

Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche.

Revisione	Data	Stato
0	27/06/2019	Per immediata applicazione contestuale alla fase di consultazione
1	24/07/2020	Recepimento commenti consultazione pubblica e ritorni di esercizio

INDICE

1	Riferimenti legislativi e normativi.....	6
2	Definizioni	8
3	Acronimi	14
4	Scopo e campo di applicazione	15
5	Competenze e responsabilità.....	16
5.1	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali.....	16
5.2	Gestore dell’infrastruttura.....	17
5.3	Impresa ferroviaria.....	19
5.4	Organismo designato	19
5.5	Organismo di valutazione del rischio.....	20
5.6	Organismo Indipendente Ferroviario	20
5.7	Organismo notificato.....	20
5.8	Richiedente	21
6	Procedimenti tecnici.....	22
6.1	Principi generali per l’autorizzazione.	22
6.1.1	Tipi di veicolo e veicoli.....	22
6.1.2	Sottosistemi strutturali.....	23
6.1.3	Applicazioni generiche.....	24
6.1.4	Veicoli: fissazione dei requisiti	24
6.1.5	Compatibilità tecnica e integrazione in condizioni di sicurezza	26
6.1.6	Attività di prova e utilizzo dei laboratori	28
6.2	Modifica di tipi di veicolo, veicoli, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche.	28
6.2.1	Modifica di tipi di veicolo.....	28
6.2.2	Modifica di veicoli	29
6.2.3	Modifica di sottosistemi strutturali (impianti fissi)	30
6.2.4	Modifica di applicazioni generiche.....	35
6.2.5	Dichiarazione “CE” di verifica.....	36
6.2.6	Titolarità dell’autorizzazione in caso di modifica	39
6.2.7	Autorizzazione: nuova, rinnovata o aggiornata	40
6.2.8	Gestione del NIE.....	41
6.2.9	Procedure	41
6.3	Veicoli: casi di autorizzazione	42
6.3.1	Prima autorizzazione	42

6.3.2	Rinnovo dell'autorizzazione del tipo	42
6.3.3	Estensione del settore di impiego senza modifiche nella progettazione all'interno del territorio italiano 42	
6.3.4	Nuova autorizzazione	42
6.3.5	Autorizzazione in conformità al tipo	42
6.3.6	Nuova autorizzazione con settore di impiego esteso.....	42
6.3.7	Prima autorizzazione con autorizzazione in conformità al tipo	43
6.3.8	Autorizzazione temporanea per prove.....	43
6.3.9	Autorizzazione di messa in servizio di tipi di veicolo e veicoli nel contesto delle reti funzionalmente isolate	43
6.3.10	Autorizzazione di messa in servizio di tipi di locomotiva da manovra e locomotive da manovra in conformità al tipo.....	43
6.4	Autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche e prime specifiche.....	43
6.5	Dichiarazioni e certificazioni	44
6.5.1	Dichiarazione intermedia di verifica (ISV).....	44
6.5.2	Dichiarazioni e certificati	44
6.6	Pareri dell'Agenzia.....	45
7	Procedure di autorizzazione: veicoli e tipi di veicolo.....	45
7.1	Impegno preliminare.....	45
7.2	Autorizzazione temporanea per prove.....	46
7.3	Autorizzazione temporanea all'esecuzione delle prove in linea	48
7.3.1	Veicoli dotati di autorizzazione temporanea di messa in servizio per prove.....	48
7.3.2	Veicoli già dotati di autorizzazione.....	49
7.3.3	Ripartizione delle competenze e responsabilità per l'esecuzione delle prove in linea	50
7.4	Effettuazione di prove in linea	51
7.5	Richiesta di autorizzazione: veicoli e tipi di veicolo.....	51
7.6	Rilascio dell'autorizzazione: veicoli e tipi di veicolo	52
8	Procedura di autorizzazione: veicoli conformi al tipo autorizzato	53
8.1	Procedure per la verifica di conformità al tipo di veicolo.....	53
8.2	Richiesta di autorizzazione	53
8.3	Rilascio dell'autorizzazione	53
9	Procedura di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali di impianti fissi.....	54
9.1	Impegno preliminare	54
9.2	Effettuazione di prove	56
9.2.1	Switch-off impianto	57
9.3	Richiesta di autorizzazione di messa in servizio	58
9.4	Rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio	59
10	Procedura di autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche e prime specifiche.....	60

10.1	Impegno preliminare.....	60
10.2	Definizione dei processi.....	62
10.3	Procedimento per il rilascio dell'autorizzazione all'utilizzo	64
10.3.1	Predisposizione dei documenti di valutazione dei rischi e di dimostrazione della conformità ai requisiti di sicurezza.....	64
10.3.2	Valutazione del processo di dimostrazione della conformità ai requisiti di sicurezza.....	69
10.3.3	Accettazione di sicurezza.....	69
10.3.4	Integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza e compatibilità tecnica.....	69
10.3.5	Richiesta di autorizzazione all'utilizzo	69
10.3.6	Autorizzazione all'utilizzo	69
11	Gestione di non conformità alle norme applicabili	70
11.1	Deroghe alle STI	70
11.2	Norme tecniche di derivazione ferroviaria diverse dalle STI.....	71
12	Durata, sospensione e revoca delle autorizzazioni.....	71
12.1	Veicoli.....	71
12.2	Sottosistemi strutturali, applicazioni generiche e prime specifiche.....	72
13	Attività di monitoraggio successive all'autorizzazione	72
14	Disposizioni finali.....	72
14.1	Lingua	72
14.2	Formato, firma e codifica.....	72
14.2.1	Trasmissione istanze tramite OSS	73
14.3	Pagamenti.....	73
14.3.1	Evidenze di avvenuto pagamento per i veicoli.....	74
14.4	Ricorsi.....	74
15	Appendice 1 – Matrice di corrispondenza per le reti funzionalmente isolate.....	75
16	Appendice 2 – Matrice di corrispondenza per le autorizzazioni delle locomotive da manovra.....	77
17	Appendice 3 – Elenco procedimenti soggetti all'imposta di bollo	78
18	Appendice 4 – Sottosistemi strutturali di impianti fissi: metodologia pratica per l'istruttoria dei procedimenti connessi alla messa in servizio	79
18.1	Definizioni.....	79
18.2	Principi generali	79
18.3	Controllo della completezza della domanda.....	79
18.3.1	Tempistica e comunicazioni.....	79
18.4	Valutazione della domanda	80
18.5	Esame delle certificazioni e autorizzazioni previste nelle norme nazionali di derivazione non strettamente ferroviaria di cui all'art. 15 comma 2 del D.Lgs. 57/2019.....	80
18.6	Classificazione delle problematiche	81
18.7	Dubbio giustificato	81

18.8	Conclusioni della valutazione della domanda	82
18.9	Decisione relativa all'autorizzazione o al rifiuto della domanda	82
18.10	Elementi fondamentali esaminati nell'istruttoria	82
19	Appendice 5 – Sottosistemi strutturali di impianti fissi: applicazione delle STI e verifica	85
20	Appendice 6 – Principi per la dimostrazione dell'integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza e della compatibilità del sistema ETCS (ESC) e del sistema radio (RSC)	86
20.1	Acronimi	86
20.2	Definizioni	86
20.3	Documenti di riferimento	86
20.4	Principi	87
20.4.1	Attività di dimostrazione dell'integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza	87
20.4.2	Attività di dimostrazione ESC IC	88
20.4.3	Attività di dimostrazione RSC IC	89
20.4.4	Attività di valutazione della corretta integrazione e della compatibilità terra-bordo	89
20.4.5	Modifiche di AG autorizzate	90
20.4.6	SST e AG SST nuovi o modificati	90
20.4.7	Ulteriori previsioni	90
21	Appendice 7 – Allegati	92

1 Riferimenti legislativi e normativi

Legge 7 agosto 1990, n. 241 – Nuove norme sul procedimento amministrativo;

Decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 recante “Attuazione della Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell’11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie”;

Decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57 recante “Attuazione della Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell’11 maggio 2016 relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario dell’Unione europea (rifusione);

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 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016 “Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione”;

Decreto Ministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 347 del 2 agosto 2019 “Individuazione delle reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario.”

