati non possono essere contestati dall'Agenzia, a meno che questa non dimostri l'esistenza di un serio rischio legato alla sicurezza.

Gli organismi incaricati della valutazione nei riguardi delle condizioni di rischi di cui al primo paragrafo (lettere da a) a d)) del presente capitolo sono i Verificatori Indipendenti di Sicurezza, che effettueranno tale valutazione con riferimento ai requisiti in materia di sicurezza previsti, per quanto applicabili, dal DNR.

Per gli elementi di cui al primo paragrafo del presente capitolo, lettere c) e d), dovrà essere effettuata la verifica di compatibilità e dell'integrazione sicura del veicolo con la rete ferroviaria nazionale.

La verifica di compatibilità tecnica sarà effettuata con lo svolgimento di prove in linea sulla rete ferroviaria nazionale in conformità alle disposizioni, per quanto applicabili, di cui ai precedenti paragrafi.

Per l'integrazione sicura del veicolo con la rete ferroviaria nazionale vale quanto riportato al §7.1.1.

L'Agenzia può richiedere che le siano trasmesse informazioni aggiuntive, che siano effettuate analisi del rischio a norma del regolamento (UE) n. 402/2013 e s.m.i., o che siano effettuate prove in linea. Per l'esecuzione di prove in linea si applica quanto previsto al §8.3. Il Gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, dovrà adoperarsi con

ogni mezzo affinché tutte le eventuali prove necessarie siano effettuate entro tre mesi dal ricevimento della domanda da parte del richiedente.

In relazione al documento di riferimento di cui all'articolo 27 della direttiva 2008/57/CE, l'Agenzia effettuerà le verifiche di cui sopra soltanto in relazione alle norme nazionali appartenenti ai gruppi B o C elencati in detto documento, una volta che tale classificazione sarà completata rispetto a ciascun Stato membro interessato presso il quale il veicolo è stato autorizzato.

In caso in cui si manifesti l'esigenza di modificare un veicolo in possesso di autorizzazione supplementare, e tale modifica comporti il rilascio di una nuova autorizzazione, il titolare dell'AMIS supplementare dovrà preliminarmente coinvolgere l'Agenzia di Sicurezza che ha rilasciato la prima autorizzazione.

7.7 Autorizzazione di tipi di veicoli e di veicoli conformi al tipo

L'Agenzia rilascia le autorizzazioni di un tipo di veicolo e di un veicolo conforme al tipo su istanza del richiedente.

L'Agenzia autorizza un veicolo conforme ad un tipo da essa già autorizzato sulla base di una dichiarazione di conformità a tale tipo secondo l'allegato I (redatto conformemente al modello adottato dalla Commissione Europea con il regolamento UE n. 201/2011 del 1° marzo 2011), presentata dal richiedente senza ulteriori verifiche.

L'Agenzia, nell'ambito dell'attività istruttoria, oltre all'analisi della documentazione si riserva la facoltà di effettuare sui veicoli verifiche ispettive a campione. Tali verifiche andranno effettuate nell'ambito della rete ferroviaria nazionale al fine di garantire il medesimo contesto operativo in cui il veicolo andrà ad essere esercito.

Per ulteriori dettagli sul rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di veicoli tipo e di veicoli conformi al tipo autorizzato si vedano rispettivamente i §§8 e 9.

Qualora siano modificate le pertinenti disposizioni delle STI o delle norme nazionali in base alle quali un tipo di veicolo è stato autorizzato, l'Agenzia decide se le autorizzazioni di tipo già rilasciate restino valide o se debbano essere rinnovate.

Nel caso che sia necessario il rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicolo, l'Agenzia verifica la conformità dello stesso alle norme che sono state modificate.

Il rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicoli non interessa le autorizzazioni di veicoli già rilasciate in base a tipi precedentemente autorizzati.

In caso di concessione, modifica, sospensione o revoca di un'autorizzazione di tipo, l'Agenzia informa l'Agenzia ferroviaria europea (ERA) che provvede ad aggiornare ERATV.

7.8 Autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche e prime specifiche, di prodotti generici o componenti

L'autorizzazione di cui al presente paragrafo è rilasciata dall'Agenzia secondo i seguenti criteri:

a) Il procedimento autorizzativo si applica allo sviluppo e alla realizzazione di applicazioni generiche, o singoli prodotti generici o componenti di sicurezza per il segnalamento ferroviario, di terra e di bordo, secondo la procedura di cui al §11;

b) l'autorizzazione di cui al §11, rilasciata all'applicazione generica sulla base della prima applicazione specifica realizzata, è valida, senza ulteriori interventi da parte dell'Agenzia, anche per tutte le successive applicazioni specifiche, a patto che esse siano conformi al contesto applicativo in cui detta applicazione generica e prima specifica è stata autorizzata, ovvero a patto che **le funzionalità, i punti di interazione, le circostanze operative e le condizioni ambientali** rimangano invariate e che la loro integrazione sicura sia garantita. Analogamente, l'autorizzazione di cui al §11, rilasciata per l'utilizzo del prodotto generico o componente, è valida senza ulteriori interventi dell'Agenzia per l'utilizzo in altre applicazioni dello stesso prodotto generico o componente, a patto che esso sia conforme al contesto applicativo in cui detto prodotto generico o componente è stato autorizzato, ovvero a patto le funzionalità, i punti di interazione, le circostanze operative e le condizioni ambientali siano le medesime e che la loro integrazione sicura sia garantita. La valutazione di tali condizioni

deve essere effettuata dal richiedente/soggetto responsabile della messa in servizio a norma del regolamento (UE) n. 402/2013;

c) qualora più applicazioni generiche autorizzate (contestualmente alle loro rispettive prime specifiche) vengano combinate insieme al fine di soddisfare una specifica esigenza, tale nuova configurazione costituirà una nuova applicazione generica e prima specifica per la quale deve essere dimostrata l'integrazione sicura delle varie applicazioni generiche che la costituiscono, nonché l'integrazione sicura rispetto al contesto nel quale sarà utilizzata. L'analisi di integrazione sicura deve essere effettuata secondo quanto disciplinato al §7.1.1;

d) ogniqualvolta il richiedente intenda mettere in servizio un'applicazione specifica derivante dalla configurazione di un'applicazione generica autorizzata, inclusa la prima applicazione specifica, tale attività deve essere gestita secondo quanto previsto al §7.2, con particolare attenzione alla necessità di riautorizzare il sottosistema strutturale di cui tale applicazione specifica costituirà parte integrante (§10);

e) è obbligo del Gestore dell'infrastruttura prima della messa in servizio di una applicazione specifica, di un prodotto generico o componente connessi alla rete accertare la rispondenza dei vari elementi costitutivi il sistema con quelli del progetto autorizzato e depositato presso l'Agenzia, che costituisce il riferimento anche per le successive modifiche;

f) nel caso di successive forniture di applicazioni generiche, prodotti generici o componenti conformi a quelli oggetto di prima autorizzazione, è altresì obbligo del Gestore dell'infrastruttura acquisire la dichiarazione di conformità da parte del Costruttore sia per la parte hardware che per la versione software implementata. Per quanto riguarda applicazioni generiche, prodotti generici o componenti inclusi nel sottosistema CCS a bordo dei veicoli, la dichiarazione di cui sopra è da intendersi compresa nella dichiarazione di conformità al tipo di veicolo autorizzato;

g) prodotti generici o componenti di sicurezza per il segnalamento ferroviario per i quali non sia stata fatta specifica richiesta di autorizzazione all'utilizzo, ma integrati in un'applicazione generica per la quale è stata rilasciata un'autorizzazione all'utilizzo, si intendono autorizzati all'utilizzo anche come singoli prodotti o componenti. Ciò a patto che tali prodotti generici o componenti siano chiaramente identificati all'interno dell'applicazione generica che li integra, e che siano accompagnati da specifico safety case. Inoltre, le funzionalità, i punti di interazione, le circostanze operative e le condizioni ambientali del nuovo contesto in cui essi saranno eventualmente utilizzati dovranno essere le medesime della prima applicazione generica autorizzata di cui facevano parte; la loro integrazione sicura dovrà infine essere garantita. La valutazione delle suddette condizioni deve essere effettuata dal soggetto responsabile della messa in servizio/utilizzo a norma del regolamento (UE) n. 402/2013. Si fa notare che, nel caso di cui al presente punto elenco, il titolare dell'autorizzazione all'utilizzo dell'applicazione generica che integra i prodotti generici o componenti acquisisce anche la titolarità dell'autorizzazione all'utilizzo degli stessi;

h) prodotti generici o componenti di sicurezza per il segnalamento ferroviario e applicazioni generiche (e loro prime specifiche) per i quali non sia stata fatta specifica richiesta di autorizzazione all'utilizzo, ma integrati in un sottosistema strutturale CCS (di bordo o a terra) per il quale è stata rilasciata un'autorizzazione di messa in servizio, si intendono autorizzati all'utilizzo anche come singoli prodotti generici o componenti e applicazioni generiche/specifiche. Ciò a patto che tali prodotti generici o componenti e applicazioni generiche/specifiche siano chiaramente identificati all'interno del sottosistema che li integra, e che siano accompagnati da specifico *safety case*. Inoltre, le condizioni funzionali, operative ed ambientali del nuovo contesto in cui essi saranno eventualmente utilizzati dovranno essere le medesime del sottosistema strutturale autorizzato di cui facevano parte; la loro integrazione sicura dovrà infine essere garantita. La valutazione delle suddette condizioni deve essere effettuata dal richiedente/soggetto responsabile della messa in servizio/utilizzo a norma del regolamento (UE) n. 402/2013. Si fa notare che, nel caso di cui al presente punto elenco, il titolare dell'AMIS del sottosistema CCS che integra le applicazioni generiche (prodotti generici o componenti) acquisisce anche la titolarità dell'autorizzazione all'utilizzo dell'applicazione generica (dei prodotti generici o componenti) stessa;

i) non è prevista specifica autorizzazione per singoli componenti destinati all'impiego in un ambito diverso dal segnalamento ferroviario (ad esempio scambi, dischi freno, guarnizioni frenanti ecc.). Il loro impiego è

autorizzato nell'ambito del sottosistema strutturale, parte di esso o veicolo nel quale questi componenti sono integrati e per i quali l'Agenzia ha rilasciato autorizzazione di messa in servizio. Tuttavia, fatto salvo quanto previsto dall'art. 19 del D.Lgs. 191/2010, i suddetti componenti possono essere utilizzati per modifiche ad altre parti del sottosistema interessato o ad altri veicoli, a condizione che siano sempre accompagnati da un safety dossier redatto dal costruttore e purché le condizioni funzionali, operative ed ambientali rimangano invariate. La valutazione di tali condizioni deve essere fatta dal richiedente, a norma del regolamento (UE) n. 402/2013.

7.9 Accordi di mutuo riconoscimento

In attesa della definizione della classificazione ABC con gli altri Stati membri all'interno del documento di riferimento di cui all'articolo 27 della direttiva 2008/57/CE, il richiedente, per il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo, può richiedere all'Agenzia, quando presenti, l'applicazione degli accordi di mutuo riconoscimento per la messa in servizio dei veicoli, tra l'Agenzia ed altre autorità di sicurezza nazionali, con le modalità definite nei relativi protocolli reperibili al seguente indirizzo http://www.ansf.it/accordi-internazionali.

8 Procedura di autorizzazione di messa in servizio di tipi di veicoli

Le richieste di autorizzazione sono presentate con le modalità riportate al successivo §15.2.

La prima autorizzazione di messa in servizio di un veicolo sulla rete ferroviaria nazionale equivale all'autorizzazione del tipo di veicolo.

Il procedimento di autorizzazione che si avvia con la richiesta comprende tutti i sottosistemi che compongono il veicolo.

Le procedure di verifica da utilizzare per l'esame "CE" dei sottosistemi strutturali costituenti il tipo di veicolo sono definite nei moduli indicati dalle STI pertinenti.

8.1 Avvio del procedimento tecnico

Per l'avvio dei procedimenti tecnici di cui ai §§7.2-7.6 il richiedente dovrà inviare all'Agenzia apposita richiesta redatta e sottoscritta secondo il modello riportato nell'allegato A.

La richiesta di cui sopra dovrà specificare sia la tipologia di procedimento tecnico, fra quelli previsti ai §§7.2-7.6, a cui deve essere ascritto il veicolo soggetto ad autorizzazione di messa in servizio, sia se si tratti di un'autorizzazione di tipo.

Tale richiesta dovrà essere corredata dalla seguente documentazione preliminare:

a) relazione descrittiva del veicolo contenente il profilo di missione del veicolo, la configurazione da autorizzare, le sue caratteristiche tecniche generali e l'eventuale ambito geografico di utilizzazione;

b) richiesta di accesso al sistema ERATV per un rappresentante del richiedente individuato come responsabile per l'inserimento dei dati tecnici di competenza relativi al tipo di veicolo (Decisione della Commissione 2011/665/UE del 4 ottobre 2011) sulla base dell'allegato L;

c) una lista di riferimento delle specifiche e norme tecniche che il richiedente intende utilizzare per la dimostrazione della conformità del veicolo ai requisiti previsti per il rilascio dell'autorizzazione. Tale lista deve essere corredata da uno o più rapporti di valutazione relativamente alla completezza e alla pertinenza della documentazione stessa, redatti degli organismi di valutazione (DeBo/NoBo) incaricati dal richiedente;

d) programma di massima per lo svolgimento delle attività previste nel processo di autorizzazione nel quale siano contenuti i tempi e le modalità con cui il richiedente intende affrontare le fasi del processo autorizzativo; il programma dovrà contenere le seguenti informazioni minime:

   - descrizione delle fasi di sviluppo del processo di autorizzazione del veicolo che tengano conto, ove previsto, delle verifiche di conformità alle STI e alle norme nazionali, della compatibilità tecnica e dell'integrazione sicura fra i vari sottosistemi del veicolo, e del veicolo con la rete ferroviaria nazionale, e della realizzazione di prove e collaudi in linea;

- la descrizione dei sottosistemi e delle eventuali applicazioni generiche che compongono il sottosistema controllo-comando e segnalamento installate a bordo. A tale proposito si precisa che l'AMIS di tali AG è da intendersi ricompresa all'interno del procedimento di AMIS del veicolo[7], a meno che non venga presentata da parte del soggetto interessato specifica richiesta: in tal caso la/e AG saranno oggetto di autorizzazione secondo quanto definito al §11. Potrebbe quindi venirsi a creare la situazione in cui il titolare dell'AMIS di una AG facente parte di un veicolo sia un soggetto diverso dal titolare dell'AMIS del veicolo stesso;
- l'elenco dei soggetti coinvolti in ciascuna delle fasi e le responsabilità di ciascuno;
- il piano della documentazione;

Resta inteso che qualora parte della suddetta documentazione sia già stata presentata allegata al fascicolo previsto dall'art. 19 del D.Lgs. 191/2010 in caso di rinnovo o ristrutturazione (si veda §7.2.3.2), quanto richiesto ai sopra riportati punti a)-**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** è da considerarsi come integrazione di quanto già consegnato ad ANSF.

Il programma di massima per lo svolgimento del processo di autorizzazione sarà aggiornato nel corso dello svolgimento del processo di autorizzazione in relazione alle circostanze sopravvenute.

Entro tre mesi dal ricevimento della richiesta da parte del richiedente l'Agenzia convocherà una riunione con il richiedente e gli organismi di valutazione da esso incaricati. In tale sede il richiedente effettuerà una presentazione della documentazione allegata alla richiesta.

Entro tre mesi dalla data della predetta riunione l'Agenzia comunicherà le eventuali integrazioni e modifiche da apportare alla documentazione proposta e l'utenza ERATV (ERATV Auxiliary User) creata, con relativa password da cambiare al primo accesso, per il rappresentante i cui dati sono stati forniti a corredo della richiesta di avvio del procedimento tecnico. Una volta creata l'utenza, l'ERATV Auxiliary User del richiedente può provvedere all'inserimento nella banca dati ERATV, mediante l'accesso via web (http://eratv.era.europa.eu/eratv), dei dati tecnici di competenza del richiedente relativi al tipo di veicolo.

Entro tre mesi dalla comunicazione dell'Agenzia il richiedente dovrà integrare la documentazione come richiesto.

Al termine della attività di definizione della documentazione preliminare, il richiedente, con riferimento al programma concordato, potrà procedere all'invio della documentazione tecnica secondo quanto previsto dal piano della documentazione e coerentemente con quanto indicato ai successivi paragrafi.

8.2 Autorizzazione temporanea di messa in servizio per prove

Nel caso di prima autorizzazione di messa in servizio di un veicolo (o, se richiesto, nel caso di autorizzazioni supplementari), l'Agenzia rilascia un'autorizzazione temporanea di messa in servizio per l'esecuzione di prove in linea (da effettuare sulla rete ferroviaria nazionale). A tale autorizzazione è associato un NIE e, per ciascun elemento costituente il veicolo, un NEV.

Ai fini del rilascio di tale autorizzazione il richiedente dovrà presentare:

a) in relazione alla lista di riferimento delle norme e specifiche tecniche di cui al paragrafo 8.1.c), tutta la documentazione prevista nel Documento Nazionale di Riferimento "Aspetti tecnici" oppure nelle Appendici delle Specifiche tecniche di Interoperabilita relative alla "valutazione del sottosistema materiale rotabile" ed al capitolo 6 della Specifica Tecnica di Interoperabilità per il "Sottosistema Comando Controllo e Segnalamento" a meno di quanto oggetto delle prove in linea da autorizzarsi in coerenza a quanto disciplinato nel presente paragrafo. In merito a tale documentazione vale quanto di seguito specificato:
   - qualora per il rispetto dei suddetti "Aspetti tecnici" sia necessario presentare come documentazione report di prova su componenti o sul veicolo completo, il VIS dovrà presenziare all'effettuazione delle

[7] In tal caso il titolo autorizzativo dell'AG rimane in capo al titolare dell'AMIS del veicolo.

suddette prove nel caso in cui le stesse vengano effettuate secondo procedure non standardizzate all'interno delle norme e specifiche tecniche di cui al paragrafo 8.1.c);

- per il rispetto dei suddetti "Aspetti tecnici" , il richiedente incarica un Nobo/Debo di effettuare una valutazione che interessi la fase di progettazione e includa le prove del tipo. Il Nobo/Debo rilascia quindi una DIV sulla base della quale il richiedente redige la rispettiva dichiarazione CE di conformità intermedia;

b) documentazione iniziale relativa alla manutenzione contenente almeno gli elementi necessari per lo sviluppo, da parte del SRM, del dossier di manutenzione relativo al periodo di prova (copertura almeno dei primi 100.000 chilometri di percorrenza così come previsto nelle "Linee guida inerenti la documentazione relativa alla manutenzione dei veicoli" prot. n. ANSF 005157/2015 del 29/06/2015). Tale documentazione dovrà essere valutata da NoBo e DeBo per quanto di competenza;

c) un documento di configurazione del veicolo e dei software installati con impatto sulla sicurezza.

Ai fini di una maggiore tracciabilità della rispondenza della documentazione trasmessa con quanto previsto alla precedente lettera a), l'elenco di tale documentazione tecnica trasmessa deve essere ordinato secondo i riferimenti previsti nel Documento Nazionale di Riferimento "Aspetti tecnici" oppure nelle Appendici delle Specifiche tecniche di Interoperabilita relative alla "valutazione del sottosistema materiale rotabile" ed al capitolo 6 della Specifica Tecnica di Interoperabilità per il "Sottosistema Comando Controllo e Segnalamento" a meno di quanto oggetto delle prove in linea da autorizzarsi in coerenza a quanto disciplinato nel presente paragrafo e redatto secondo lo schema in allegato B.

Tutta la documentazione deve rispettare quanto riportato al successivo §15.2; inoltre, deve essere ordinata in apposite cartelle secondo la numerazione dei suddetti "Aspetti tecnici" oppure nelle Appendici delle Specifiche tecniche di Interoperabilita relative alla "valutazione del sottosistema materiale rotabile" ed al capitolo 6 della Specifica Tecnica di Interoperabilità per il "Sottosistema Comando Controllo e Segnalamento" a meno di quanto oggetto delle prove in linea da autorizzarsi in coerenza a quanto disciplinato nel presente paragrafo

Entro tre mesi dal ricevimento della documentazione completa prevista, l'Agenzia provvede al suo esame e, in esito ad esso, all'effettuazione di una visita al veicolo alla presenza del richiedente e del Verificatore Indipendente di Sicurezza al fine di verificare se sussistano o meno le condizioni per il rilascio dell'autorizzazione. Le attività di verifica andranno effettuate nell'ambito della rete ferroviaria nazionale al fine di garantire il medesimo contesto operativo in cui il veicolo andrà ad essere esercito.

In assenza di autorizzazione temporanea di messa in servizio per prove in linea il veicolo potrà circolare per effettuare esclusivamente trasferimenti tra l'unità produttiva e i laboratori di prova in composizione a treni in condizioni di trasporto eccezionale.

Per l'effettuazione delle prove, il richiedente potrà richiedere di impiegare, oltre al veicolo per il quale è stata richiesta l'autorizzazione di messa in servizio, anche altri veicoli della stessa serie, conformi ad esso per gli aspetti legati alla sicurezza della circolazione e dotati di autorizzazione temporanea di messa in servizio per prove rilasciata dall'Agenzia.

A tal fine, il richiedente dovrà produrre, per ciascuno dei suddetti veicoli aggiuntivi, una dichiarazione di conformità al primo veicolo autorizzato temporaneamente per prove, comunicando i numeri di identificazione (matricola punzonata sul telaio) attribuiti ai veicoli che intende utilizzare.

Qualora durante le prove emerga la necessità di effettuare modifiche a un veicolo per rientrare nei parametri stabiliti dalle norme e standard tecnici applicabili tali modifiche devono essere replicate sugli altri veicoli in prova prima dell'effettuazione di qualunque ulteriore prova su detti veicoli, a meno che i parametri influenzati dalla modifica non siano soggetti a specifico monitoraggio.

A seguito dell'autorizzazione rilasciata, un soggetto titolato dovrà provvedere alla registrazione dei veicoli nel RIN, se non già registrati in altro registro europeo. In questo ultimo caso, il richiedente dovrà prendere accordi con il titolare della registrazione dei veicoli al fine di aggiornare i dati del registro estero con le informazioni della autorizzazione italiana di cui al presente capitolo.

8.3 Autorizzazione temporanea all'esecuzione delle prove in linea

Per l'esecuzione di prove in linea si applicano le seguenti disposizioni.

8.3.1 Veicoli dotati di autorizzazione temporanea di messa in servizio per prove

L'esecuzione delle prove in linea per veicoli dotati di autorizzazione temporanea di messa in servizio per prove (vedi §8.2) è subordinata al rilascio da parte dell'Agenzia di un'autorizzazione temporanea all'esecuzione delle prove in linea.

L'autorizzazione temporanea all'esecuzione delle prove in linea è rilasciata dall'Agenzia al Verificatore Indipendente di Sicurezza incaricato dal richiedente per l'effettuazione delle campagne di prove dei veicoli utilizzati.

Ciascuna autorizzazione avrà validità per l'insieme di questi tre elementi: un singolo veicolo, determinate tipologie di prova ed uno specifico programma di prove. L'Agenzia rilascerà al massimo tre autorizzazioni per l'esecuzione di prove contemporaneamente vigenti. Ogni successiva autorizzazione sarà vincolata al completamento o alla sospensione di uno dei programmi di prova precedentemente richiesti ed autorizzati. La sospensione comporta il decadimento dell'autorizzazione rilasciata, che pertanto dovrà essere richiesta nuovamente al momento della ripresa delle prove.

Le prove che dovranno essere effettuate con una composizione multipla costituita da due o più veicoli saranno oggetto di un'autorizzazione valida per la sola composizione di prova richiesta e non per i singoli veicoli interessati. Ai fini del computo del numero complessivo di veicoli autorizzati a circolare contemporaneamente, l'autorizzazione per composizione multipla sarà conteggiata come singola autorizzazione.

Il richiedente l'autorizzazione di messa in servizio in qualità di proponente della campagna di prove provvede, in coerenza con quanto previsto dall'RCF, alla definizione delle condizioni di circolazione del veicolo. A tal fine esegue una valutazione di sicurezza applicando il metodo comune di sicurezza di cui al regolamento (UE) n. 402/2013.

Il Verificatore Indipendente di Sicurezza incaricato, ai fini del rilascio della predetta autorizzazione, dovrà consegnare la seguente documentazione:

1. Descrizione del veicolo impiegato nelle prove in linea con evidenza delle eventuali differenze rispetto al tipo autorizzato e relativa valutazione da parte del VIS;
2. Procedura[8] e programma generale per lo svolgimento delle prove in linea;
3. Procedure per il monitoraggio delle prove in linea emesse dai laboratori e relativo rapporto di valutazione;
4. Procedure per l'esecuzione delle prove in linea emesse dai laboratori e, ove richiesto[9], il relativo rapporto di valutazione;
5. Piano di installazione degli apprestamenti e dei dispositivi tecnici utilizzati dai laboratori per la rilevazione delle grandezze necessarie all'esecuzione delle prove supportato dal relativo rapporto di valutazione per gli aspetti che hanno ricadute significative sulla sicurezza della circolazione;
6. Dossier di accettazione di sicurezza per la definizione delle condizioni di circolazione predisposto in conformità a quanto previsto dal metodo comune di sicurezza di cui al regolamento (UE) n. 402/2013;
7. Indicazione dell'Impresa ferroviaria incaricata di fornire l'attività di condotta durante l'esecuzione delle prove;
8. Copia del SW di lettura dei dati del RCEC (convenzionale/alta velocità) su supporto informatico[10];
9. La documentazione richiamata al §11.3.1.2, se applicabile.

A seguito della ricezione della corretta documentazione sopra elencata e, nel caso in cui la configurazione del veicolo sia modificata rispetto a quanto verificato al precedente §8.2, successivamente all'eventuale effettuazione di una visita

[8] Nella procedura saranno almeno definite: le modalità operative delle prove che uno specifico veicolo (da referenziare) dovrà svolgere sulla RFN, specificando i ruoli e le responsabilità dei soggetti coinvolti in accordo a quanto definito al §8.3.3. Tale procedura costituisce un riferimento per la pianificazione, l'organizzazione (compresa la definizione delle modalità di comunicazione tra i soggetti coinvolti e dell'assunzione e trasferimenti degli incarichi) e la gestione delle corse prova. Tale procedura deve contenere i riferimenti alle procedure di prova e di monitoraggio a cui il veicolo sarà sottoposto e alle procedure di soccorso e gestione dei degradi, nonché al Documento Unico Valutazione Rischi da Interferenze (D.Lgs. 81/2008).

[9] Il rapporto di valutazione non è richiesto laddove l'attività di prova sia effettuata secondo una procedura rilasciata da laboratori qualificati per l'esecuzione della prova stessa.

[10] Tale SW dovrà essere fruibile, e pertanto supportato da eventuali codici/strumenti necessari ad un suo utilizzo senza restrizione alcuna.

al veicolo alla presenza del richiedente e del VIS, l'Agenzia provvederà, ove ne ricorrano le condizioni, al rilascio entro tre mesi di un'autorizzazione temporanea all'esecuzione delle prove in linea che autorizzi il/i veicolo/i alla circolazione temporanea sulla infrastruttura ferroviaria nazionale, alla condizione che tutti gli spostamenti siano effettuati con il costante monitoraggio dei parametri fondamentali relativi alla sicurezza dell'esercizio sotto la responsabilità del capo prova (vedi §8.3.3).

8.3.2 Veicoli già dotati di autorizzazione di messa in servizio

L'esecuzione delle prove in linea per veicoli già dotati di autorizzazione (temporanea o meno) di messa in servizio e registrati nel RIN, se non già registrati in altro registro europeo, è subordinata, per i casi non già disciplinati dal Decreto del Direttore dell'Agenzia n. 4 del 2012 (Allegato A, punto 4.5.2), al rilascio da parte dell'Agenzia di un'autorizzazione temporanea all'esecuzione delle prove in linea.

L'autorizzazione temporanea all'esecuzione delle prove in linea è rilasciata dall'Agenzia al Verificatore Indipendente di Sicurezza incaricato dal richiedente per l'effettuazione delle campagne di prove dei veicoli utilizzati.

Il VIS incaricato, ai fini del rilascio della predetta autorizzazione, dovrà consegnare la documentazione richiamata al precedente §8.3.1. Inoltre, qualora per svolgere le attività di prova in linea sia necessario modificare il veicolo dal punto di vista delle condizioni di utilizzo, delle prescrizioni e/o della configurazione (hardware, software, manualistica, dotazioni di bordo, certificazioni, procedure) riportati nel provvedimento di autorizzazione di messa in servizio rilasciato per il tipo di veicolo cui il/i veicoli da impiegare nelle prove in linea fanno riferimento, lo stesso VIS dovrà provvedere a trasmettere la pertinente documentazione tecnica relativo alla suddetta modifica predisposto dal proponente in conformità a quanto previsto al §7.2.3, in coerenza con modalità e tempistiche di cui al §8.3.1.