Decreto legge 16 ottobre 2017, n.148, art. 15-ter (“Interventi per la tutela e il miglioramento della sicurezza ferroviaria e marittima”), convertito dalla legge 04/12/2017, n. 172 “Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili”;

Decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni nella legge 16 novembre 2018, n. 130, recante “Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze”;

Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell’11 maggio 2016 relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario dell’Unione europea (rifusione);

Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell’11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione);

Decisione della Commissione 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 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 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;

Decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione del 25 ottobre 2018 che stabilisce le specifiche per i registri dei veicoli di cui all’art. 47 della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica e abroga la decisione 2007/756/CE della Commissione;

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;

Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004;

Regolamento di esecuzione (UE) 2018/545 della Commissione del 04 aprile 2018 che stabilisce modalità pratiche per la procedura di autorizzazione dei veicoli ferroviari e la procedura di autorizzazione dei tipi di veicoli ferroviari a norma della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio;

Regolamento di esecuzione (UE) 2019/250 della Commissione del 12 febbraio 2019 relativo ai modelli di dichiarazioni e di certificati «CE» per i sottosistemi e i componenti di interoperabilità ferroviari, relativo al modello di dichiarazione di conformità a un tipo di veicolo ferroviario autorizzato e alle procedure «CE» di verifica dei sottosistemi conformemente alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (UE) n. 201/2011;

Regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019 che modifica i regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1299/2014, (UE) n. 1301/2014, (UE) n. 1302/2014, (UE) n. 1303/2014 e (UE) 2016/919 della Commissione e la decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione per quanto riguarda l'allineamento alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e l'attuazione di obiettivi specifici stabiliti nella decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione;

Regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 della Commissione del 16 maggio 2019 relativo alle specifiche comuni per il registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2014/880/UE;

Regolamento di esecuzione (UE) n. 2019/779 della Commissione del 16 maggio 2019 che stabilisce disposizioni dettagliate su un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione;

Decreto dell'Agenzia n. 5/2011 del 31 Marzo 2011 – “Determinazione degli importi dei proventi derivanti dall'esercizio delle attività dirette di servizio con riferimento alla autorizzazione alla messa in servizio dei rotabili di cui all'art.6 del D.Lgs. n. 162/2007”;

Decreto dell'Agenzia n. 2/2012 del 11 Luglio 2012 – “Determinazione degli importi dei proventi derivanti dall'esercizio delle attività dirette di servizio con riferimento alla autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli conformi ad un tipo autorizzato o riconosciuto”;

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” e s.m.i.;

Decreto dell'Agenzia n. 1/2015 del 28 gennaio 2015 – Emanazione del “Riordino normativo, standard tecnico, sottosistema materiale rotabile. Locomotive da manovra il cui impiego è limitato nell'ambito delle località di servizio del Sistema Ferroviario Italiano” e s.m.i.;

Decreto dell'Agenzia n. 01/2016 del 13/12/2016 – Emanazione del “Riordino normativo, standard tecnico, sottosistemi materiale rotabile e controllo-comando e segnalamento di bordo. Norme tecniche nazionali in materia di sottosistemi costituenti i veicoli ferroviari relative alla autorizzazione di messa in servizio dei veicoli” e s.m.i.;

Decreto dell'Agenzia n. 01/2019 del 19/04/2019 – Emanazione delle “Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti” e s.m.i.;

Decreto dell'Agenzia n. 02/2019 del 18/06/2019 “Attribuzione temporanea delle funzioni di Organismo Indipendente Ferroviario (OIF) di cui all'art. 3, lettera rr), del decreto legislativo 14 maggio 2019 n. 50, di recepimento della Direttiva CE 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11/05/2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)” e s.m.i.;

Decreto dell'Agenzia n. 03/2019 del 02/07/2019 “Disciplina delle regole e delle procedure, ai sensi dell'art. 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti” e s.m.i.;

Decreto direttoriale per la determinazione degli importi dei proventi derivanti dall'esercizio delle attività dirette di servizio con riferimento al rilascio dei certificati di sicurezza unici di cui all'art. 9 del D.Lgs. 50/2019 e dell'autorizzazione di immissione sul mercato dei veicoli e dell'autorizzazione di tipi di veicolo di cui all'art. 21 e art.24 del D.Lgs. 57/2019 - Prot. ANSF 0009102 del 15/06/2020;

Linee Guida ANSF per il riconoscimento degli organismi indipendenti ferroviari, rev. 0 del 22/01/2020;

Linee Guida ANSF per l'applicazione del regolamento (UE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013 alle modifiche ai sottosistemi strutturali di terra (impianti fissi), rev. B del 27/04/2020;

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;

Nota 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 ANSF 005510/2017 del 17/05/2017 – Aggiornamento Documento Nazionale di Riferimento codifica ERA/TD/2011-01/XA versione 1.1 del 16/11/2014 – Art. 8, comma 2, decreto ANSF n. 1/2016 del 13/12/2016;

Nota ANSF 0016142 del 09/08/2019Integrazione alle Linee Guida ANSF n. 1/2019 rev. 0 del 27/06/2019;

Nota ANSF 0000978 del 18/01/2019 – “Messa in servizio dei sottosistemi strutturali a terra. Collaudo delle strutture”;

Nota ANSF 0015307/2019 del 02/08/2019 – “Messa in Servizio del sottosistema Infrastruttura. Accessibilità delle persone a mobilità ridotta - STI PMR. Servizi igienici nelle stazioni e nelle fermate”;

Nota ANSF 0008664/2020 del 05/06/2020 – “Messa in Servizio del sottosistema Infrastruttura. Accessibilità delle persone a mobilità ridotta – STI PMR. Dispositivi per l'ausilio della salita a bordo”;

Norma UNI 11748:2019 “Modalità per la gestione ed effettuazione delle prove dei veicoli sull'infrastruttura ferroviaria” del 18/04/2019.

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 trasmesso dall'organismo di valutazione;
- b) Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie: l'Agenzia ferroviaria dell'Unione europea istituita dal regolamento (UE) n. 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce un'agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) 881/2004;
- c) Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie: l'organismo nazionale istituito come autorità nazionale preposta alla sicurezza dal D.Lgs. 10 agosto 2007, n. 162, sostituito da ANSFISA ai sensi del D.L. 28 settembre 2018, n. 109, convertito con L. 16 novembre 2018, n. 130;
- d) Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali: l'organismo nazionale, istituito dal D.L. 28 settembre 2018, n. 109, convertito con L. 16 novembre 2018, n. 130, operante come autorità nazionale preposta alla sicurezza con riferimento ai compiti assegnati dal D.Lgs. 50/2019, riguardanti la sicurezza ferroviaria;
- e) 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;
- f) Applicazione specifica: soluzione realizzativa ottenuta configurando un'applicazione generica, utilizzata solo per una particolare installazione;