8.3.3 Ripartizione delle competenze e responsabilità per l'esecuzione delle prove in linea

Oltre a quanto già stabilito al §6, per l'esecuzione delle prove in linea vale quanto segue:

Richiedente

- predispone il veicolo per le prove e garantisce il mantenimento nel tempo dei requisiti verificati in fase di rilascio dell'autorizzazione temporanea di messa in servizio per prove;
- provvede, in coerenza con quanto previsto dall'RCF, alla definizione delle condizioni di circolazione del veicolo e tal fine esegue una valutazione di sicurezza applicando il Metodo Comune di Sicurezza di cui al regolamento (UE) n. 402/2013;
- definisce la specifica delle prove funzionali e, ove non già normata, la specifica delle prove strumentali;
- garantisce, ove previsto, la necessaria assistenza tecnica;
- nomina il responsabile treno, con il compito di attestare lo stato di efficienza del veicolo e di verificarne la conformità a quanto previsto dal provvedimento autorizzativo;
- garantisce la corretta installazione sul veicolo delle apparecchiature di prova dei laboratori.

Impresa ferroviaria

- emana, in coerenza con quanto previsto dall'RCF e con le procedure di interfaccia emanate dal GI, le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per l'effettuazione delle corse prova in linea di veicoli;
- stipula il contratto di acquisto delle tracce con il Gestore dell'infrastruttura;
- richiede la circolabilità al Gestore dell'infrastruttura per l'effettuazione delle corse prova;
- nomina il personale di condotta ed una figura professionale che sia in grado di notificare le prescrizioni al personale di condotta e di tenere i contatti con il capo prove ed il personale del Gestore dell'infrastruttura responsabile della gestione della circolazione;

- garantisce che la documentazione del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza preveda la possibilità di effettuare le attività di condotta per prove, e che pertanto siano state effettuate le previste valutazioni dei rischi connesse con tale attività.

Laboratori di prova

- elaborano per la parte di pertinenza il programma operativo delle prove;
- elaborano e propongono le procedure di monitoraggio;
- nominano un responsabile tecnico, con il compito di garantire la corretta esecuzione delle misure e dei monitoraggi;
- elaborano, ove necessario, la procedura relativa alla specifica prova;
- eseguono le prove strumentali ed emettono i relativi report.

VIS

- valuta la coerenza delle DPC per l'esecuzione delle prove con il quadro normativo di riferimento, con le condizioni applicative e con il programma delle prove stesse;
- valuta, in qualità di CSM assessor, la corretta applicazione ed i risultati dell'analisi svolta dal proponente ai sensi del regolamento (UE) 402/2013 e s.m.i. per l'esecuzione delle prove in linea;
- elabora le procedure generali per l'esecuzione delle prove;
- valuta le procedure di monitoraggio, la modalità di attrezzaggio, di installazione delle apparecchiature e le procedure di prova specifiche del veicolo e, laddove necessario, degli impianti fissi;
- nomina, all'interno della propria organizzazione, il responsabile della conduzione delle prove (capo prova), con compiti di coordinamento delle attività di test, di interfaccia tra i laboratori di prova presenti a bordo e l'incaricato treno, di interfaccia tra i laboratori di prova eventualmente presenti a terra e l'incaricato per essi responsabile, di vigilanza sul rispetto delle procedure generali di prova, di gestione della salita in velocità, di rimozione monitoraggi, di gestione degli accessi a bordo, di redazione di resoconti giornalieri delle prove;
- valuta i report di prova dei laboratori.

Gestore dell'infrastruttura

- garantisce la disponibilità dell'infrastruttura;
- emana, in coerenza con il RCF, le disposizioni, le prescrizioni di esercizio e le procedure di interfaccia tra il proprio personale e quello dell'IF per l'effettuazione delle corse prova in linea di veicoli;
- collabora con il VIS, l'Impresa ferroviaria ed il richiedente fornendo, quando richiesto e dietro corrispettivo equo e non discriminatorio, il personale di sicurezza necessario ed eventuali mezzi o veicoli al fine di effettuare le corse prova necessarie;
- garantisce che la documentazione del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza preveda la possibilità di effettuare, ove richiesto, le attività di condotta per prove, e che pertanto siano state effettuate le previste valutazioni dei rischi connesse con tale attività.

Ai sensi del D.Lgs. 191/2010, il Gestore dell'Infrastruttura deve comunque adoperarsi con ogni mezzo, in consultazione con il richiedente, affinché tutte le eventuali prove necessarie siano effettuate entro tre mesi dal ricevimento della domanda da parte del richiedente.

8.4 Effettuazione di prove in linea

Le prove saranno disciplinate da apposite disposizioni e prescrizioni di esercizio emanate dall'Impresa ferroviaria e dal Gestore dell'infrastruttura in conformità a quanto previsto dal precedente §8.3.3, che dovranno tener conto dell'esito

del dossier di accettazione di sicurezza per la definizione delle condizioni di circolazione predisposto dal proponente in conformità a quanto previsto dal Metodo Comune di Sicurezza di cui al regolamento (UE) 402/2013.

È facoltà dell'Agenzia presenziare l'effettuazione delle prove mediante propri rappresentanti.

Durante l'effettuazione delle prove in linea può essere modificata la configurazione dei monitoraggi in essere in funzione dei risultati ottenuti purché le procedure di monitoraggio inizialmente presentate nella documentazione del precedente §8.3.1 prevedano le condizioni per tale rimozione. Il VIS comunica all'Agenzia questa variazione tramite lettera di notifica.

Tale modifica non si applica per il cambio di regime di circolazione che deve essere sempre gestito con apposita richiesta.

Il costruttore del veicolo e/o i laboratori di prova qualificati dal VIS eseguiranno le prove necessarie. Il VIS sarà presente a tutte le prove con il ruolo di *testing authority*. A conclusione delle prove il richiedente provvederà ad inviare all'Agenzia:

- i rapporti di prova e i relativi rapporti di valutazione del VIS sia per le prove strumentali di cui all'allegato F[11] che per quelle funzionali;
- la documentazione relativa alla manutenzione contenente almeno gli elementi necessari per lo sviluppo, da parte del SRM, del piano di manutenzione. Tale documentazione dovrà essere valutata da NoBo e DeBo per quanto di competenza**.**

L'Agenzia, a seguito dell'accettazione dei rapporti di valutazione, potrà concordare con il richiedente e con il VIS l'effettuazione di una visita al veicolo oggetto della richiesta di autorizzazione di messa in servizio, per verificare l'eliminazione delle eventuali non conformità riscontrate. La conclusione con esito positivo delle suddette attività, è propedeutica ai fini dell'avanzamento della richiesta di autorizzazione di messa in servizio di cui al successivo paragrafo.

8.5 Richiesta di autorizzazione di messa in servizio

A positiva conclusione delle procedure di verifica di conformità previste per ciascun procedimento tecnico e completato l'inserimento nella banca dati ERATV[12] dei dati tecnici di competenza del richiedente relativi al tipo di veicolo e l'inserimento in ERADIS dei riferimenti alle dichiarazioni "CE" di verifica, il richiedente invia all'Agenzia la richiesta di autorizzazione di messa in servizio, utilizzando il modello riportato nell'allegato A1. Tale richiesta deve essere in bollo e prevedere un bollo per la risposta (vedi §16).

La richiesta deve essere corredata dalla seguente documentazione:

- Dichiarazione "CE" di verifica con i seguenti allegati:
  - Certificato di verifica;
  - Certificato "CE" di esame del tipo o Certificato "CE" di esame del progetto;
  - Documentazione tecnica allegata ai suddetti attestati, comprensiva del Rapporto di Valutazione dei Rischi (*risk assessment report*) e relativi allegati, relativamente agli aspetti di integrazione sicura dei sottosistemi fra loro e del veicolo con la rete;
  - Allegato H1.

  Tale dichiarazione potrà riferirsi al veicolo a condizione di richiamare al suo interno le dichiarazioni "CE" di ciascun sottosistema costituente il veicolo.

Se la documentazione tecnica è stata parzialmente già fornita nella fase di avanzamento del procedimento sarà necessario farne specifico riferimento ed eventualmente integrare con quella mancante, secondo lo schema di cui all'allegato B.

[11] Per quanto applicabile in funzione della tipologia di veicolo.

[12] Mediante accesso via web all'indirizzo http://eratv.era.europa.eu/eratv.

La richiesta di cui sopra costituisce **l'avvio del procedimento amministrativo** ai sensi della L. 7 agosto 1990, n. 241.

8.6 Rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio

A conclusione positiva del processo di autorizzazione, compreso l'accertamento dell'avvenuto pagamento dei costi relativi e del corretto inserimento nella banca dati ERATV dei dati tecnici di competenza del richiedente relativi al tipo di veicolo, l'Agenzia rilascia il documento di Autorizzazione di messa in servizio del veicolo che, per ogni elemento che lo costituisce, riporterà il NEV come previsto dal D. Lgs. 191/2012, art. 32 comma 1

Tale autorizzazione può essere emessa in forma temporanea nel caso in cui l'Agenzia consideri che il veicolo possa essere messo in servizio sotto condizioni o prescrizioni (vedi §8.6.1). Tali prescrizioni potranno richiedere evidenza dell'adeguatezza del piano di manutenzione del veicolo oggetto di autorizzazione.

La prima autorizzazione di messa in servizio di veicoli conformi alle STI (§7.3) e non conformi alle STI (§7.5), sarà emessa entro tre mesi dal ricevimento della richiesta di cui al precedente §8.5.

L'autorizzazione di messa in servizio di veicoli conformi alle STI che necessitano di autorizzazioni supplementari (§7.4) sarà emessa secondo le tempistiche riportate all'art. 22 comma 7 del D.Lgs. 191/2010.

L'autorizzazione di messa in servizio di veicoli non conformi alle STI che necessitano di autorizzazioni supplementari (§7.6) sarà emessa secondo le tempistiche riportate all'art. 24 comma 5 del D.Lgs. 191/2010.

Nei casi in cui l'Agenzia esprima decisioni negative debitamente motivate, vale quanto previsto all'art. 20 commi 7 e 8 del D.Lgs. 191/2010.

In tutti i casi la suddetta autorizzazione conclude il procedimento amministrativo ai sensi dell'art.2, comma 1 della L. 7 agosto 1990, n. 241.

8.6.1 Rilascio di autorizzazione di messa in servizio temporanea

Nel caso in cui il veicolo oggetto di autorizzazione di messa in servizio non soddisfi pienamente i requisiti di sicurezza definiti dagli standard tecnici ad esso applicabili (non conformità), l'Agenzia può rilasciare un'autorizzazione di messa in servizio temporanea contenente idonee misure mitigative, comprensive anche di un monitoraggio in esercizio dei veicoli.

Tali non conformità devono essere eliminate dal richiedente entro tempi definiti dall'Agenzia.

L'evidenza della risoluzione delle non conformità deve essere fornita all'Agenzia entro e non oltre i 30 giorni solari antecedenti la data di scadenza dell'autorizzazione rilasciata, per consentirne la proroga del periodo di validità o l'aggiornamento.

La validità dell'autorizzazione temporanea è definita dall'Agenzia in base alle prescrizioni e alle limitazioni indicate.

L'autorizzazione di messa in servizio temporanea consente l'aggiornamento dei dati relativi al veicolo nel registro RIN o in altro registro europeo. Nel caso di registrazione in Italia, ANSF fornirà anche il codice relativo all'avvenuta iscrizione del tipo di veicolo nel registro ERATV.

Può verificarsi che le non conformità o le prescrizioni dell'Agenzia comportino una alterazione o limitazione delle caratteristiche del tipo di veicolo rispetto alle sue caratteristiche nominali (ad esempio nel caso di limitazione della velocità massima). In questo caso il tipo di veicolo sarà registrato nell'ERATV con le limitazioni relative alle caratteristiche nominali, in base alle quali è stato autorizzato.

Nel periodo di validità dell'autorizzazione temporanea sarà possibile autorizzare la messa in servizio per conformità di veicoli uguali al tipo autorizzato come disciplinato al successivo §9. L'autorizzazione per conformità farà riferimento[13] alla prima autorizzazione rilasciata e mutuerà da essa le stesse prescrizioni/limitazioni nonché il periodo di validità.

[13] Individuato dal NIE associato all'autorizzazione del tipo

La risoluzione di tutte le non conformità comporterà l'emissione/aggiornamento di un'autorizzazione di messa in servizio senza prescrizioni. Nel caso in cui, a seguito della risoluzione delle non conformità, cambino le caratteristiche del tipo di veicolo iscritte nel registro ERATV si provvederà all'individuazione di un nuovo tipo di veicolo. In questo caso, da questo momento in poi l'Agenzia non concederà più autorizzazioni per conformità al tipo precedentemente registrato e quindi tutti i veicoli a seguire dovranno essere conformi al nuovo tipo, ed essere quindi esenti da non conformità.

Nel caso in cui la risoluzione delle non conformità non comporti la modifica del tipo così come registrato in ERATV, le nuove autorizzazioni per conformità saranno rilasciate dall'Agenzia con riferimento al tipo autorizzato, ma nella configurazione finale derivante dalla risoluzione delle non conformità, come riportata nel provvedimento autorizzativo.

Per la flotta già in esercizio sarà stabilito un tempo di adeguamento tramite concessione di una proroga della validità dell'autorizzazione temporanea di messa in servizio precedente. Tale proroga sarà subordinata all'invio da parte del richiedente, d'intesa con le Imprese interessate, di un programma impegnativo che riporti la tempistica di adeguamento per ciascun veicolo che è stato autorizzato per conformità al tipo precedentemente autorizzato, e che quindi continua ad essere soggetto alle originarie prescrizioni/limitazioni. Al termine delle attività, dovrà essere inviata esplicita dichiarazione dalla quale risulti l'adeguamento dell'intera flotta. I veicoli che risulteranno ancora da adeguare alla scadenza della validità dell'autorizzazione saranno da considerare non più autorizzati e, conseguentemente, le rispettive registrazioni nel RIN verranno sospese. Al fine di monitorare il programma di adeguamento comunicato, l'Agenzia si riserva di effettuare verifiche ispettive a campione sui veicoli durante il periodo interessato dall'adeguamento ed al termine dello stesso.

Sebbene il richiedente sia tenuto a risolvere le non conformità entro la scadenza della prima autorizzazione temporanea ricevuta, provvedendo successivamente all'adeguamento della flotta nei termini sopra indicati, l'Agenzia può procedere alla concessione di una proroga dell'autorizzazione temporanea rilasciata, a condizione che:

- esistano giustificati ed oggettivi motivi che hanno impedito al richiedente di non risolvere tutte le non conformità riscontrate;
- il richiedente abbia provveduto nel periodo di validità della prima autorizzazione temporanea almeno ad una risoluzione parziale delle non conformità sul tipo di veicolo, eliminando quelle di maggiore rilevanza.

Diversamente, l'Agenzia si riserva la facoltà di non concedere ulteriori proroghe o aggiornamenti dell'autorizzazione che non siano legati alla risoluzione delle prescrizioni in vigore.

Nel caso sia concessa una proroga dell'autorizzazione temporanea, il richiedente deve adeguare la flotta "autorizzata in conformità" allo stato del veicolo oggetto di quest'ultima autorizzazione entro la scadenza della nuova autorizzazione, restando inteso che, se questa prescrizione non sarà rispettata, per i veicoli non adeguati decadrà l'autorizzazione in vigore.

Anche in questo caso l'adeguamento della flotta dovrà avvenire con le modalità sopra descritte.

9 Procedura di autorizzazione di messa in servizio di veicoli conformi al tipo autorizzato

Le richieste di autorizzazione sono presentate dal richiedente, in quanto titolare dell'autorizzazione di messa in servizio del tipo di veicolo con le modalità riportate al successivo §15.2.

Il procedimento di autorizzazione comprende tutti i sottosistemi che compongono il veicolo.

9.1 Procedure per la verifica di conformità al tipo di veicolo

Per i veicoli conformi ai requisiti STI, la verifica "CE" dei sottosistemi che costituiscono il veicolo dovrà essere effettuata rispettando le procedure previste dagli allegati V "Dichiarazione di verifica dei sottosistemi" e VI "Procedura di verifica dei sottosistemi" del D.Lgs. 191/2010 e s.m.i.

Per i veicoli conformi ai requisiti stabiliti dalle norme tecniche nazionali notificate, oppure per i veicoli non completamente conformi alle STI (laddove sussistano punti in sospeso, casi specifici o deroghe rispetto alle pertinenti STI dei sottosistemi che costituiscono il veicolo), il DeBo dovrà istruire la procedura di verifica dei sottosistemi strutturali, di cui all'allegato VI del D.Lgs. 191/2010 e s.m.i., per la parte norme tecniche nazionali notificate.

Alla conclusione delle procedure previste dai suddetti moduli gli organismi incaricati della procedura di verifica (NoBo/DeBo) dovranno rilasciare al richiedente il certificato di verifica e il richiedente dovrà di conseguenza redigere la dichiarazione "CE" di verifica, entrambi per ciascun sottosistema costituente il veicolo interessato.

Gli organismi incaricati della procedura di verifica (NoBo/DeBo) dovranno informare l'Agenzia circa le approvazioni dei sistemi di gestione della qualità rilasciate o ritirate, e, periodicamente o su richiesta, mettere a disposizione dell'Agenzia l'elenco delle approvazioni del sistema di gestione della qualità rifiutate, sospese o altrimenti limitate.

Il certificato di verifica e la dichiarazione "CE" di verifica, redatti dal NoBo/DeBo e dal richiedente per ciascun sottosistema costituente il veicolo, dovranno indicare il veicolo/i interessato/i (i veicoli devono essere identificati con la loro matricola punzonata sul telaio). I numeri possono essere anche riportati in allegato al certificato/dichiarazione.

Qualora si renda necessaria l'esecuzione di prove in linea su veicoli di serie, propedeutiche alla compilazione della dichiarazione di conformità ad un tipo autorizzato secondo quanto previsto dall'allegato I, da allegare alla richiesta di autorizzazione di messa in servizio di cui al successivo paragrafo 9.3, il titolare dell'autorizzazione di messa in servizio del tipo di veicolo dovrà richiedere all'Agenzia un'autorizzazione temporanea all'esecuzione delle prove in linea del veicolo conforme al tipo di veicolo. A corredo della domanda dovranno essere fornite:

- dichiarazione di costruzione in conformità al tipo autorizzato;
- certificato di approvazione del sistema di gestione della qualità del richiedente da parte del NoBo/DeBo come previsto dalle procedure riferite dai moduli applicati;
- indicazione dell'organismo che svolgerà il ruolo di *testing authority* (VIS o Impresa come sotto specificato);
- formale accettazione da parte dell'Impresa prescelta o del VIS incaricato del ruolo di responsabile dell'esecuzione delle prove;
- dossier di accettazione di sicurezza per la definizione delle condizioni di circolazione predisposto in conformità a quanto previsto dal Metodo Comune di Sicurezza di cui al regolamento (UE) n. 402/2013;
- identificazione dei veicoli (matricola punzonata sul telaio) sottoposti a prove.

L'autorizzazione temporanea all'esecuzione delle prove in linea rilasciata dall'Agenzia al richiedente sarà valida per tutti i veicoli di serie specificati nella richiesta di autorizzazione, a condizione che le prove si svolgano con le stesse modalità per tutti i veicoli interessati (ad esempio, stessa procedura di prova, stesse DPC, stessa linea, etc.).

La suddetta autorizzazione varrà contestualmente anche come autorizzazione temporanea di messa in servizio per prove (alla quale sarà associato un NIE) dei veicoli interessati ai fini della registrazione nel RIN, se non già registrati in altro registro europeo. In questo ultimo caso, il richiedente dovrà prendere accordi con il titolare della registrazione dei veicoli al fine di aggiornare i dati del registro estero con le informazioni della autorizzazione italiana di cui al presente capitolo.

Nella fattispecie di prove cui si riferisce la presente sezione, il ruolo di *testing authority* può essere svolto dall'Impresa ferroviaria che assicura i servizi di trazione; qualora l'Impresa non sia disponibile ad assumersi tale ruolo, quest'ultimo dovrà essere svolto da un VIS.

Condizione necessaria affinché l'Impresa possa svolgere il ruolo di *testing authority* è che l'Impresa stessa possegga, nell'ambito del proprio SGS, specifiche procedure per la gestione sicura di tali tipologie di prova; l'Impresa dovrà altresì possedere il certificato di sicurezza valido per le tratte in cui si svolgeranno le prove.

9.2 Richiesta di autorizzazione di messa in servizio

A positiva conclusione del processo di verifica CE di cui al precedente §9.1, il richiedente invia all'Agenzia la richiesta di autorizzazione di messa in servizio di veicoli in conformità a un tipo autorizzato utilizzando il modello riportato nell'allegato A2 o A3 secondo i casi. Tale richiesta deve essere in bollo e prevedere un bollo per la risposta (vedi §16).

La richiesta può riferirsi a un singolo veicolo o ad una serie di veicoli[14], in questo secondo caso è necessario che i vari veicoli siano chiaramente identificati nella documentazione da allegare alla richiesta.

Durante il periodo di validità dell'autorizzazione di tipo, le dichiarazioni di conformità al tipo di veicolo possono essere emesse soltanto dal titolare dell'autorizzazione stessa.

La richiesta deve essere corredata della documentazione di seguito indicata:

- allegato I;
- dichiarazione "CE" di Verifica (come indicato negli allegati V e VI del D.Lgs. 191/2010 e s.m.i. e negli stessi moduli) per ciascuno dei sottosistemi strutturali che costituiscono il veicolo; tale dichiarazione potrà riferirsi al veicolo a condizione di richiamare al suo interno le dichiarazioni "CE" di ciascun sottosistema costituente il veicolo;
- allegato H2.

La richiesta di cui sopra costituisce **l'avvio del procedimento amministrativo** ai sensi della L. 7 agosto 1990, n. 241.

9.3 Autorizzazione di messa in servizio di veicoli conformi al tipo di veicolo

A seguito del ricevimento della richiesta di autorizzazione di messa in servizio, previa evidenza dell'avvenuto pagamento dei costi relativi e dell'eventuale effettuazione di verifiche a campione nell'ambito della rete ferroviaria nazionale dalle quali non emergano non conformità ostative, l'Agenzia rilascia il documento di Autorizzazione di messa in servizio del veicolo.

L'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo per conformità a un tipo autorizzato sarà emessa entro tre mesi dal ricevimento della richiesta corredata della relativa dichiarazione di conformità al tipo.

In tutti i casi la suddetta autorizzazione conclude il procedimento amministrativo ai sensi dell'art.2, comma 1 della L. 7 agosto 1990, n. 241.

10 Procedura di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali

Le richieste di autorizzazione, incluse quelle di avvio del procedimento, sono presentate con le modalità riportate al successivo §15.2.

Nel caso di sottosistemi di terra l'autorizzazione di messa in servizio sarà delimitata su base geografica prendendo a riferimento le progressive chilometriche che delimitano la parte del sistema ferroviario nel quale i suddetti sottosistemi sono inseriti. La delimitazione può essere diversa per ciascun sottosistema preso in esame. È auspicabile che la parte delimitata sia il più possibile omogenea per quanto riguarda le caratteristiche tecniche del sottosistema del quale si chiede l'autorizzazione. Nel caso in cui il GI ritenga opportuno modificare i confini della tratta interessata, dovrà essere emessa una nuova autorizzazione.

[14] Veicoli per i quali è già stata emessa la dichiarazione di conformità al tipo autorizzato

10.1 Avvio del procedimento tecnico

La richiesta di avvio del procedimento di autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali di cui al presente capitolo deve pervenire all'Agenzia, da parte del richiedente, attraverso una domanda redatta e sottoscritta secondo il modello riportato nell'allegato C.

Tale richiesta deve essere corredata dalla seguente documentazione preliminare:

a) documentazione tecnica illustrativa del sottosistema oggetto della richiesta di autorizzazione. Tale documentazione, che dovrà contenere tutti gli elementi necessari ad individuare, univocamente, i confini del sottosistema (ivi compresa, a titolo esemplificativo, l'indicazione puntuale dei componenti del sottosistema da autorizzare installati ai limiti del sottosistema stesso), dovrà essere composta da:

   - relazione descrittiva del sottosistema atta ad illustrare la configurazione da autorizzare e le sue caratteristiche tecniche generali;
   - elaborati grafici necessari a permettere l'individuazione delle caratteristiche tipologiche, spaziali, funzionali e tecnologiche del sottosistema da autorizzare. In particolare, tali elaborati dovranno prevedere almeno:
     - Per il sottosistema Infrastruttura: una corografia generale di inquadramento, un elaborato grafico contenente un piano schematico e/o una planimetria del tracciato con evidenza dei limiti del sottosistema e delle pertinenti progressive rispetto ad un sistema di riferimento opportunamente individuato, nonché un numero adeguato di sezioni tipo;
     - Per il sottosistema Energia: una corografia generale di inquadramento, un elaborato grafico contenente uno schema di elettrificazione e/o una planimetria del tracciato con evidenza dei limiti del sottosistema e delle pertinenti progressive rispetto ad un sistema di riferimento opportunamente individuato, nonché un numero adeguato di sezioni tipo;
     - Per il sottosistema Controllo-Comando e Segnalamento a terra: elaborati grafici (piani schematici o schemia blocchi) e/o tabelle di sintesi;
   - laddove il richiedente intenda suddividere in varie parti il sottosistema ai sensi dell'art. 17 comma 5 del D.Lgs. 191/2010 e s.m.i., una relazione tecnica descrittiva di tali parti;
   - per il sottosistema Controllo-Comando e Segnalamento a terra/di bordo: descrizione delle eventuali applicazioni generiche che compongono tale sottosistema e che, ove richiesto, saranno oggetto di specifica autorizzazione come definito al §11 (si veda a tale proposito anche quanto riportato al §7.8 lettera h)).

   Il livello di dettaglio e la scala di rappresentazione dei documenti sopra descritti dovranno essere coerenti con il livello di sviluppo della progettazione del sottosistema oggetto della richiesta di autorizzazione;

b) lista delle specifiche e norme tecniche che il richiedente intende utilizzare per la dimostrazione della conformità del sottosistema ai requisiti previsti per il rilascio dell'autorizzazione. Tale lista deve essere corredata da uno o più rapporti di valutazione relativamente alla completezza e alla pertinenza della documentazione stessa, redatti dagli organismi di valutazione (DeBo/NoBo) incaricati dal richiedente. Eventuali deroghe dall'applicazione delle pertinenti STI dovranno essere gestite sulla base di quanto disposto all'art. 8 del D.Lgs. 191/2010 e s.m.i.;

c) programma di massima per lo svolgimento delle attività previste nel processo di autorizzazione nel quale siano contenuti i tempi e le modalità con cui il richiedente intende affrontare le fasi del processo autorizzativo; il programma dovrà contenere le seguenti informazioni minime:

   - descrizione delle fasi di sviluppo del processo di autorizzazione del sottosistema che tengano conto, ove previsto, delle verifiche di conformità alle Specifiche Tecniche d'Interoperabilità e alle norme nazionali, della compatibilità tecnica e dell'integrazione sicura del sottosistema con la rete;
   - elenco dei soggetti coinvolti in ciascuna delle fasi e le responsabilità di ciascuno;

- piano della documentazione;

d) versione preliminare dell'analisi degli eventi pericolosi e dei rischi associati;

e) dichiarazione con la quale si attribuisce l'incarico a uno o più Organismi Notificati, ove necessario;

f) documentazione con la quale attribuisce l'incarico a uno o più Verificatori Indipendenti di Sicurezza, ai fini dello svolgimento del processo di autorizzazione presso l'Agenzia, indicando i ruoli ricoperti dal VIS stesso (organismo di valutazione del rischio, DeBo).

Resta inteso che qualora parte della suddetta documentazione sia già stata presentata allegata al fascicolo previsto dall'art. 19 del D.Lgs. 191/2010 in caso di rinnovo o ristrutturazione (si veda §7.2.3.2), quanto richiesto ai sopra riportati punti a)-f) è da considerarsi come integrazione di quanto già consegnato ad ANSF.

Il programma di massima per lo svolgimento del processo di autorizzazione sarà aggiornato nel corso dello svolgimento del processo di autorizzazione in relazione alle circostanze sopravvenute.

Entro un mese dal ricevimento della richiesta da parte del richiedente l'Agenzia convocherà una riunione con il richiedente, il Verificatore Indipendente di Sicurezza e, ove richiesto, l'organismo notificato, incaricati dal richiedente stesso. In tale sede il richiedente effettuerà una presentazione della documentazione allegata alla richiesta.

Entro il mese successivo dalla data della predetta riunione, qualora ne sussistano le condizioni, l'Agenzia rilascia il proprio nulla osta allo sviluppo del sottosistema oggetto della richiesta di autorizzazione, oppure comunica le eventuali integrazioni e modifiche da apportare alla documentazione proposta.

In questo secondo caso, entro il mese successivo dal ricevimento della documentazione integrativa, se richiesta, ovvero entro il mese successivo dalla data della suddetta riunione, l'Agenzia, qualora ne sussistano le condizioni, rilascia il proprio nulla osta allo sviluppo del sottosistema oggetto della richiesta di autorizzazione.

Al termine della attività di definizione della documentazione preliminare il richiedente, con riferimento al programma concordato, potrà procedere all'invio della documentazione tecnica secondo quanto previsto dal piano della documentazione.

Il suddetto nulla osta, da intendersi come parere di fattibilità del progetto così come descritto in tale fase preliminare, costituisce condizione necessaria per procedere con le successive fasi del processo autorizzativo.