- g) Area d'uso di un veicolo: una o più reti all'interno di uno Stato membro o di un gruppo di Stati membri in cui un veicolo è destinato ad essere utilizzato. *N.d.R.: equivale a "Settore d'impiego"*;
- h) Autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo: decisione emessa dall'ente di autorizzazione, basata su una ragionevole certezza che il richiedente e le entità coinvolte nella progettazione, fabbricazione, verifica e convalida del veicolo abbiano adempiuto i rispettivi obblighi e responsabilità, al fine di garantire la conformità con i requisiti essenziali della legislazione applicabile o con il tipo autorizzato, che consente che il veicolo possa essere immesso sul mercato e possa essere usato in modo sicuro nel settore di impiego, in base alle condizioni di utilizzo e ad altre restrizioni, se del caso, specificate nell'autorizzazione del veicolo e nell'autorizzazione del tipo di veicolo;
- i) Autorizzazione all'utilizzo: atto conclusivo di un processo attraverso il quale viene attestata la rispondenza di un'applicazione generica ai requisiti di sicurezza definiti dagli standard tecnici ad esso applicabili;
- j) Autorizzazione del tipo di veicolo: decisione emessa dall'ente autorizzatore, basata su una ragionevole certezza che il richiedente e le entità coinvolte nella progettazione, fabbricazione, verifica e convalida del tipo di veicolo abbiano adempiuto i rispettivi obblighi e responsabilità, al fine di garantire la conformità con i requisiti essenziali della legislazione applicabile, che consente che un veicolo prodotto sulla base di tale progettazione possa essere immesso sul mercato e possa essere usato in modo sicuro nel settore di impiego del tipo di veicolo, in base alle condizioni di utilizzo del veicolo e ad altre restrizioni, se del caso, specificate nell'autorizzazione del tipo di veicolo e da applicare a tutti i veicoli autorizzati in conformità con tale tipo di veicolo;
- k) Autorizzazione di messa in servizio: atto conclusivo di un processo attraverso il quale viene attestata la rispondenza di sottosistemi strutturali, loco da manovra e, per le reti funzionalmente isolate, veicoli, ai requisiti di sicurezza definiti dagli standard tecnici ad essi applicabili;
- l) Autorizzazione di sicurezza: atto conclusivo di un processo attraverso il quale viene attestata l'accettazione da parte dell'Agenzia del sistema di gestione della sicurezza di un gestore dell'infrastruttura di cui all'art. 8 del D.Lgs. 50/2019;
- m) Capo prova: persona fisica responsabile della conduzione delle prove in linea;
- n) Caratteristiche della rete: le caratteristiche di una rete quali definite dalle STI e, se pertinente, dalle norme nazionali;
- o) 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 della Commissione 2010/713/UE. Con particolare riferimento ai veicoli, sono da intendersi come i parametri usati per indicare il tipo di veicolo, come specificato nell'autorizzazione del tipo di veicolo rilasciata e registrata nel registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati («ERATV»);
- p) Certificato di sicurezza unico: atto conclusivo di un processo attraverso il quale viene attestato il fatto che un'impresa ferroviaria abbia posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza e sia in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista;
- q) Circolabilità: condizioni che devono essere rispettate per la circolazione di un veicolo, che ha ottenuto l'autorizzazione di immissione sul mercato o 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;
- r) Compatibilità tecnica: la capacità di due o più sottosistemi strutturali, o parti di essi, che abbiano almeno un'interfaccia comune, di interagire tra loro mantenendo al contempo lo stato di funzionamento di progetto individuale e il rispettivo livello di prestazioni attese;
- s) 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;
- t) 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;

- u) *CSM assessor*: vedi “Organismo di valutazione del rischio”;
- v) Detentore dell'autorizzazione: persona fisica o legale che ha fatto richiesta e ha ottenuto una delle seguenti autorizzazioni:
 - a) Autorizzazione di un tipo di veicolo;
 - b) Autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema strutturale;
 - c) Autorizzazione di messa in servizio di un veicolo;
 - d) Autorizzazione di immissione sul mercato di un veicolo;
 - e) Autorizzazione all'utilizzo di un'applicazione generica (e prima specifica);
- w) Dichiarazione CE di verifica: in relazione a un sottosistema, la dichiarazione CE di verifica redatta in conformità all'art. 15 e all'allegato IV della direttiva (UE) 2016/797;
- x) Dichiarazione intermedia di verifica: il documento rilasciato dall'organismo notificato scelto dal richiedente, nel caso di requisiti della STI, o da un organismo designato, nel caso di requisiti derivanti da norme nazionali, per coprire determinate parti dei sottosistemi o determinate fasi della procedura di verifica;
- y) Disposizioni e prescrizioni di esercizio: atti emanati dalle imprese ferroviarie e dai gestori infrastruttura nell'ambito delle competenze previste dai rispettivi sistemi di gestione della sicurezza e conformi alle norme nazionali, per disciplinare i processi interni e l'operatività del personale; le disposizioni di esercizio hanno carattere di generalità, mentre le prescrizioni di esercizio riguardano fattispecie particolari, riferibili a casi specifici;
- z) Documentazione iniziale relativa alla manutenzione: documentazione relativa alla manutenzione fornita dal costruttore al richiedente dell'autorizzazione affinché sia integrata nella pertinente documentazione presentata ai fini dell'autorizzazione stessa;
- aa) 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 di sottosistemi impianti fissi e veicoli, di autorizzazione di tipi di veicolo, di autorizzazione di immissione sul mercato di veicoli;
- bb) Documento di riferimento per l'impegno preliminare: il parere dell'ente autorizzatore e delle autorità nazionali di sicurezza competenti per il settore di impiego specifico sulla documentazione per l'impegno preliminare;
- cc) Documento nazionale di riferimento: documento nazionale di riferimento dell'Italia di cui all'art. 3 della Decisione 2011/155/UE (emanato con decreto ANSF n. 01/2016 del 13/12/2016, come aggiornato da nota ANSF 005510/2017 del 17/05/2017)¹;
- dd) Ente appaltante: un ente, pubblico o privato, che ordina la progettazione e/o la costruzione, oppure il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema;
- ee) Entità che gestisce le modifiche: il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo, il possessore o l'entità da loro incaricata;
- ff) ERADIS: registro europeo dei documenti prodotti in accordo alle direttive (UE) 797/2016 e 798/2016 e al regolamento (UE) 796/2016;
- gg) ERATV: registro europeo dei tipi di veicolo autorizzati nei vari Stati membri ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 57/2019;
- hh) Esercente: il soggetto definito ai sensi dell'art. 2, comma 4, del D.Lgs. 50/2019 quale soggetto integrato che gestisce l'infrastruttura ed effettua il servizio di trasporto in esclusiva sulla propria rete;

¹ Così come aggiornato dal *Reference Document Database* (RDD): <https://rdd.era.europa.eu/>

- ii) Fissazione dei requisiti: processo di determinazione, assegnazione, attuazione e convalida di requisiti effettuato dal richiedente, al fine di garantire che siano rispettate le prescrizioni pertinenti dell'Unione e nazionali. La fissazione dei requisiti può essere integrata nei processi di sviluppo del prodotto;
- jj) Gestione della configurazione: un procedimento sistematico di tipo organizzativo, tecnico e amministrativo adoperato nel corso del ciclo di vita di un veicolo e/o di un tipo di veicolo al fine di garantire che la conformità della documentazione e la tracciabilità delle modifiche siano stabilite e mantenute in modo che:
 - a. siano soddisfatti i requisiti previsti dal diritto dell'Unione pertinente e dalle norme nazionali;
 - b. le modifiche siano controllate e attestate sia nella documentazione tecnica che nel fascicolo allegato all'autorizzazione rilasciata;
 - c. le informazioni e i dati siano aggiornati e accurati;
 - d. le parti interessate siano informate delle modifiche, come richiesto;
- kk) Gestore dell'infrastruttura: come definito all'art. 3, comma 1, lettera b), del D.Lgs. n. 112/2015 (recepimento della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio), il soggetto incaricato, in particolare, della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico ed il controllo-comando e segnalamento. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme dell'Unione europea vigenti e nel D.Lgs. 50/2019;
- ll) Immissione sul mercato: la prima volta in cui viene reso disponibile sul mercato dell'Unione un componente di interoperabilità, un sottosistema (mobile) o un veicolo, in grado di funzionare nel suo stato di funzionamento di progetto;
- mm) Impegno preliminare: fase procedurale che precede la presentazione di una domanda di autorizzazione eseguita su richiesta del richiedente;
- nn) Impresa ferroviaria: impresa come definita all'art. 3, comma 1, lettera a), del D.Lgs. n. 112/2015 (recepimento della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio) e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione, incluse le imprese che forniscono solo la trazione. 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;
- oo) Incaricato treno: persona fisica referente dell'Impresa ferroviaria durante le attività di prove in linea;
- pp) Integrazione in condizioni di sicurezza (ovvero *integrazione in condizioni di sicurezza*): soddisfacimento del requisito essenziale di sicurezza come specificato nell'allegato III della direttiva (UE) 2016/797 quando si combinano alcune parti in un insieme integrato, come un veicolo o un sottosistema, oppure quando vi è una combinazione tra il veicolo e la rete, con riferimento alla compatibilità tecnica;
- qq) Legale rappresentante: il soggetto al quale è riconosciuto il potere di agire in sostituzione di altro soggetto (rappresentato) nel compimento di un negozio giuridico;
- rr) Messa in servizio: insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema è messo in servizio operativo;
- ss) 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;
- tt) Norme di esercizio: sottoinsieme delle norme di cui all'art. 16, comma 2, lettera a) del D.Lgs. 50/2019, contenenti le regole finalizzate a garantire l'esercizio ferroviario nel rispetto di prestabiliti requisiti di sicurezza;
- uu) Norme nazionali: tutte le norme cogenti in Italia, indipendentemente dall'organismo che le emana o le ha emanate, che contengono requisiti in materia di sicurezza ferroviaria o requisiti tecnici diversi da quelli stabiliti dalle norme dell'Unione europea o internazionali, e che sono applicabili alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura o a terzi;
- vv) Norme nazionali non soggette a notifica (ai fini dell'interoperabilità): norme necessarie al soddisfacimento dei requisiti essenziali definiti dalla direttiva interoperabilità in vigore, diverse dalle norme dell'Unione europea o