10.2 Effettuazione di prove

Per l'effettuazione di eventuali attività di prova che hanno una rilevanza ai fini dell'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali si applicano, in linea di principio, le stesse regole definite al §11 alla sezione "Prove di convalida". Per altre tipologie di prova si applicano, ove pertinenti, i principi definiti al medesimo §11 alla sezione "Altre tipologie di prova".

Per il sottosistema materiale rotabile si applica quanto previsto al §8.

10.2.1 *Switch-off* impianto

Nel caso in cui la messa in servizio del sottosistema preveda attività (incluse prove) che comportino il passaggio senza soluzione di continuità dalla configurazione in esercizio (di seguito configurazione originale) a quella subentrante[15], il richiedente deve definire una procedura di migrazione fra le due configurazioni.

10.2.1.1 Finalità

La procedura di *switch-off* deve:

[15] Tale fattispecie può interessare:

- Un sottosistema in esercizio oggetto di rinnovo/ristrutturazione/modifica;
- L'inserimento di un nuovo sottosistema nel contesto ferroviario in esercizio.

- individuare il responsabile del GI che ha delega alla messa in servizio del sottosistema;
- fornire una descrizione esaustiva delle attività da compiere, dei ruoli e delle responsabilità di tutti i soggetti coinvolti;
- prevedere modalità di prova che siano adeguate alla verifica del rispetto dei requisiti essenziali della porzione di sottosistema interessata dallo *switch-off* ;
- giustificare che le attività da porre in essere nello *switch-off* non incidono sul rispetto dei requisiti essenziali da parte delle porzioni di sottosistema non interessate dallo *switch-off* stesso.

La procedura deve essere valutata da un VIS in termini di esaustività e adeguatezza dei punti sopra richiamati.

La procedura deve integrare la documentazione tecnica a supporto della dichiarazione "CE" di verifica di cui al successivo §10.3.

10.2.1.2 Procedura

La procedura di switch-off prevede le attività di seguito indicate:

a) il richiedente inoltra la richiesta di autorizzazione di messa in servizio come dettagliato al successivo punto §10.3, corredata della dichiarazione "CE" di verifica e relativi allegati; tra gli allegati verrà inclusa la suddetta procedura e il relativo rapporto di valutazione per la gestione delle attività finalizzate allo *switch-off*;

b) l'Agenzia, a seguito dell'istruttoria con esito positivo, entro un mese dal ricevimento della richiesta rilascia l'autorizzazione di messa in servizio del sottosistema, che sarà da intendersi anche come autorizzazione a procedere con le attività di *switch-off*. La validità di tale autorizzazione è comunque subordinata al buon esito dell'attività di *switch-off*;

c) a prove ultimate, alle quali dovrà obbligatoriamente presenziare il VIS, il responsabile del GI individuato nella procedura di *switch-off*, acquisito il parere formalizzato del VIS sul buon esito delle attività effettuate, procede alla messa in servizio del sottosistema;

d) qualora l'attività di *switch-off* evidenziasse criticità legate alla messa in servizio del sottosistema, il richiedente provvede, ove possibile, all'individuazione e, acquisito il parere in merito da parte VIS, alla messa in atto di opportune misure mitigative;

e) qualora l'attività di *switch-off* evidenziasse criticità legate alla messa in servizio del sottosistema per le quali il richiedente non sia in grado di individuare opportune misure mitigative, il richiedente provvede al ripristino della configurazione originale;

f) nel caso si proceda alla messa in servizio del sottosistema, il responsabile del GI individuato nella procedura di *switch-off* provvede ad anticipare quanto prima (comunque entro i due giorni successivi alla data di messa in servizio) all'Agenzia:
   - il parere formalizzato del VIS, in merito al buon esito delle suddette attività;
   - l'atto con il quale il GI dichiara la messa in servizio del sottosistema;
   - in merito a quanto sopra, qualora l'attività di *switch-off* evidenziasse criticità legate alla messa in servizio del sottosistema tradottesi in limitazioni di esercizio/condizioni applicative, la documentazione di post-attivazione dovrà farne espressa menzione;

g) il richiedente provvede quindi a inviare all'Agenzia la documentazione aggiornata a seguito delle suddette prove. A tale proposito, resta inteso che le uniche modifiche ammesse (rispetto alla configurazione del sottosistema per la quale sia stata già eventualmente emessa la pertinente di dichiarazione "CE" di verifica) in questa fase sono esclusivamente quelle legate ad inderogabili esigenze di taratura e messa a punto degli impianti (ivi incluse, ove applicabile, eventuali modifiche di configurazione di applicazione specifica valutate non rilevanti ai sensi del regolamento (UE) n. 402/2013), e che rimane sotto la completa responsabilità del richiedente la valutazione in merito alla necessità di coinvolgere un NoBo e/o un DeBo per l'aggiornamento degli attestati qualora ne ricorrano le circostanze.

10.3 Dichiarazione intermedia di verifica

Come indicato al §2.2.1 dell'allegato VI del D.Lgs. 191/2010 e s.m.i., su richiesta del richiedente, le verifiche di cui al citato allegato VI possono essere effettuate per parti di un sottosistema o essere limitate a determinate fasi della procedura di verifica. In questi casi, i risultati della verifica possono essere documentati in una "dichiarazione intermedia di verifica" (DIV) rilasciata dall'organismo notificato incaricato.

A questo proposito, con riferimento al D.Lgs. 191/2010 e s.m.i., si precisa quanto segue:

- la DIV deve fare riferimento alla STI rispetto alla quale è stata effettuata la valutazione di conformità;
- il richiedente può richiedere una DIV per ogni parte in cui decida di suddividere il sottosistema;
- ogni parte deve essere verificata in ogni fase come previsto al §2.2.3 dell'allegato VI;
- la DIV è unicamente uno strumento per l'organizzazione del lavoro tra organismi notificati/designati: consente di redigere dichiarazioni su determinate parti verificate rispetto ad alcune o a tutte le fasi previste (progettazione, produzione, prove finali). Tali dichiarazioni possono quindi essere trasferite ad altri assessor che non dovranno ripetere le verifiche su quelle parti/fasi;
- mentre le fasi sono predeterminate (allegato VI, §2.2.3: progettazione, produzione, prove finali), le parti di un sottosistema possono essere liberamente individuate dal richiedente (in funzione delle proprie esigenze). Tuttavia, una DIV non è in ogni caso sufficiente a richiedere la messa in servizio né dell'intero sottosistema né di una sua parte: a tale scopo sarà invece necessario produrre certificato e dichiarazione "CE" di verifica completi;
- nel caso in cui una STI lo preveda esplicitamente (come nel caso della STI CCS), le parti in cui un sottosistema può essere suddiviso sono esplicitamente riportate nella STI stessa (nel caso della STI CCS: protezione treno, comunicazione radio, rilevamento treno). Qualora una di queste parti sia verificata rispetto alle tre fasi previste dal §2.2.3 dell'allegato VI, per tale parte potrà essere emesso un certificato di verifica completo (si veda D.Lgs. 191/2010 art. 17 comma 6), che potrà essere utilizzato per richiederne l'AMIS;
- in tutti i casi invece in cui un sottosistema sia già dotato di AMIS, qualsiasi intervento volto al rinnovo e/o alla ristrutturazione del sottosistema dovrà essere trattato ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 191/2010 (presentazione del fascicolo ad ANSF): indipendentemente dal fatto che ANSF decida in merito alla necessità o meno di riautorizzare il sottosistema, sarà responsabilità del richiedente coinvolgere gli assessor opportuni per verificare se la certificazione CE vigente prima della modifica sia ancora valida o debba essere aggiornata a seguito degli interventi previsti;
- in caso siano state emesse delle DIV, l'organismo notificato responsabile della verifica del sottosistema tiene conto di tali DIV e, prima di emettere il proprio certificato di verifica:
    a. verifica che le DIV coprano correttamente i pertinenti requisiti della(e) STI;
    b. verifica tutti gli aspetti che non sono coperti dalle DIV;
    c. verifica le prove del sottosistema nel suo complesso.

10.4 Dichiarazione "CE" e certificato di verifica: contenuti minimi

Gli allegati V e VI della direttiva 2008/57/CE, così come modificati dalla direttiva 2014/106/UE del 5 dicembre 2014, riportano i contenuti minimi, rispettivamente, della dichiarazione "CE" di verifica e della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica.

In merito a quanto riportato nell'allegato V, punto 1., lettera j), dove si legge che la dichiarazione "CE" di verifica deve contenere "*tutte le disposizioni pertinenti, provvisorie o definitive, cui devono rispondere i sottosistemi, in particolare, ove necessario, tutte le limitazioni o condizioni di esercizio*", si precisa che certificati e dichiarazioni "CE" devono riportare esclusivamente eventuali prescrizioni, limitazioni o condizioni di esercizio scaturite dall'analisi del DeBo/NoBo, fornendo comunque formale evidenza anche di un'eventuale assenza delle stesse.

10.5 Richiesta di autorizzazione di messa in servizio

A positiva conclusione delle attività di verifica della conformità previste dal processo, il richiedente invia all'Agenzia la richiesta di autorizzazione di messa in servizio del sottosistema (qualora già non inviata come da §10.2.1), redatta e sottoscritta secondo il modello riportato nell'allegato C1. La richiesta deve essere in bollo e prevedere un bollo per la risposta (vedi §16).

La richiesta deve essere corredata dalla seguente documentazione:

- dichiarazione "CE" di verifica con i seguenti allegati:
    - certificato di verifica;
    - dichiarazione "CE" di conformità/idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità incorporati nel sottosistema;
    - documentazione tecnica allegata ai suddetti certificati, inclusi, ove applicabile, i dati necessari all'aggiornamento del registro della rete ferroviaria nazionale (RINF), comprensiva del Rapporto di Valutazione dei Rischi (Risk assessment report) e relativi allegati, relativamente agli aspetti di integrazione sicura del sottosistema rispetto al sistema in cui sarà utilizzato;
    - la citata documentazione tecnica deve contenere la documentazione relativa alla manutenzione del sottosistema;
    - la citata documentazione tecnica deve definire i requisiti a cui il sottosistema è dichiarato rispondere;
    - la citata documentazione tecnica deve fornire esplicita evidenza della rispondenza dei sopracitati requisiti ai principi di sicurezza, per quanto applicabili al sottosistema in esame, stabiliti nell'RCF*;*
    - per quanto attiene ai "*certificati CE emessi in conformità all'ulteriore legislazione derivata dal Trattato*" di cui al §2.4 dell'allegato VI della direttiva 2008/57/CE e s.m.i., la citata documentazione tecnica deve fornire evidenza della conformità alle altre direttive di armonizzazione tecnica basate sui principi del "Nuovo Approccio" o dell'"Approccio Globale". Maggiori approfondimenti sul tema possono essere desunti dalla *Recommendation For Use* RFU-STR-013 scaricabile dal sito web dell'NB-Rail (http://www.nb-rail.eu/);
    - Allegato H3.

La richiesta deve indicare il nominativo del soggetto responsabile e il luogo di conservazione della documentazione.

In merito all'obbligo di fornire evidenza della certificazione "CE" dei componenti di interoperabilità eventualmente inclusi nel sottosistema, si evidenzia che, relativamente al sottosistema Controllo-Comando e Segnalamento, anche i componenti di interoperabilità facenti parte dei sistemi di classe B (ad esempio, per SCMT, eurobalise ed encoder) devono essere dotati di dichiarazione "CE" di conformità e che la STI CCS non consente l'inserimento nel pertinente sottosistema di componenti di interoperabilità privi di tale dichiarazione.

È opportuno inoltre che nella verifica del sottosistema gli organismi di valutazione prestino particolare attenzione agli elementi del sottosistema non individuati quali componenti di interoperabilità nella/e STI applicabile/i, ma dei quali è nota la rilevanza ai fini della sicurezza dell'esercizio (es. deviatoi) e, più in generale, ai fini del soddisfacimento dei pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato III del D.Lgs. 191/2010: si veda anche §7.8 lettera i).

Se la documentazione tecnica è stata parzialmente già fornita nella fase di avanzamento del procedimento tecnico sarà necessario farne specifico riferimento ed eventualmente integrare con quella mancante.

La richiesta di cui sopra costituisce **l'avvio del procedimento amministrativo** ai sensi della L. 7 agosto 1990, n. 241.

10.6 Rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio

Il processo da seguire per l'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema strutturale è specificato al capo IV del D.Lgs. 191/2010 e dettagliato negli allegati V e VI dello stesso decreto. A questo proposito, si precisa che le procedure

di verifica "CE" a cui il sottosistema deve essere sottoposto sono identiche sia per gli aspetti coperti da STI che per quelli coperti da norme nazionali: il completamento di tali procedure di verifica consentirà al richiedente, ove ne ricorrano le condizioni, di dichiarare, sotto la sua esclusiva responsabilità, che il sottosistema interessato soddisfa i requisiti della pertinente legislazione dell'Unione comprese tutte le pertinenti norme nazionali.

Pertanto, NoBo e DeBo svolgono le attività di propria pertinenza e raccolgono le evidenze raccolte nel certificato di verifica di cui all'allegato VI del D.Lgs. 191/2010. Tale certificato:

- deve indicare le STI rispetto alle quali è stata effettuata la valutazione di conformità;
- quando un sottosistema non è stato valutato per la sua conformità a tutte le STI pertinenti (ad esempio in caso di deroga, applicazione parziale di STI per ristrutturazione o rinnovo, periodo transitorio di una STI o caso specifico), deve fornire il riferimento preciso alle STI o alle loro parti la cui conformità non è stata esaminata dall'organismo notificato durante la procedura di verifica;
- nel caso in cui si applichino le norme nazionali, deve contenere un riferimento preciso alle norme nazionali la cui conformità è stata esaminata dal DeBo;

Nel caso limite in cui la procedura di verifica "CE" debba perfezionarsi rispetto all'applicazione esclusiva di norme nazionali, il processo di verifica conduce comunque all'emissione di un certificato di verifica da parte del DeBo.

Il richiedente emette la dichiarazione "CE" di verifica di cui al primo paragrafo del presente capitolo sulla base delle risultanze riportate nel certificato di verifica.

Per i veicoli, come già riportato al §7.7, le procedure di verifica da utilizzare per la certificazione "CE" dei sottosistemi costituenti i veicoli stessi sono definite nei moduli indicati dalle STI pertinenti.

Per i sottosistemi strutturali di terra che ricadono fuori dal campo di applicazione delle STI, i moduli da utilizzare per il processo nazionale di verifica sono gli stessi di quelli previsti dalle STI alle quali il sottosistema può essere ricondotto. In particolare, gli apparati centrali (ACEI, ACC, ACS, ACC-M, ecc.) devono essere trattati in conformità alla STI Controllo-Comando e Segnalamento.

La documentazione prevista dai suddetti moduli (certificazioni/attestati, dichiarazioni) copre anche la verifica "CE" delle applicazioni generiche, prodotti generici e componenti facenti parti del sottosistema CCS in esame. Per la verifica dei suddetti elementi si applica comunque il processo CENELEC, come previsto al §11.