internazionali e relative a porzioni di sottosistemi strutturali o a parametri caratteristici dei medesimi non disciplinati dalle STI (es.: apparati centrali, ballast, sicurezza degli impianti elettrici, collaudo delle strutture);

- ww) Numero di Identificazione Europeo: codice per il sistema armonizzato di numerazione, di cui alla decisione della Commissione 2011/107/UE, come integrata dal documento tecnico ID ERA 013SST1139, che identifica i provvedimenti autorizzativi;
- xx) Numero Europeo del Veicolo: numero del veicolo di cui all'art. 46 della direttiva (UE) 2016/797;
- yy) Obiettivi comuni di sicurezza: i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dal sistema nel suo insieme e, ove possibile, dalle diverse parti del sistema ferroviario italiano (quali il sistema ferroviario convenzionale, il sistema ferroviario ad alta velocità, le gallerie ferroviarie lunghe o le linee adibite unicamente al trasporto di merci), ai sensi dell'art. 7 della direttiva (UE) 2016/798;
- zz) 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'art. 3, punto 14, del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013;
- aaa) Organismo di valutazione della conformità: un organismo che è stato notificato o designato dallo Stato membro ai sensi del decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria quale responsabile delle attività di valutazione della conformità rispettivamente alle norme dell'Unione europea o alle norme nazionali, fra cui taratura, prove, certificazione e ispezione;
- bbb) Organismo Indipendente Ferroviario: organismo di terza parte riconosciuto dall'ANSFISA per lo svolgimento di compiti afferenti alla sicurezza ferroviaria, quali l'effettuazione di valutazioni di conformità e di processo, qualifiche di laboratori, esecuzione di prove, nei relativi processi autorizzativi sulla base di norme nazionali non soggette a notifica, anche attraverso la stipula di specifici accordi con l'Ente unico nazionale di accreditamento di cui all'art. 4 della legge 23 luglio 2009, n. 99;
- ccc) Organismo nazionale di accreditamento: un organismo nazionale di accreditamento quale definito al punto 11 dell'art. 2 del regolamento (CE) n. 765/2008; ACCREDIA è l'Ente Unico di accreditamento designato in Italia;
- ddd) Parametro fondamentale: ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, critica per l'interoperabilità, e specificata nelle STI pertinenti;
- eee) Prima autorizzazione: l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo rilasciata dall'ente autorizzatore per un nuovo tipo di veicolo, comprese le sue varianti e/o versioni se esistenti e, laddove applicabile, il primo veicolo di un tipo, a norma dell'art. 21, par. 1, della direttiva (UE) 2016/797
- fff) 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;
- ggg) Proponente:
- a) un'impresa ferroviaria o un Gestore dell'infrastruttura che attua misure per il controllo dei rischi;
 - b) un soggetto responsabile della manutenzione;
 - c) un'amministrazione aggiudicatrice o un fabbricante che invita un organismo di valutazione della conformità ad applicare la procedura di verifica "CE";
 - d) il richiedente di un'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali o di immissione sul mercato di veicoli;
- hhh) Regime di circolazione: insieme di regole, dispositivi e impianti che garantiscono la circolazione in sicurezza dei veicoli all'interno del sistema di trasporto ferroviario;
- iii) Registro nazionale dei veicoli: registro di immatricolazione nazionale definito ai sensi dell'art. 44 del D.Lgs. 57/2019;
- jjj) Reti funzionalmente isolate: le reti ferroviarie di cui al decreto legge 16 ottobre 2017, n.148, art. 15-ter, convertito dalla legge 04/12/2017, n. 172, come identificate dal decreto ministeriale (Infrastrutture e trasporti)

- di cui all'art. 2, comma 4, del D.Lgs. 50/2019 (DM del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 347 del 2 agosto 2019);
- kkk) Reti interconnesse: le reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 come identificate dal decreto ministeriale (Infrastrutture e trasporti) di cui all'art. 1, comma 6, dello stesso decreto;
- lll) Richiedente: una persona fisica o giuridica che chiede un'autorizzazione, sia essa un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un'altra persona fisica o giuridica, come un fabbricante, un proprietario o un detentore. Ai fini dell'art. 15 del D.Lgs. 57/2019, per "richiedente" si intende un ente appaltante o un fabbricante, oppure i loro mandatari. Ai fini dell'art. 19 del D.Lgs. 57/2019, per "richiedente" si intende una persona fisica o giuridica che richiede la decisione dell'ERA per l'approvazione delle soluzioni tecniche prospettate per i progetti di apparecchiature ERTMS a terra. Ai fini del successivo §7.3, per "richiedente" si intende una persona fisica o giuridica che chiede all'Agenzia un'autorizzazione temporanea all'esecuzione delle prove in linea;
- mmm) Rinnovo: lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;
- nnn) Ristrutturazione: lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte, che comportano una modifica della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione "CE" di verifica, qualora tale documentazione tecnica sia presente, e che migliorano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;
- ooo) Serie: una serie di veicoli identici di uno stesso tipo di progetto;
- ppp) Settore d'impiego: vedi "Area d'uso di un veicolo";
- qqq) Sistema di gestione della sicurezza: l'organizzazione, i provvedimenti e le procedure messi in atto da un gestore dell'infrastruttura o da un'impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle proprie operazioni;
- rrr) Sistema ferroviario italiano: gli elementi della rete ferroviaria e i veicoli elencati all'allegato I della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, facenti parte di tutte le reti ferroviarie sul territorio nazionale o che operano su di esse;
- sss) 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;
- ttt) Soggetto responsabile della manutenzione: soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, quale definito all'art. 3, lettera v), del D.Lgs. 50/2019;
- uuu) Soggetto Responsabile delle prove: soggetto incaricato di avanzare verso ANSFISA l'istanza di richiesta di autorizzazione all'esecuzione delle prove in linea, con responsabilità dell'esecuzione delle stesse;
- vvv) Sostituzione nell'ambito della manutenzione: sostituzione di componenti con elementi aventi funzione e prestazioni identiche a quelle del componente sostituito, nell'ambito della manutenzione preventiva o correttiva;
- www) Sottosistema mobile: il sottosistema materiale rotabile ed il sottosistema controllo-comando e segnalamento di bordo;
- xxx) Sottosistemi: il risultato della divisione del sistema ferroviario in settori di natura strutturale e funzionale come indicato nell'allegato II del D.Lgs. 57/2019;