A conclusione positiva del processo di autorizzazione, compreso l'accertamento dell'avvenuto pagamento dei costi relativi, l'Agenzia rilascia il documento di Autorizzazione di messa in servizio del sottosistema, come prima autorizzazione o a seguito di una sua modifica.

Tale autorizzazione è rilasciata entro un mese dal ricevimento della richiesta di cui al §10.5.

Tale autorizzazione può essere emessa in forma temporanea nel caso in cui l'Agenzia consideri che il sottosistema possa essere messo in servizio sotto condizioni o prescrizioni.

Qualora la domanda di autorizzazione abbia riguardato l'intero sottosistema (caso considerato nel presente paragrafo), non è previsto il rilascio di un'autorizzazione separata di messa in servizio per le applicazioni generiche (1e specifiche) o di un'autorizzazione all'utilizzo per i prodotti generici o componenti facenti parti del sottosistema autorizzato, salvo il caso in cui vengano presentate esplicite richieste (anche da parte di richiedenti diversi) con separate istanze in conformità a quanto normato al §11 (si veda a tale proposito anche quanto riportato al §7.8 lettera h)).

In tutti i casi la suddetta autorizzazione conclude il procedimento amministrativo ai sensi dell'art.2, comma 1 della L. 7 agosto 1990, n. 241.

11 Procedura di autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche e prime specifiche, di prodotti generici o componenti

Le richieste di autorizzazione sono presentate con le modalità riportate al successivo §15.2.

Per la verifica di conformità ai requisiti essenziali delle applicazioni generiche e prime specifiche e dei prodotti generici e componenti non è prevista l'applicazione dei moduli di cui alla decisione 713/2010/UE. La verifica viene effettuata secondo il processo CENELEC, come precisato ai successivi punti.

11.1 Avvio del procedimento tecnico

La richiesta di avvio del procedimento di autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche (prime specifiche), di prodotti generici o componenti per il segnalamento ferroviario, di terra e di bordo deve pervenire all'Agenzia, da parte del richiedente, attraverso una domanda sottoscritta dal richiedente e conforme rispettivamente all'Allegato C o D.

Tale richiesta deve essere corredata dalla seguente documentazione preliminare:

a) relazione descrittiva dell'applicazione generica/prodotto generico o componente contenente almeno i seguenti elementi:
   - contesto applicativo: tale descrizione deve rappresentare con sufficiente livello di dettaglio le funzionalità, i punti di interazione, le circostanze operative e le condizioni ambientali di impiego;
   - descrizione funzionale;
   - valutazione preliminare di applicabilità delle STI e delle norme nazionali. Eventuali deroghe all'applicazione delle pertinenti STI dovranno essere gestite sulla base di quanto disposto all'art. 8 del D.Lgs. 191/2010 e s.m.i.;
   - configurazione da autorizzare, incluse le sue caratteristiche tecniche;

b) versione preliminare del Piano della Documentazione, contenente una lista di riferimento delle specifiche e delle norme tecniche che il richiedente intende utilizzare per la dimostrazione della conformità dell'applicazione generica/prodotto generico o componente ai requisiti previsti per il rilascio dell'autorizzazione. Tale lista deve essere corredata da uno o più rapporti di valutazione relativamente alla completezza e alla pertinenza della documentazione stessa, redatti degli organismi di valutazione (VIS/DeBo/NoBo) incaricati dal richiedente;

c) versione preliminare dell'analisi degli eventi pericolosi e dei rischi associati;

d) elenco dei soggetti che il richiedente intende coinvolgere nel processo autorizzativo, incluso il nominativo del/i VIS e dell'eventuale organismo notificato/designato che il richiedente intende incaricare;

e) ove già disponibile, programma di massima per lo svolgimento delle attività previste nel processo di autorizzazione nel quale siano contenuti i tempi e le modalità con cui il richiedente intende affrontare le fasi del processo autorizzativo;

Resta inteso che qualora parte della suddetta documentazione sia già stata presentata allegata al fascicolo previsto dall'art. 19 del D.Lgs. 191/2010 in caso di rinnovo o ristrutturazione (si veda §7.2.3.2), quanto richiesto ai sopra riportati punti a)-e) è da considerarsi come integrazione di quanto già consegnato ad ANSF.

Entro un mese dal ricevimento della richiesta da parte del richiedente, l'Agenzia convoca una riunione con il richiedente, il Verificatore Indipendente di Sicurezza e, ove richiesto, con l'organismo notificato, incaricati dal richiedente stesso. In tale sede il richiedente effettua una presentazione della documentazione allegata alla richiesta.

Entro il mese successivo dalla data della predetta riunione, qualora ne sussistano le condizioni, l'Agenzia rilascia il proprio nulla osta allo sviluppo dell'applicazione generica/prodotto generico o componente oggetto della richiesta di autorizzazione, oppure comunica le eventuali integrazioni e modifiche da apportare alla documentazione proposta.

In questo secondo caso, entro il mese successivo dal ricevimento della documentazione integrativa, se richiesta, ovvero entro il mese successivo dalla data della suddetta riunione, l'Agenzia rilascia il proprio nulla osta allo sviluppo dell'applicazione generica/prodotto generico o componente oggetto della richiesta di autorizzazione.

Il suddetto nulla osta, da intendersi come parere di fattibilità del progetto così come descritto in tale fase preliminare, costituisce condizione necessaria per procedere con le successive fasi di seguito descritte.

11.2 Definizione dei processi

L'autorizzazione all'utilizzo di un'applicazione generica, di un prodotto generico o componente si basa sulle evidenze documentali che il richiedente produrrà verso l'Agenzia nel corso del procedimento di seguito descritto, e che saranno raccolte nel dossier di accettazione di sicurezza (vedi §11.3.3). Tale dossier, redatto dal richiedente, conterrà anche uno o più rapporti di valutazione prodotti dal/i VIS incaricati.

L'accettazione di sicurezza è l'atto conclusivo delle attività svolte dal richiedente per una specifica fase. Esso determina l'attestazione della validità e dell'idoneità dei documenti emessi nel processo in oggetto, ed include la positiva verifica dei documenti stessi.

Il richiedente deve garantire, sulla base delle risultanze prodotte dal VIS:

- la completezza e l'adeguatezza dei requisiti delle funzioni di sicurezza e di quelli relativi all'integrità per la sicurezza di applicazioni e prodotti in oggetto (SRS);
- la validità e l'adeguatezza della normativa di esercizio e di manutenzione applicata;
- la validità e l'adeguatezza del processo di gestione della sicurezza, che comprende anche l'identificazione delle situazioni pericolose e delle soluzioni adottate (registro degli eventi pericolosi);

e, in particolare, il dossier di accettazione di sicurezza deve riportare almeno le evidenze relative a:

- definizione dell'applicazione generica/prodotto generico;
- definizione sufficientemente dettagliata del contesto applicativo, ovvero definizione delle funzionalità, dei punti di interazione, delle circostanze operative e delle condizioni ambientali di impiego;
- normativa di riferimento/applicabile;
- definizione dei requisiti applicabili e valutazione degli aspetti funzionali;
- valutazione degli aspetti di sicurezza, inclusa la rispondenza dei suddetti requisiti ai principi di sicurezza, per quanto applicabili al PG/AG in esame, stabiliti nell'RCF;
- problematiche emerse nel corso della valutazione degli aspetti funzionali e di sicurezza;
- analisi di intrusività per il sistema ferroviario esistente;
- registro degli eventi pericolosi;
- configurazione;
- verifica della compatibilità tecnica e delle condizioni di sicurezza con i sottosistemi strutturali coinvolti;
- piano della sicurezza.

In tale documento dovrà inoltre essere riportata l'evidenza di:

- assunzioni (profilo di missione);
- condizioni applicative;
- norme di esercizio e di manutenzione;
- requisiti di sistema;
- deviazioni e deroghe dalle norme di riferimento;

connessi alla richiesta di autorizzazione.

Il VIS deve valutare l'intero processo autorizzativo, ed in particolare l'adeguatezza, correttezza e completezza:

- della definizione di applicazione generica/prodotto generico e del suo contesto applicativo;
- dell'identificazione degli hazard e della relativa analisi del rischio;

- delle fasi di valutazione e accettazione del rischio (criteri di accettazione correttamente applicati);
- della fase di dimostrazione della conformità ai requisiti di sicurezza (misure di sicurezza individuate efficacemente implementate – Accettazione da parte degli operatori delle condizioni applicative ad essi esportate);
- del registro degli eventi pericolosi.

Il processo di seguito descritto comprende la dimostrazione dei requisiti di sicurezza dell'applicazione generica, del prodotto generico o del componente oggetto di autorizzazione, e la verifica della compatibilità tecnica e dell'integrazione sicura degli stessi nei sottosistemi all'interno dei quali essi saranno integrati.

11.3 Procedimento per il rilascio dell'autorizzazione all'utilizzo

Il rilascio da parte dell'Agenzia dell'autorizzazione all'utilizzo di un'applicazione generica (e prima specifica), di un prodotto generico o componente si basa sul dossier di accettazione di sicurezza redatto dal richiedente.

11.3.1 Predisposizione dei documenti di valutazione dei rischi e di dimostrazione della conformità ai requisiti di sicurezza

Le attività descritte nel presente capitolo sono svolte dal richiedente e prevedono la valutazione finale da parte dei VIS (vedi §11.3.2).

In questa fase il richiedente, tramite il suo organismo tecnico, svolge le attività di V&V previste dal proprio Sistema di Gestione della Sicurezza o equivalente.

Il richiedente deve prevedere la creazione di tutta la documentazione concordata con il VIS e riportata nel Piano della Sicurezza per le fasi 2-10 della norma EN 50126. Qualora l'applicazione generica includa componenti di interoperabilità, la documentazione sarà integrata dai certificati "CE" di conformità/idoneità all'uso dei componenti stessi.

Il richiedente deve documentare il procedimento di valutazione dei rischi utilizzato per valutare i livelli di sicurezza e la conformità ai requisiti di sicurezza precedentemente definiti, in modo che tutti i documenti necessari per dimostrare la corretta applicazione del procedimento di gestione dei rischi siano a disposizione dell'organismo di valutazione. Esso deve includere anche la valutazione tecnica attestante l'idoneità di un prodotto/applicazione ferroviaria all'uso cui è destinato basata sulla conformità ai requisiti prescritti.

Qualora si renda necessaria l'esecuzione di prove in campo con impatto su un sistema in esercizio, tali prove, definite dal richiedente, sono soggette ad esplicita autorizzazione rilasciata dall'Agenzia.

11.3.1.1 Prove

Il processo di sviluppo e messa in servizio di un'applicazione generica o di un prodotto generico o componente richiede, normalmente, l'esecuzione di prove di laboratorio e di prove in campo.

Al fine di definire ruoli e responsabilità dei soggetti coinvolti nelle prove, è utile suddividere le medesime in categorie individuate in base a criteri di finalizzazione, localizzazione e modalità esecutive.

Finalizzazione:

- prove finalizzate alla definizione dei requisiti funzionali o delle specifiche di sistema;
- prove finalizzate allo sviluppo;
- prove finalizzate alla verifica dei requisiti di sicurezza nell'ambito del processo di V&V del fabbricante definito dalla norma EN 50126;
- prove di convalida del sistema finalizzate alla valutazione indipendente delle risultanze delle attività di V&V da parte VIS/NoBo, ai sensi della norma EN 50126;
- prove finalizzate all'accettazione del sistema (nel caso in cui il richiedente sia un GI o una IF):

  - senza switch-off impianto;
  - con *switch-off* impianto (vedi §10.2.1);
- prove finalizzate alla verifica di requisiti contrattuali nell'ambito dei rapporti intercorrenti fra committente e fornitore.

Localizzazione:

- prove di laboratorio;
- prove in campo con interferenza sull'esercizio;
- prove in campo senza interferenza sull'esercizio.

Modalità esecutive:

- prove strumentali;
- prove funzionali.

Quanto descritto ai successivi paragrafi, circa la possibilità di effettuare alcune prove sotto la diretta responsabilità del GI si applica al sottosistema CCS di bordo solo nell'ambito del processo autorizzativo relativo ad un'applicazione generica/prima specifica, ove tale processo richieda l'impiego strumentale di veicoli già registrati nel RIN o in altro registro europeo, nei limiti d'utilizzo derivanti dai vincoli e dalle condizioni autorizzate per i veicoli stessi.

Nel contesto autorizzativo di un veicolo, le prove necessarie a verificare l'integrazione sicura di un'applicazione specifica relativa al sottosistema CCS di bordo sono eseguite nel rispetto delle procedure specificate per i veicoli al §8. Lo stesso dicasi qualora il processo autorizzativo relativo ad un'applicazione generica/prima specifica sia portato avanti contestualmente alle prove relative al tipo di veicolo. Pertanto, in questi casi la validità dell'autorizzazione rilasciata sarà subordinata a quella del veicolo che dovrà contemplare esplicitamente tali tipologie di prove.

Le casistiche e i ruoli dei soggetti coinvolti nelle attività di prova sono riassunti nella seguente Tabella 1:

		Localizzazione		
Finalizzazione	***Operatori***	**Di laboratorio**	**In campo senza interferenza sull'esercizio**	**In campo con interferenza sull'esercizio**
Definizione requisiti e SRS **Sviluppo** **V&V**	Richiedente	Non di competenza ANSF	Analisi 402 (esito non rilevante)	- Analisi 402 - Richiesta autorizzazione per prove
	Prop./Fabbr./Lab.		Esecuzione	Esecuzione
	VIS		Testing authority (*)	- Valutazione 402 - Testing authority (*)
	GI		Testing authority	Testing authority
	IF		Collabora	Collabora
	ANSF			Autorizzazione prove
Convalida di sistema	Richiedente		Analisi 402 (esito non rilevante)	Analisi 402
	Prop./Fabbr./Lab.		Esecuzione	Esecuzione
	VIS		- Testing authority - Redazione RdV report di prova	- Valutazione 402 - Predisposizione dossier per prove - Richiesta autorizz. per prove - Testing authority - Redazione RdV report di prova
	GI		Collabora	Collabora
	IF		Collabora	Collabora
	ANSF			- Rilascio aut. tempor. (a richiedente) - Rilascio autorizzazione prove (a VIS)
Accettazione di sistema senza switch-off di impianto	Richiedente	Non applicabile	Analisi 402 (esito non rilevante)	- Analisi 402 - Richiesta autorizz. per prove
	Prop./Fabbr./Lab.		Esecuzione	Esecuzione
	VIS		Redazione RdV report di prova	- Valutazione 402 - Test witnessing - Redazione RdV report di prova
	GI		Testing authority	Capo prova

	IF		Collabora	Collabora
	ANSF			Rilascio autorizzazione prove
Accettazione di sistema con switch-off di impianto	Richiedente	Non applicabile	Non applicabile	- Analisi 402 - Predisposiz. procedura di switch-off - Richiesta AMIS condizionata
	Prop./Fabbr./Lab.			Esecuzione
	VIS			- Valutazione 402 - Redazione RdV procedura di switch-off - Test witnessing - Rilascio dichiarazione esito positivo prove a GI - Redazione RdV report di prova
	GI			- Testing authority - Messa in servizio - Invio ad ANSF dichiarazione di MIS
	IF			Collabora
	ANSF			- Rilascio AMIS condizionata
Verifiche contrattuali	Richiedente		Analisi 402 (esito non rilevante)	- Analisi 402 - Richiesta autorizzazione per prove
	Prop./Fabbr./Lab.		Esecuzione	Esecuzione
	VIS		Testing authority (*)	- Valutazione 402 - Testing authority (*)
	GI		Testing authority	Testing authority
	IF		Collabora	Collabora
	ANSF			Rilascio autorizzazione prove

Tabella 1 – Riepilogo tipologie di prova e responsabilità associate

(*) Solo nel caso in cui il richiedente sia soggetto diverso dal GI e il GI non accetti il ruolo di *testing authority*

N.B.: alcuni soggetti possono svolgere contemporaneamente più ruoli (ad es.: GI può svolgere il ruolo di richiedente, GI e IF). Il Laboratorio è coinvolto nelle prove in campo solo se trattasi di prove strumentali.