- yyy) Specifiche tecniche di interoperabilità: una specifica adottata a norma della direttiva (UE) 2016/797, di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea;
- zzz) Standard tecnici: norme tecniche contenenti i requisiti minimi che un prodotto o un processo devono soddisfare per garantire la sicurezza dell'esercizio;
- aaaa) 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;
- bbbb) Strumenti di conformità accettabili: pareri non vincolanti emessi dall'ERA per definire i metodi atti a stabilire il rispetto dei requisiti essenziali;
- cccc) Strumenti di conformità nazionali accettabili: pareri non vincolanti emessi dall'ANSFISA per definire i metodi atti a stabilire il rispetto delle norme nazionali;
- dddd) Tipo: il tipo di veicolo che definisce le caratteristiche essenziali di progettazione del veicolo cui si riferisce il certificato di esame del tipo o del progetto descritto nel pertinente modulo di verifica;
- eeee) Unità: termine generico per definire il materiale rotabile soggetto all'applicazione del regolamento (UE) n. 1302/2014 e s.m.i. e pertanto soggetto alla relativa procedura di verifica CE;
- ffff) Variante del tipo di veicolo: opzione di configurazione di un tipo di veicolo stabilita in occasione della prima autorizzazione del tipo di veicolo, in conformità con l'art. 24, par. 1, della direttiva (UE) 2016/797, oppure modifiche nell'ambito di un tipo di veicolo nel corso del suo ciclo di vita che richiedono una nuova autorizzazione del tipo di veicolo, in conformità con l'art. 24, par. 1, e con l'art. 21, par. 12, della citata direttiva;
- gggg) Veicolo: veicolo ferroviario idoneo a circolare con ruote sulle linee ferroviarie, con o senza trazione; un veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali;
- hhhh) Versione del tipo di veicolo: opzione di configurazione di un tipo di veicolo o di una variante di un tipo o di modifiche nell'ambito di un tipo di veicolo o di una variante del tipo di veicolo nel corso del suo ciclo di vita, create per riflettere le modifiche alle caratteristiche essenziali di progettazione che non richiedono una nuova autorizzazione del tipo di veicolo, in conformità con l'art. 24, par. 1, e con l'art. 21, par. 12, della direttiva (UE) 2016/797;

3 Acronimi

Acronimo	Significato
AG	Applicazione Generica
AISM	Autorizzazione di Immissione Sul Mercato
AMIS	Autorizzazione di Messa In Servizio
ANSF	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
ANSFISA	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali
AU	Autorizzazione all'Utilizzo
CCS	Controllo-Comando e Segnalamento
CE	Comunità Europea
CSM	<i>Common Safety Method</i> , metodo comune di sicurezza
CSM RA	<i>CSM Risk Assessment</i> , metodo comune di sicurezza per la valutazione del rischio
DeBo	<i>Designated Body</i> , organismo designato

DIV	Dichiarazione Intermedia di Verifica
DNR	Documento Nazionale di Riferimento
ERADIS	<i>European Railway Agency Database of Interoperability and Safety</i>
ERATV	<i>European Register of Authorized Types of Vehicle</i>
GI	Gestore dell'Infrastruttura
IF	Impresa Ferroviaria
NIE	Numero di Identificazione Europeo
NoBo	<i>Notified Body</i> , organismo notificato
OIF	Organismo Indipendente Ferroviario
OVC	Organismo di Valutazione della Conformità (NoBo/DeBo)
OVR	Organismo di Valutazione del Rischio (<i>CSM assessor</i>)
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
SGS	Sistema di Gestione della Sicurezza
SRM	Soggetto Responsabile della Manutenzione
STB	Sistema Tecnologico di Bordo
STI	Specifica Tecnica di Interoperabilità
SW	Software
UE	Unione Europea
V&V	Verifica e Validazione

4 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 e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (di seguito Agenzia) dei provvedimenti di:

- autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi ai sensi dell'art. 18 D.Lgs. 57/2019;
 - autorizzazione di immissione sul mercato di veicoli ai sensi dell'art. 21 D.Lgs. 57/2019;
 - autorizzazione di tipi di veicoli ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 57/2019;
 - autorizzazione di immissione sul mercato di veicoli conformi al tipo ai sensi dell'art. 25 D.Lgs. 57/2019;
 - autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche e prime specifiche ai sensi dell'art. 16 comma 2 lettera r) D.Lgs. 50/2019;
 - autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e di veicoli ai sensi dell'art. 29 D.Lgs. 50/2019;
-

- autorizzazione di messa in servizio di locomotive da manovra in ambito località di servizio ai sensi del decreto ANSF n. 1/2015 e s.m.i.;

nel contesto del sistema ferroviario italiano, incluse le reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 così come individuate dal decreto 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e le reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, art. 15-ter, convertito dalla legge 04/12/2017, n. 172 così come individuate dal DM del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 347 del 2 agosto 2019.

Le presenti linee guida recepiscono quanto disposto dall'art. 18 comma 2 del D.Lgs. 57/2019, dal considerando 14) e dall'art. 7 comma 6 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/545 e dall'art. 16 comma 2 lettera bb) punto 4) del D.Lgs. 50/2019.

In relazione a quanto disposto all'art. 3 commi 1, 2 e 3 del DM del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 347 del 2 agosto 2019 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le presenti linee guida si applicano anche agli interventi finalizzati all'interconnessione funzionale delle reti funzionalmente isolate, ivi comprese quelle rientranti nelle competenze delle province autonome di Trento e Bolzano.

I procedimenti sopra elencati sono definiti in conformità a quanto previsto dal capo V del D.Lgs. 57/2019 e del capo VI del D.Lgs. 50/2019 nonché dal decreto ANSF 1/2015 e s.m.i. per quanto riguarda le locomotive da manovra.

Sono fatte salve:

- le prerogative poste in capo alle Province autonome di Trento e Bolzano in virtù del richiamato DPR 527/87;
- la Convenzione tra la Svizzera e l'Italia concernente la ferrovia elettrica a scartamento ridotto da Locarno a Domodossola approvata con la legge 16 dicembre 1923, n. 3195.

I procedimenti per le autorizzazioni all'utilizzo sono definiti in conformità a quanto previsto dalla normativa EN 50126, e si applicano allo sviluppo e alla realizzazione di applicazioni generiche sicure per il segnalamento ferroviario, di terra e di bordo.

Ai procedimenti relativi a prodotti generici che abbiano già ottenuto un provvedimento di nulla osta allo sviluppo in conformità alle precedenti linee guida 1/2017 non sarà dato seguito.

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'esecuzione delle prove.

5 Competenze e responsabilità

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

5.1 Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali

L'Agenzia ha il compito di:

- autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra, costitutivi del sistema ferroviario italiano, a norma dell'art. 18, comma 1, del D.Lgs. 57/2019;
- autorizzare la messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli ai sensi dell'art. 16, comma 2, lettera bb) del D.Lgs. 50/2019 relativamente alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani;
- autorizzare la messa in servizio di locomotive da manovra in ambito località di servizio ai sensi del decreto ANSF 1/2015 e s.m.i.;

- rilasciare, su richiesta, l'autorizzazione all'utilizzo di un'applicazione generica dopo aver verificato le attività effettuate dall'OVC/OIF prescelto dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nell'Unione, dall'ente appaltante, dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura interessato;
- rilasciare la propria decisione in merito alla necessità di AMIS in caso di rinnovo o ristrutturazione di sottosistemi strutturali, in stretta collaborazione con l'ERA nel caso di progetti di apparecchiature ERTMS a terra, a norma dell'art. 18, comma 5, del D.Lgs. 57/2019;
- rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo a norma dell'art. 21, comma 9, del D.Lgs. 57/2019;
- rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni di messa in servizio delle locomotive da manovra in ambito località di servizio ai sensi del Decreto ANSF 1/2015 e dei veicoli ai sensi dell'art. 16, comma 2, lettera bb) del D.Lgs. 50/2019 relativamente alle reti funzionalmente isolate;
- rilasciare, quando ente autorizzatore, il parere sul metodo proposto dal richiedente nella domanda di impegno preliminare ai sensi dell'art. 24, comma 2, del Regolamento di esecuzione (UE) n. 2018/545;
- coadiuvare l'ERA nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca, per l'area d'uso specifica, delle autorizzazioni di immissione sul mercato del veicolo a norma dell'art. 21, comma 5, del D.Lgs. 57/2019 e delle autorizzazioni del tipo di veicoli a norma dell'art. 24 di detto decreto, nonché del parere sul metodo proposto dal richiedente nella domanda di impegno preliminare ai sensi dell'art. 24, comma 2, del regolamento di esecuzione (UE) n. 2018/545;
- rilasciare un parere in merito alla domanda di approvazione di cui all'art. 19 del D.Lgs. 57/2019;
- supervisionare che sul territorio nazionale i componenti di interoperabilità siano conformi ai requisiti essenziali fissati dall'art. 7 del D.Lgs. 57/2019;
- assicurare che la numerazione dei veicoli sia stata assegnata a norma dell'art. 43 del D.Lgs. 57/2019 e fatto salvo l'art. 44, comma 4, di detto decreto;
- ove necessario, autorizzare l'esecuzione delle prove in linea dei veicoli e delle prove in campo di sottosistemi strutturali e applicazioni generiche;
- provvedere alla registrazione dei veicoli nel Registro di Immatricolazione Nazionale (RIN);
- quando ente autorizzatore, provvedere all'inserimento in ERATV dei dati relativi a un tipo di veicolo autorizzato;
- riconoscere gli Organismi Indipendenti Ferroviari.

Per quanto riguarda i sottosistemi strutturali di impianti fissi, le modalità pratiche per l'istruttoria dei procedimenti connessi alla messa in servizio sono dettagliate al §18.

Nelle more dell'adozione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di cui all'art. 12, comma 19, quarto periodo, D.L. 28 settembre 2018, n. 109, le funzioni e le competenze in materia di sicurezza ferroviaria, ivi incluse le connesse attività di carattere strumentale, continuano ed essere svolte da ANSF ai sensi del combinato disposto di detto art. 12, comma 19, e dell'art. 31, comma 6, del D.Lgs. 50/2019.

A seguito della piena operatività di ANSFISA, la cui data è determinata con il predetto decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ANSFISA acquisirà le competenze di ANSF e succederà a titolo universale in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi in essere di ANSF, restando in ogni caso validi ed efficaci gli atti posti in essere da quest'ultima, così come ogni rapporto giuridico attivo e passivo connesso o strumentale all'espletamento delle funzioni ANSF.

5.2 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 veicoli² o parti di essi, che tengano conto:
 - o del dossier di accettazione di sicurezza per la definizione delle condizioni di circolazione predisposto dal proponente in conformità a quanto previsto dal regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i.;
 - o della normativa di esercizio vigente in materia (allegato B al decreto ANSF 04/2012 – regolamento per la circolazione ferroviaria);
 - o delle condizioni tecniche del sottosistema strutturale (o parte di esso) da sottoporre alle prove;
 - o 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 disposizioni e prescrizioni di esercizio 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 e per l'autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche;
- garantire la disponibilità dell'infrastruttura per le corse prova in linea dei veicoli;
- fornire, ove richiesto dai soggetti interessati alle prove in linea, le informazioni sui dati caratteristici dell'infrastruttura che consentano la definizione dell'idoneo set di prove da eseguire e l'efficace svolgimento delle stesse;
- 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;
- attribuire la circolabilità ai veicoli destinati alle reti funzionalmente isolate ed alle locomotive da manovra sulla base delle caratteristiche tecniche degli stessi, in conformità a eventuali limitazioni e prescrizioni riportate nell'autorizzazione di messa in servizio rilasciata dall'Agenzia;
- 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 dell'art. 21 comma 4 del D.Lgs. 57/2019, il GI deve comunque adoperarsi, in consultazione con il richiedente, affinché tutte le eventuali prove necessarie siano effettuate entro tre mesi dal ricevimento della domanda da parte del richiedente.

Ai sensi dell'art. 18 comma 7 del D.Lgs. 57/2019 il GI apre al pubblico esercizio i relativi sottosistemi nuovi, rinnovati o ristrutturati dopo aver acquisito tutte le opportune certificazioni e autorizzazioni, nonché tutti i permessi necessari.

Per le **reti funzionalmente isolate** si veda §15, laddove il ruolo di Gestore dell'infrastruttura potrebbe essere svolto dall'esercente.

² 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.

5.3 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:
 - o 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 di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i.;
 - o della normativa di esercizio vigente in materia (regolamento per la circolazione ferroviaria - Allegato B al decreto ANSF 04/2012);
 - o delle procedure di interfaccia emanate dal Gestore dell'infrastruttura (attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria - Allegato A al decreto ANSF 04/2012);
 - o delle condizioni tecniche del veicolo da sottoporre alle prove;
 - o 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;
- nell'ambito delle prove in linea, verificare la compatibilità del veicolo con la tratta interessata;
- emanare, anche in caso di prove in linea, le disposizioni e prescrizioni di esercizio;
- svolgere l'attività di soggetto responsabile delle prove nei casi richiesti dalle presenti linee guida.

Per le **reti funzionalmente isolate** si veda §15, laddove il ruolo di Impresa ferroviaria potrebbe essere svolto dall'esercente.

5.4 Organismo designato

L'organismo designato ha il compito di eseguire le valutazioni della conformità secondo le procedure di valutazione della conformità previste dalla pertinente normativa nazionale.

L'organismo designato ha gli obblighi definiti agli artt. 39 e 40 del D.Lgs. 57/2019, salvo per il fatto che gli obblighi di cui all'art. 39 si riferiscono a norme nazionali invece che alle STI.

L'organismo designato ha inoltre il compito di:

- eseguire le valutazioni della conformità delle locomotive da manovra ai requisiti previsti dal decreto ANSF 1/2015 e s.m.i.;
- attraverso verifiche in campo, valutare la coerenza tra la configurazione descritta nella documentazione tecnica e lo stato del sottosistema/veicolo oggetto di valutazione;
- qualificare i laboratori utilizzati nel caso essi non fossero in possesso di accreditamento EA e/o ILAC 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 disposizioni e prescrizioni di esercizio 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 §7.3.3;

- 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;
- con riferimento alle applicazioni generiche:
 - o effettuare le attività di verifica sulla base di norme nazionali non soggette a notifica;
 - o valutare l'intero processo autorizzativo con i dettagli di cui al §10.2;
- presenziare, supervisionare e emettere un parere formalizzato in merito al buon esito delle attività di *switch-off* di cui al §9.2.1.

5.5 Organismo di valutazione del rischio

L'organismo di valutazione del rischio ha il compito di:

- svolgere le indagini volte ad accertare se un determinato sistema possieda i requisiti di sicurezza, come definito all'art. 3, punto 14, del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013;
- valutare con indipendenza l'adeguatezza sia dell'applicazione del processo di gestione del rischio, sia dei relativi risultati e, in generale, svolgere i compiti ad esso attribuiti dall'art. 6 del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013.

5.6 Organismo Indipendente Ferroviario

Nel contesto delle **reti funzionalmente isolate**, l'Organismo Indipendente Ferroviario ha il compito di:

- con riferimento alle applicazioni generiche:
 - o effettuare le attività di verifica sulla base di norme nazionali non soggette a notifica;
 - o valutare l'intero processo autorizzativo con i dettagli di cui al §10.2;
- nell'ambito dei procedimenti di autorizzazione di messa in servizio, svolgere le attività di valutazione della conformità, fra cui prove, certificazioni e ispezioni;
- attraverso verifiche in campo, valutare la coerenza tra la configurazione descritta nella documentazione tecnica e lo stato del sottosistema/veicolo oggetto di valutazione;
- 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 disposizioni e prescrizioni di esercizio 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 §7.3.3;
- 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.