Tra le tipologie sopraelencate, le prove che per l'Agenzia rivestono interesse ai fini del procedimento di messa in servizio sono quelle di convalida e di accettazione di sistema, rispetto alle quali l'Agenzia deve essere sempre informata da parte del richiedente.

Tale informativa si concretizza nell'invio all'Agenzia da parte del richiedente, con congruo anticipo, della relativa programmazione.

Prove di convalida

Le prove di convalida di sistema, siano esse realizzate in laboratorio o in campo, richiedono sempre il coinvolgimento di un VIS che, oltre al consueto ruolo di organismo di valutazione, ricoprirà anche i ruoli aggiuntivi sotto specificati*:*

- Prove in campo: *testing authority*.
- Prove di laboratorio:
    - se il laboratorio è accreditato: nessun ruolo aggiuntivo;
    - se il laboratorio non è accreditato (con riferimento al §7.1.2.1):
        - riconoscimento da parte del VIS in conformità alla norma EN ISO/IEC 17025 per le specifiche prove e controlli richiesti;
        - presenziamento all'attività di prova secondo un opportuno programma di *test witnessing*.

Nell'ambito di tale tipologia di prove, richiedono un'autorizzazione specifica dell'Agenzia solo le prove eseguite in campo con interferenza sull'esercizio[16]: per le modalità con cui tale autorizzazione debba essere richiesta si rimanda ai §11.3.1.2.1 e §11.3.1.2.2.

Qualora il VIS ritenga che alcune delle prove di convalida possano coincidere con quelle di V&V, tali prove devono ricadere, dal punto di vista della gestione, nella tipologia di prove di convalida.

Altre tipologie di prova

Tutte le tipologie di prova diverse da quelle di convalida di sistema ricadono sotto la diretta responsabilità del GI che sovraintenderà l'esecuzione delle stesse e coordinerà tutti i soggetti coinvolti (costruttore, squadre di supporto tecnico, IF, laboratori, etc.).

Tali prove possono essere eseguite in campo senza coinvolgimento dell'Agenzia alle seguenti condizioni:

- esclusione della parte di rete interessata dalle prove dalla circolazione dei treni e delle manovre;
- nel caso di interfacciamento con impianti esistenti, deve essere escluso qualsiasi tipo di influenza sulla gestione della circolazione della parte di rete rimasta in esercizio;
- al termine delle prove, e prima del ripristino della circolazione, gli impianti (terra e bordo) devono essere riportati nella configurazione iniziale (di ciò dovrà essere data evidenza in apposito registro di impianto definito nell'ambito delle procedure SGS sotto menzionate);
- l'eventuale veicolo coinvolto nelle prove deve risultare regolarmente registrato nel RIN o in altro registro europeo e utilizzato nel rispetto dei vincoli e delle condizioni autorizzate.

Nel caso emerga l'esigenza di effettuare prove in esercizio (con circolazione dei treni e delle manovre), è necessario svolgere un'analisi del rischio ai sensi del regolamento (UE) 402/2013.

Se da tale analisi risultasse che le modalità di esecuzione delle prove costituiscano una modifica non rilevante per la circolazione dei treni e delle manovre, e risultino coerenti con il RCF, queste potranno parimenti essere eseguite sotto la diretta responsabilità del GI, senza coinvolgimento dell'Agenzia, previa emanazione delle apposite disposizioni e prescrizioni di esercizio per l'esecuzione di tali prove valutate dal VIS.

[16] Secondo quanto previsto all'art. 23 dell'allegato B al decreto ANSF n. 4/2012 del 09/08/2012

Se, d'altra parte, dalla suddetta analisi risultasse che le modalità di esecuzione delle prove costituiscano una modifica rilevante per la circolazione dei treni e delle manovre, il richiedente dovrà individuare le opportune mitigazioni per rendere il livello di rischio accettabile, in accordo con gli operatori interessati, da sottoporre a valutazione da parte del CSM Assessor, e ad approvazione dell'Agenzia in occasione della richiesta di autorizzazione per le prove stesse che si renderà in questo caso necessaria. Il richiedente dovrà inoltre dimostrare che le condizioni di circolazione sono coerenti con il citato RCF. Tali prove si svolgeranno in ogni caso sotto la diretta responsabilità del GI che dovrà emanare apposite disposizioni e prescrizioni di esercizio per l'esecuzione di tali prove valutate dal VIS incaricato. Nel caso in cui venga valutato che non sia possibile garantire il rispetto dei principi previsti per la circolazione dei treni, le prove dovranno essere svolte in coerenza con il predetto RCF (punti 4.32 e 4.33) e secondo le modalità adottate dal GI.

In occasione della richiesta di autorizzazione per le prove ad ANSF, il richiedente dovrà trasmettere il dossier di accettazione di sicurezza relativo all'analisi del rischio sopra richiamata, che evidenzi le mitigazioni del rischio individuate e che includa il rapporto di valutazione del CSM Assessor. Il richiedente dovrà inviare inoltre il rapporto di valutazione del VIS incaricato inerente le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per prove emanate dal GI.

Il GI, nell'ambito del proprio SGS, deve possedere una procedura per la gestione sicura di tali tipologie di prova.

Nel caso in cui il richiedente che abbia necessità di eseguire prove in campo sia un soggetto diverso dal GI, e il GI non accetti la responsabilità di sovraintendere alla conduzione delle prove stesse, queste si svolgeranno sotto la responsabilità di un VIS, che agirà come *testing authority*, previa autorizzazione dell'Agenzia rilasciata al VIS stesso. In tal caso il GI si adopererà affinché le prove siano effettuate a condizioni eque e non discriminatorie e provvederà ad emanare le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per l'effettuazione delle prove che dovranno essere valutate dal VIS.

Qualora le prove prevedano un'autorizzazione da parte dell'Agenzia, tale autorizzazione può essere concessa per una singola prova o per un gruppo di prove.

11.3.1.2 Prove di convalida

L'esecuzione delle prove di convalida ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'utilizzo di una nuova applicazione generica (prima specifica) o di un prodotto generico o di un componente, è subordinata al rilascio al richiedente di una autorizzazione all'utilizzo per prove dell'elemento tecnico da sottoporre a verifiche e prove e di un'autorizzazione all'esecuzione delle prove rilasciata, per detto elemento tecnico, al Verificatore Indipendente di Sicurezza.

11.3.1.2.1 Autorizzazione temporanea all'utilizzo per l'esecuzione di prove di convalida

L'autorizzazione temporanea all'utilizzo per l'esecuzione di prove di convalida di sistema è rilasciata dall'Agenzia al richiedente, a seguito della presentazione, da parte del richiedente stesso, di specifica richiesta di autorizzazione temporanea all'utilizzo per l'esecuzione di prove di convalida.

L'autorizzazione temporanea all'utilizzo per l'esecuzione di prove di convalida di sistema è rilasciata dall'Agenzia entro un mese dal ricevimento della richiesta.

Per il rilascio di tale autorizzazione, il richiedente deve aver prodotto tutta la documentazione riportata nel Piano della Sicurezza per la fase 9 della norma EN 50126 (inclusi i *safety case* di applicazione generica e prima specifica e, ove applicabile, un report di valutazione del rischio per l'integrazione dei sottosistemi CCS di terra e di bordo) ai fini della dimostrazione della compatibilità tecnica con l'infrastruttura. Tale documentazione deve contenere l'analisi di non intrusività delle installazioni necessarie alla esecuzione delle prove e il piano delle prove da effettuare.

Tale documentazione deve essere corredata da specifico rapporto di valutazione del VIS, che costituisce parte del rapporto di valutazione complessivo del processo di dimostrazione della conformità ai requisiti di sicurezza di cui al successivo §11.3.2.

La verifica dell'analisi di non intrusività delle modifiche ai sottosistemi strutturali in esercizio necessarie per l'effettuazione delle prove è svolta dal GI che ne valuta la rilevanza ai fini della sicurezza, rilasciando un proprio parere al richiedente.

Nel caso in cui il richiedente non sia un Gestore dell'infrastruttura, questi deve prendere accordi con il GI o l'IF ai fini dell'installazione delle apparecchiature necessarie all'attuazione del programma di prove e/o di sperimentazione in campo, e darne evidenza nel dossier documentale allegato alla richiesta di autorizzazione per prove.

11.3.1.2.2 Autorizzazione all'esecuzione di prove di convalida

L'autorizzazione all'esecuzione di prove di convalida è rilasciata, per gli elementi tecnici in possesso della autorizzazione di messa in servizio per le prove di convalida, dall'Agenzia al VIS incaricato dal richiedente, a seguito della presentazione, da parte del suddetto VIS, di specifica richiesta per l'esecuzione di prove di convalida.

Per ottenere l'autorizzazione all'esecuzione delle prove in campo, il VIS, previa specifica analisi dei potenziali rischi connessi alle prove eseguita dal richiedente, deve farsi collettore e consegnare all'Agenzia la seguente documentazione, unitamente ai rapporti di valutazione da lui stesso prodotti:

- procedura generale per lo svolgimento delle prove in campo;
- procedure specifiche per tipologia di prova e relativo RdV;
- disposizioni di esercizio (emanate da GI o IF) e relativo RdV;
- istruzioni particolari di dettaglio (predisposte da GI) e relativo RdV;
- indicazione dell'IF che sarà eventualmente coinvolta nell'esecuzione delle prove;
- norme per l'esecuzione degli interventi di manutenzione durante il periodo di prova (predisposte da GI o IF) e relativo RdV;
- su indicazione del richiedente, individuazione dei soggetti responsabili dell'esecuzione delle prove e della redazione dei relativi report;
- individuazione del capo prova (in ambito VIS), responsabile per il coordinamento dell'esecuzione delle prove in campo.
- dossier di accettazione di sicurezza relativo all'analisi del rischio predisposta dal proponente

L'Agenzia rilascia al VIS l'autorizzazione all'esecuzione delle prove entro un mese dal ricevimento della documentazione di cui sopra.

Sulla base di tale autorizzazione, il VIS supervisiona l'installazione delle apparecchiature necessarie all'attuazione del programma di prove e coordina le prove stesse ed i soggetti coinvolti. In particolare è responsabilità del VIS, durante lo svolgimento delle prove, monitorare che le stesse siano effettuate in conformità a quanto definito nel piano prove e che, su indicazione del responsabile del laboratorio o dei laboratori coinvolti, i valori di eventuali parametri che impattano la sicurezza si mantengano entro i limiti previsti.

Si precisa che le prove di laboratorio non richiedono la presenza di un VIS come *testing authority*. Il coinvolgimento del VIS si limita all'eventuale qualificazione del laboratorio, al presenziamento delle prove e alla valutazione delle procedure e dei report di prova.

Qualora si presenti la necessità di integrare o ridefinire il piano prove, e tali modifiche facciano sì che tale piano si discosti sostanzialmente da quello originariamente approvato, il nuovo piano sarà soggetto ad autorizzazione da parte dell'Agenzia (si veda §11.3.1.2.1).

Le risultanze delle prove di cui sopra vengono consegnate da parte dei soggetti responsabili dell'esecuzione delle stesse al richiedente, che le include nel proprio dossier di accettazione, previa valutazione finale da parte del VIS.

Il Gestore dell'infrastruttura e/o l'Impresa ferroviaria garantiscono quanto necessario per lo svolgimento di tali prove, ivi compreso l'acquisizione delle tracce orario ed il personale di sicurezza necessario.

Nell'esecuzione delle prove deve essere rispettato quanto previsto dalla legislazione vigente in materia di sicurezza sul lavoro.

11.3.1.3 Autorizzazione per l'esecuzione di prove in campo

Ad eccezione delle prove di convalida, normate al §11.3.1.2.1, in tutti i casi in cui l'esecuzione di prove richieda l'autorizzazione dell'Agenzia, tale autorizzazione si articola come segue:

- il richiedente invia all'Agenzia una richiesta di autorizzazione per prove in campo con interferenza sull'esercizio (circolazione dei treni e delle manovre);
- tale richiesta deve contenere:
    - gli esiti dell'analisi di rischio effettuata nonché la proposta di opportune mitigazioni, e relativo rapporto di valutazione del VIS;
    - il piano delle prove;
    - la documentazione prevista al §11.3.1.2.2;
    - formale evidenza dell'accettazione da parte del GI del ruolo di responsabile dell'esecuzione delle prove oppure indicazione del VIS che sovraintenderà all'esecuzione delle prove (in caso di mancato accordo col GI);
- l'Agenzia, ove ne ricorrano le condizioni, autorizza il richiedente.

Solo ove previsto, gli esiti di tali prove saranno oggetto di valutazione da parte del VIS. Tale valutazione farà parte del rapporto di valutazione complessivo di cui al §11.3.2.

L'Agenzia rilascia l'autorizzazione di cui al presente paragrafo entro un mese dal ricevimento della documentazione di cui sopra.

11.3.2 Valutazione del processo di dimostrazione della conformità ai requisiti di sicurezza

Il VIS formula le proprie conclusioni nell'ambito di una relazione conclusiva di valutazione della sicurezza (rapporto di valutazione conclusivo di sicurezza). Tale rapporto deve essere consistente al fine della sua accettazione da parte del richiedente.

11.3.3 Accettazione di sicurezza

Atto del richiedente che accerta che siano state concluse positivamente tutte le attività per l'accettazione di sicurezza delle strutture organizzative coinvolte nel processo di gestione della sicurezza. Alla fine di tale fase il richiedente aggiorna e completa il dossier di accettazione di sicurezza.