5.7 Organismo notificato

L'organismo notificato ha il compito di eseguire le valutazioni della conformità secondo le procedure di valutazione della conformità previste dalle pertinenti STI.

L'organismo notificato ha gli obblighi definiti agli artt. 39 e 40 del D.Lgs. 57/2019.

5.8 Richiedente

Il richiedente ha il compito di:

- presentare all'Agenzia la domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e/o di immissione sul mercato del veicolo, garantendo la determinazione e il soddisfacimento dei requisiti pertinenti della legislazione applicabile;
- inoltrare all'Agenzia la domanda di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi di impianti fissi e dell'autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche, garantendo la determinazione e il soddisfacimento dei requisiti pertinenti della legislazione applicabile;
- inoltrare all'Agenzia la domanda di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli ai sensi dell'art. 16, comma 2, lettera bb) del D.Lgs. 50/2019 relativamente alle **reti funzionalmente isolate** dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani;
- inoltrare all'Agenzia la domanda di autorizzare di messa in servizio di **locomotive da manovra** in ambito località di servizio ai sensi del decreto ANSF 1/2015 e s.m.i.;
- immettere sul mercato sottosistemi mobili soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i requisiti essenziali provvedendo, in particolare, all'ottenimento della pertinente dichiarazione di verifica;
- incaricare uno o più organismi di valutazione della conformità ai fini delle pertinenti procedure di verifica;
- incaricare uno o più organismi di valutazione del rischio ai fini delle pertinenti procedure di verifica;
- incaricare un OIF per svolgere le attività di competenza di cui al §5.6;
- 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;
- redigere la dichiarazione "CE" di verifica dei sottosistemi;
- nel ruolo di proponente, svolgere il procedimento di gestione dei rischi di cui all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 402/2013 e s.m.i., anche per l'esecuzione delle prove in linea. In particolare, all'interno del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza o equivalente, deve garantire che siano definite le seguenti procedure:
 - o 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;
 - o procedura di individuazione delle modifiche riguardanti la sicurezza;
 - o procedura per la gestione delle eventuali non conformità o l'inadeguatezza delle misure di sicurezza applicate al sistema soggetto a valutazione. 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;
 - o 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;
 - o procedura per la creazione e la gestione del registro degli eventi pericolosi;
 - o procedura per la redazione delle istruzioni di uso e manutenzione;
 - o procedura per la gestione della documentazione;
- effettuare o far effettuare da laboratori di prova, accreditati EA e/o ILAC o qualificati da un OVC o da un OIF 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;
- definire e mantenere, garantendone l'integrità e la coerenza, durante tutto l'arco di vita, una copia della documentazione tecnica che accompagna le dichiarazioni "CE" di verifica e contenente i dettagli del progetto (di sottosistema/veicolo);
- trasferire ai soggetti interessati condizioni e prescrizioni contenute nei titoli autorizzativi. Per i sottosistemi strutturali di impianti fissi tale obbligo sussiste solo se il titolare dell'autorizzazione è diverso dal gestore infrastruttura.

Il richiedente ha facoltà di richiedere l'impegno preliminare di cui al §7.1.

6 Procedimenti tecnici

6.1 Principi generali per l'autorizzazione.

6.1.1 Tipi di veicolo e veicoli.

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'art. 15 del D.Lgs. 57/2019.

L'Agenzia rilascia l'autorizzazione di tipi di veicolo e l'autorizzazione di immissione sul mercato di un veicolo basandosi sulla ragionevole certezza che il richiedente e le entità coinvolte nella progettazione, fabbricazione, verifica e convalida del veicolo abbiano adempiuto i rispettivi obblighi e responsabilità, al fine di garantire la conformità con i requisiti essenziali della legislazione applicabile o con il tipo autorizzato, che consente che il veicolo possa essere immesso sul mercato e possa essere usato in modo sicuro nel settore di impiego, in base alle condizioni di utilizzo e ad altre restrizioni, se del caso, specificate nell'autorizzazione del veicolo e nell'autorizzazione del tipo di veicolo.

Nell'ambito della procedura di verifica "CE" di cui all'allegato IV del D.Lgs. 57/2019 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 punti in sospeso o casi specifici non coperti dalle STI, o nel caso in cui sia stata accordata una deroga a norma dell'art. 6 del D.Lgs. 57/2019, per la verifica di conformità sono utilizzate le norme nazionali notificate a norma dell'art. 14 del D.Lgs. 57/2019 alla Commissione e all'ERA.

Il rispetto delle STI e degli standard tecnici nazionali 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. 45 del D.Lgs. 57/2019 debbano essere utilizzati per rispettare le caratteristiche di infrastruttura associate all'uso previsto dei veicoli. Sono considerati standard tecnici nazionali il documento nazionale di riferimento e, nelle more dell'aggiornamento di quello emanato con decreto ANSF 1/2016, possono essere considerate tali anche eventuali ulteriori riferimenti per le reti rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 così come individuate dal decreto 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per quanto riguarda le **reti funzionalmente isolate**, l'Agenzia considera conformi ai requisiti essenziali a essi applicabili i sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, muniti della dichiarazione di verifica redatta secondo principi e metodologia di cui alla decisione della Commissione 2010/713/UE, fatto salvo che gli standard di riferimento sono quelli elencati dal decreto ANSF 1/2019 e che, ai fini della corretta trasposizione dei procedimenti di seguito specificati al contesto delle reti funzionalmente isolate, occorre riferirsi a quanto riportato al §15.

Ove non espressamente modificato dal §15, ogni richiamo a parti e paragrafi del D.Lgs. 57/2019 è da intendersi come obbligo di applicazione dei principi procedurali e tecnici in essi riportati.

L'Agenzia autorizza tipi di veicolo e la messa in servizio di veicoli soltanto se progettati, costruiti e installati in modo da soddisfare i pertinenti requisiti essenziali come definiti nelle *"Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti"*

funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti" (di cui all'art. 2 del decreto ANSF 1/2019), nel momento in cui siano integrati nel sistema ferroviario.

Per quanto riguarda le **locomotive da manovra**, l'Agenzia considera conformi ai requisiti essenziali a essi applicabili i sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, muniti della dichiarazione di verifica redatta secondo i principi e metodologie di cui alla decisione della Commissione 2010/713/UE, fatto salvo che gli standard di riferimento sono quelli elencati dal decreto ANSF 1/2015 e s.m.i.

Ove non espressamente modificato dal §16, ogni richiamo a parti e paragrafi del D.Lgs. 57/2019 è da intendersi come obbligo di applicazione dei principi procedurali e tecnici in essi riportati.

L'Agenzia rilascia l'autorizzazione basandosi sulla ragionevole certezza che il richiedente e le entità coinvolte nella progettazione, fabbricazione, verifica e convalida del tipo di veicolo, del veicolo o del sottosistema abbiano adempiuto i rispettivi obblighi e responsabilità, al fine di garantire la conformità con i requisiti essenziali della legislazione applicabile o con il tipo autorizzato.

Le procedure di autorizzazione dei tipi di veicolo e dei veicoli sono descritte ai §§6.3, 7 e 8.

6.1.2 Sottosistemi strutturali

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'art. 15 del D.Lgs. 57/2019.

L'Agenzia autorizza la messa in servizio di sottosistemi strutturali di impianti fissi (CCS a terra, energia e infrastruttura) soltanto se progettati, costruiti e installati in modo da soddisfare i pertinenti requisiti essenziali (di cui all'allegato III del D.Lgs. 57/2019), nel momento in cui siano integrati nel sistema ferroviario.

Nell'ambito della procedura di verifica "CE" di cui all'allegato IV del D.Lgs. 57/2019 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 punti in sospeso o casi specifici non coperti dalle STI, o nel caso in cui sia stata accordata una deroga a norma dell'art. 6 del D.Lgs. 57/2019, per la verifica di conformità sono utilizzate le norme nazionali notificate a norma dell'art. 14 del D.Lgs. 57/2019 alla Commissione e all'ERA.