11.3.4 Richiesta di autorizzazione all'utilizzo

Una volta giunto al termine delle attività previste dal processo di autorizzazione, che comprendono la creazione di tutta la documentazione concordata con il VIS e riportata nel Piano della Sicurezza per le fasi 2-10 della norma EN 50126, integrata dai certificati "CE" di conformità/idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità eventualmente inclusi nell'applicazione generica, e raccolta nel dossier di accettazione di sicurezza, il richiedente deve inviare all'Agenzia la richiesta di autorizzazione all'utilizzo dell'applicazione generica (prima specifica), di prodotti generici o componenti, sottoscritta secondo il modello riportato rispettivamente negli allegati C1 e D1. Tale richiesta deve essere in bollo e prevedere un bollo per la risposta (vedi §16).

La richiesta di cui sopra costituisce **l'avvio del procedimento amministrativo** ai sensi della L. 7 agosto 1990, n. 241.

11.3.5 Autorizzazione all'utilizzo

Atto conclusivo del processo di sviluppo, effettuato dall'Agenzia, attraverso il quale viene attestato, sulla base del dossier di accettazione conclusivo, che l'applicazione generica (nella configurazione indicata dalla rispettiva prima applicazione specifica) o il prodotto generico o componente è adatto ed utilizzabile, nei contesti applicativi indicati, sugli impianti ferroviari specificati dal richiedente.

Tale autorizzazione è rilasciata entro un mese dal ricevimento della richiesta di cui al precedente §11.3.4.

Tale autorizzazione può essere emessa in forma temporanea nel caso in cui l'Agenzia consideri che l'applicazione generica, il prodotto generico o il componente possano essere utilizzati sotto condizioni o prescrizioni che debbano essere risolte entro un determinato arco temporale.

Resta inteso che le attività legate al monitoraggio in esercizio ed al controllo delle prestazioni dell'applicazione generica (e prima specifica)/prodotto generico o componente autorizzati sono in carico al richiedente, o comunque all'operatore responsabile della loro messa in servizio/utilizzo. Tali attività dovranno essere disciplinate e gestite all'interno di apposite procedure che, ove presente, saranno parte integrante del Sistema di Gestione della Sicurezza.

In tutti i casi la suddetta autorizzazione conclude il procedimento amministrativo ai sensi dell'art.2, comma 1 della L. 7 agosto 1990, n. 241.

12 Gestione richieste di deroga

Qualora si manifesti la necessità di deroghe dall'applicazione delle STI, si applica la procedura prevista all'articolo 8 del D.Lgs. 191/2010.

Qualora si manifesti la necessità di deroghe dalle normative tecniche nazionali obbligatorie, il richiedente dovrà dimostrare la conformità rispetto ai requisiti di sicurezza mediante misure alternative, supportando la dimostrazione attraverso un'adeguata analisi del rischio, che sarà sottoposta alla valutazione del VIS ed all'accettazione dell'Agenzia.

In caso di entrata in vigore di nuove STI, dovrà essere seguita la procedura prevista dalle stesse per la gestione del transitorio.

13 Durata, sospensione e revoca delle autorizzazioni

13.1 Veicoli

L'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo ha durata illimitata.

L'agenzia rilascia l'autorizzazione di un tipo di veicolo su istanza del richiedente; in tal caso, l'autorizzazione di messa in servizio del primo veicolo sulla rete ferroviaria nazionale equivale all'autorizzazione del tipo di veicolo.

Il periodo di validità dell'autorizzazione del tipo di veicolo corrisponde al periodo di validità del certificato di esame del tipo del veicolo stesso (7 anni).

Durante il periodo di validità dell'autorizzazione di un tipo, possono essere autorizzati alla messa in servizio veicoli conformi a tale tipo.

Scaduto il periodo di validità dell'autorizzazione di tipo, i veicoli circolanti sulla base di detta autorizzazione possono continuare a circolare anche se il titolare non ha inoltrato richiesta di rinnovo.

L'autorizzazione di messa in servizio di un tipo di veicolo e/o di altri veicoli ad esso conformi può essere rilasciata in forma temporanea (si veda §8.6.1).

Un veicolo che è stato messo in servizio a seguito di un'autorizzazione rilasciata dall'Agenzia può continuare a circolare anche nel caso di modifica del quadro normativo, sempre che le norme e/o leggi emanate non prevedano l'adeguamento dei veicoli esistenti; in tal caso, tali veicoli devono essere nuovamente autorizzati.

Inoltre, qualora sia modificato il quadro normativo in base al quale un tipo di veicolo è stato autorizzato, l'Agenzia valuta se le autorizzazioni di tipo già rilasciate continuino a essere valide o se debbano essere rinnovate. Nel caso in cui debbano essere rinnovate, dovrà essere autorizzato un nuovo tipo di veicolo. A seguito di ciò, non potranno essere rilasciate ulteriori autorizzazioni di messa in servizio per conformità al vecchio tipo. Tutti i veicoli messi in servizio sulla base delle autorizzazioni per conformità già rilasciate potranno comunque continuare a circolare senza la necessità di alcuna modifica, fatte salve specifiche norme e/o leggi che ne richiedano esplicitamente l'adeguamento.

Alla scadenza del periodo di validità dell'autorizzazione del tipo di veicolo il titolare dell'autorizzazione può richiederne la proroga; in tal caso dovrà sottoporre il veicolo alle valutazioni secondo il quadro normativo vigente al momento della nuova richiesta, istruendo un nuovo procedimento di autorizzazione di messa in servizio.

L'autorizzazione di messa in servizio è revocata in caso di dichiarazioni di conformità per le quali venga accertata la non rispondenza del veicolo di serie al tipo di veicolo confermando inoltre quanto previsto all'art. n. 76 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445.

L'Agenzia si riserva di limitare, sospendere o revocare l'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo nel caso in cui accerti il mancato rispetto, da parte del richiedente, di disposizioni e standard tecnici vigenti, o in caso di ritorni di esperienza che evidenzino carenze con impatto sulla sicurezza di esercizio.

La limitazione, la sospensione o la revoca dell'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo può comportare la limitazione, la sospensione o la revoca dell'autorizzazione di tipo, e rispettivamente la limitazione o il fermo immediato dei veicoli che circolino sulla base di tale autorizzazione.

Il procedimento tecnico avviato con la comunicazione di cui al §8.1, si conclude con motivato provvedimento negativo nei seguenti casi:

- l'autorizzazione richiesta non venga rilasciata dall'Agenzia entro cinque anni dalla data della presentazione della richiesta;
- decorso il termine di un anno dalla presentazione della richiesta di autorizzazione, il procedimento tecnico, per cause non imputabili all'Agenzia, non presenti avanzamenti significativi ai fini dell'adozione del provvedimento autorizzativo.

Nel caso il richiedente intenda presentare una nuova richiesta di autorizzazione, dovrà prendere a riferimento il quadro normativo vigente all'atto della nuova richiesta.

13.2 Sottosistemi strutturali, applicazioni generiche e prime specifiche, prodotti generici o componenti

L'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema o l'autorizzazione all'utilizzo di un'applicazione generica, prodotto generico o componente ha durata illimitata.

L'Agenzia si riserva di limitare, sospendere o revocare l'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema o applicazione generica (prima specifica) o l'autorizzazione all'utilizzo di un prodotto generico o componente nel caso in cui accerti il mancato rispetto, da parte del richiedente, di disposizioni e standard tecnici vigenti, o in caso di ritorni di esperienza che evidenzino carenze con impatto sulla sicurezza di esercizio.

Il procedimento tecnico avviato con la comunicazione di cui ai §§10.1 e 11.1 si conclude con motivato provvedimento negativo nei seguenti casi:

- l'autorizzazione richiesta non venga rilasciata dall'Agenzia entro cinque anni dalla data della presentazione della richiesta;
- decorso il termine di un anno dalla presentazione della richiesta di autorizzazione, il procedimento tecnico, per cause non imputabili all'Agenzia, non presenti avanzamenti significativi ai fini dell'adozione del provvedimento autorizzativo.

Nel caso il richiedente intenda presentare una nuova richiesta di autorizzazione, dovrà prendere a riferimento il quadro normativo vigente all'atto della nuova richiesta.

14 Attività di monitoraggio successive all'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli, sottosistemi strutturali e parti di essi

I provvedimenti autorizzativi possono prevedere specifiche attività di monitoraggio al fine di:

- rilevare inconvenienti/criticità che si potrebbero manifestare su elementi oggetto del processo di autorizzazione e potenzialmente rischiosi;
- verificare l'efficacia di eventuali azioni di mitigazione prescritte all'atto dell'autorizzazione di messa in servizio.

Le IF e i GI che eserciscono i sottosistemi/veicoli oggetto di autorizzazione, forniscono, in collaborazione con i titolari delle rispettive AMIS, una sintesi di tutte le attività di cui sopra all'interno della relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno precedente da inviare all'Agenzia entro il 30 giugno di ogni anno (si veda in proposito art. 13 comma 4 del D.Lgs. 162/2007).

15 Disposizioni finali

15.1 Lingua

La documentazione fornita all'Agenzia e la corrispondenza con l'Agenzia stessa relative allo svolgimento del processo di autorizzazione di messa in servizio di veicoli, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche (prime specifiche) e per l'autorizzazione all'utilizzo di prodotti generici o componenti devono essere in lingua italiana, ovvero in lingua diversa dall'italiano ma con traduzione giurata in lingua italiana.

15.2 Formato, firma e codifica

La documentazione da inviarsi all'Agenzia deve essere prodotta e trasmessa sulla base delle seguenti regole:

- la documentazione relativa ai procedimenti normati dalle presenti linee guida, da presentarsi in forma sia cartacea che elettronica, deve essere firmata dal legale rappresentante del soggetto richiedente o da persona munita di poteri di rappresentanza (procura). In entrambi i casi è comunque necessaria la presentazione di una copia di un documento di identità valido del firmatario;
- nel caso in cui vi sia la presenza di procuratore con poteri di firma della documentazione da presentare all'Agenzia, all'avvio del procedimento tecnico di cui ai §§8.1, 10.1 e 11.1, il legale rappresentante del soggetto richiedente deve allegare una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, ai sensi degli art. n.38, n. 46 e n. 47 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, riportante la lista dei procuratori autorizzati e gli estremi delle procure. Per tale dichiarazione può essere utilizzato l'apposito allegato M;
- l'imposta di bollo dove prevista ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 642 e quindi specificato al §16, potrà essere assolta in modo virtuale mediante corresponsione dell'importo dovuto unitamente al bonifico relativo ai diritti tariffari previsti per l'istanza presentata. In tal caso andrà barrata l'apposita casella sull'Allegato H (1, 2, 3, 4) utilizzato;
- la documentazione deve riportare una codifica identificativa;
- la documentazione deve essere accompagnata da apposita nota contenente l'elenco dei documenti inviati (codice, indice di revisione, descrizione, ecc.) redatta sempre secondo quanto sopra indicato.

15.3 Ricorsi

Avverso il provvedimento finale negativo dell'Agenzia rispetto alla messa in servizio di un veicolo, vale quanto specificato all'art. 20 comma 7 del D.Lgs. 8 ottobre 2010, n.191.

In caso di mancata osservanza del termine di conclusione del procedimento da parte dell'Agenzia rispetto alla messa in servizio di un veicolo, vale quanto specificato all'art. 20 comma 8 del D.Lgs. 8 ottobre 2010, n.191.

Avverso il provvedimento finale negativo dell'Agenzia rispetto alle altre tipologie di autorizzazioni può essere proposto:

- ricorso giurisdizionale ai sensi del D.Lgs. 2 luglio 2010, n.104, innanzi al TAR Toscana nel termine di 60 giorni;
- ricorso straordinario al Presidente della Repubblica ai sensi del D.P.R. 24 novembre, 1971, n.1199, nel termine di 120 giorni.

In caso di mancata osservanza del termine di conclusione del procedimento da parte dell'Agenzia rispetto alle altre tipologie di autorizzazioni può essere proposto:

- ricorso avverso il silenzio ai sensi dell'articolo 117 del D.Lgs. 2 luglio 2010, n.104, innanzi al TAR Toscana, entro 30 giorni dalla data del termine medesimo;
- istanza per l'attivazione dell'intervento del soggetto munito di potere sostitutivo ai sensi della L. 7 agosto 1990, n.241, art.2 comma 9ter, entro un termine pari alla metà di quello originariamente previsto.

16 Appendice 1 – Elenco procedimenti in bollo

Di seguito un quadro riepilogativo dei procedimenti che devono essere presentati in bollo.

Tipo procedimento	Rif.	Bollo	Bollo per risposta
Richiesta AMIS veicolo a seguito di rinnovo, ristrutturazione o modifica	§7.2	Sì	Sì
Richiesta AMIS veicolo	§8	Sì	Sì
Richiesta AMIS veicolo in conformità	§9	Sì	Sì
Richiesta AMIS sottosistema	§10	Sì	Sì
Richiesta AU AG/PG	§11	Sì	Sì
Richiesta parere ex art. 19 D.Lgs. 191/2010	§10	No	No
Richiesta proroga AMIS temporanea	--	No	No
Comunicazione avvio del procedimento	§10	No	No

17 Appendice 2 – Allegati

Allegato A: Modulo richiesta di avvio del procedimento tecnico di richiesta dell'autorizzazione di messa in servizio veicoli

Allegato A1: Modulo richiesta di autorizzazione di messa in servizio del tipo di veicolo

Allegato A2: Modulo richiesta di autorizzazione di messa in servizio veicolo in conformità a tipo autorizzato

Allegato A3: Modulo richiesta di autorizzazione supplementare di messa in servizio veicolo in conformità a tipo autorizzato

Allegato B: Modulo elenco documentazione trasmessa all'Agenzia

Allegato C: Modulo comunicazione di avvio del procedimento tecnico di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali

Allegato C1: Modulo richiesta di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali

Allegato C2: Modulo per la compilazione dell'istanza di parere riguardo i rinnovi e le ristrutturazioni di sottosistemi in esercizio

Allegato D: Modulo comunicazione di avvio del procedimento tecnico di autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche (prime specifiche), prodotti generici o componenti

Allegato D1: Modulo richiesta di autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche (prime specifiche), prodotti generici o componenti

Allegato E: p.m.

Allegato F: p.m.

Allegato G: p.m.

Allegato H1: Modulo di effettuazione pagamento tariffa Veicoli Tipo

Allegato H2: Modulo di effettuazione pagamento tariffa Veicoli Conformi

Allegato H3: Modulo di effettuazione pagamento tariffa Sottosistemi strutturali

Allegato H4: Modulo di effettuazione pagamento tariffa Applicazioni generiche

Allegato I: Dichiarazione di Conformità ad un tipo autorizzato di veicoli

Allegato L: Modulo di Richiesta Utenza ERATV