Il rispetto delle STI e degli standard tecnici nazionali 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. 45 del D.Lgs. 57/2019 debbano essere utilizzati per rispettare le caratteristiche di infrastruttura associate all'uso previsto dei veicoli. Sono considerati standard tecnici nazionali le norme notificate ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 57/2019 e, per gli aspetti non ancora coperti né dalle STI né dalle norme notificate, possono essere considerate tali le norme in uso presso il Gestore dell'infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., oltre gli ulteriori riferimenti per le reti rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 così come individuate dal decreto 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per quanto riguarda i sottosistemi strutturali di impianti fissi:

- il §19 reca il dettaglio in merito alla applicazione delle STI ed alla verifica dei sottosistemi;
- la verifica delle interfacce per la compatibilità tecnica con la rete in cui un sottosistema è incorporato può essere effettuata consultando il RINF.

L'Agenzia rilascia l'autorizzazione di sottosistemi strutturali di impianti fissi sulla base di un fascicolo completo di tutte le informazioni necessarie che includa le prove documentali:

- a) delle dichiarazioni di verifica di cui all'art. 15 del D.Lgs. 57/2019;
- b) della compatibilità tecnica dei sottosistemi con il sistema nel quale sono integrati, accertata in base alle pertinenti STI, alle norme nazionali e ai registri;
- c) dell'integrazione in condizioni di sicurezza di tali sottosistemi, accertata in base alle pertinenti STI, norme nazionali e ai metodi comuni di sicurezza (CSM) di cui all'art. 6 del D.Lgs. 50/2019;

- d) della decisione favorevole dell'ERA emessa in conformità dell'art. 19 del D.Lgs. 57/2019, nel caso di sottosistemi CCS a terra che coinvolgono apparecchiature ETCS e/o GSM-R, e dell'osservanza dell'esito della procedura di cui all'art. 30, comma 2, del regolamento (UE) 2016/796, nel caso di una modifica al progetto di capitolato d'oneri o alla descrizione delle soluzioni tecniche previste intervenuta successivamente alla decisione favorevole.

I sottosistemi strutturali nuovi e quelli in esercizio oggetto di modifica devono essere conformi ai principi di sicurezza stabiliti nel Regolamento per la Circolazione Ferroviaria. Analogo obbligo vale per le applicazioni generiche/specifiche. In relazione a tale obbligo si rammenta che ogni istanza di autorizzazione di messa in servizio dovrà dare evidenza della conformità ai principi del sopracitato regolamento di tutti i requisiti dei sottosistemi strutturali, o loro parti, a cui il sottosistema è dichiarato rispondere.

Ai sensi dell'art. 15 comma 3 del D.Lgs. 57/2019, il compito dell'OVC deve iniziare nella fase di progettazione ed abbracciare tutto il periodo di costruzione fino alla fase di approvazione, precedente l'immissione sul mercato o la messa in servizio del sottosistema. In conformità della STI pertinente, esso deve comprendere anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui è integrato. Pertanto, i pertinenti OVC dovranno essere coinvolti a cura del richiedente sin dalla fase di progettazione.

Per quanto riguarda le **reti funzionalmente isolate**, l'Agenzia considera conformi ai requisiti essenziali a essi applicabili i sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, muniti della dichiarazione di verifica redatta secondo principi e metodologia di cui alla decisione della Commissione 2010/713/UE, fatto salvo che gli standard di riferimento sono quelli elencati dal decreto ANSF 1/2019 e che, ai fini della corretta trasposizione dei procedimenti di seguito specificati al contesto delle reti funzionalmente isolate, occorre riferirsi a quanto riportato al §15. Ove non espressamente modificato dal §15, ogni richiamo a parti e paragrafi del D.Lgs. 57/2019 è da intendersi come obbligo di applicazione dei principi procedurali e tecnici in essi riportati. Per quanto attiene ai requisiti inerenti alla sicurezza in galleria, tenuto conto di quanto riportato al decreto ANSF 1/2019 recante "*CONSIDERATO che i requisiti applicabili ai sottosistemi strutturali relativamente alla sicurezza in galleria nelle reti funzionalmente isolate sono oggetto del tavolo tecnico per la revisione del DM 28 ottobre 2005 e che quindi, in ragione della circostanza che tale ambito verrà disciplinato all'interno del pertinente atto normativo, il presente decreto non regola gli aspetti relativi alla sicurezza in galleria*", si applica la STI Sicurezza nelle gallerie ferroviarie nella versione vigente al momento della richiesta di autorizzazione di messa in servizio.

Le procedure di autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali di impianti fissi sono descritte al §9.

6.1.3 Applicazioni generiche

Ai sensi dell'art. 16, comma 2, lettera r) del D.Lgs. 50/2019, l'Agenzia rilascia, su richiesta dell'interessato, l'autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche.

Tale autorizzazione è rilasciata sulla base delle evidenze fornite nella documentazione concordata con gli organismi di valutazione 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, ove si attesta che l'applicazione generica (nella configurazione indicata dalla rispettiva prima applicazione specifica) è adatta ed utilizzabile nei contesti applicativi indicati, sulla base di un processo applicativo opportunamente individuato.

Le procedure di autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche sono descritte al §10.

6.1.4 Veicoli: fissazione dei requisiti

A seguito della procedura di verifica di cui all'allegato IV della direttiva (UE) 2016/797, che si basa principalmente sulla procedura di valutazione della conformità effettuata dagli OVC, il richiedente ai fini dell'art. 15 del D.Lgs. 57/2019 redige una dichiarazione "CE" di verifica, necessaria per immettere i sottosistemi sul mercato. Il richiedente deve dichiarare, sotto la sua esclusiva responsabilità, che il sottosistema interessato è stato soggetto alle pertinenti procedure di verifica e che soddisfa i requisiti della pertinente normativa dell'Unione, di qualsiasi norma nazionale pertinente e i requisiti essenziali.

Pertanto la dichiarazione "CE" di verifica copre un sottosistema e non un veicolo: non è prevista infatti alcuna dichiarazione da parte del richiedente per l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o per l'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo.

È responsabilità del richiedente l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo garantire che il tipo di veicolo e/o il veicolo soddisfi i requisiti della pertinente normativa dell'Unione, di qualsiasi norma nazionale pertinente e i requisiti essenziali.

Tuttavia, la dichiarazione che i sottosistemi sono conformi alle suddette normative abbraccia un ambito più ampio di quanto riportato nei certificati redatti dagli OVC poiché:

- Le STI contengono disposizioni solo nella misura necessaria per conseguire gli obiettivi della direttiva (UE) 2016/797;
- Le norme nazionali sono ammesse solo per alcuni aspetti non disciplinati dalle STI: casi specifici non descritti nelle STI, punti in sospeso, deroghe e compatibilità con la rete esistente;
- Le interfacce tra sottosistemi potrebbero non essere sempre completamente descritte nelle STI e nelle norme nazionali;
- Per progettare e costruire un veicolo che soddisfi tutti i requisiti essenziali, è necessario soddisfare anche altri requisiti derivanti da:
 - Regole di progettazione interna (*know how*);
 - Codici di buona pratica:
 - standard CEN/CENELEC;
 - standard ISO;
 - fiche UIC;
 - ecc.

Pertanto, per quanto riguarda la procedura di autorizzazione del veicolo, è necessario fornire elementi di prova sulla procedura di fissazione dei requisiti seguita dal richiedente per garantire che a livello di tipo di veicolo e/o veicolo siano soddisfatti tutti i requisiti pertinenti.

La fissazione dei requisiti deve sempre essere eseguita. Tuttavia, le evidenze dell'applicazione del processo di fissazione dei requisiti devono essere incluse nel dossier che accompagna la domanda di autorizzazione per i casi di prima autorizzazione, nuova autorizzazione ed estensione dell'area d'uso.

I requisiti essenziali si riferiscono a sicurezza, salute, accessibilità, affidabilità e disponibilità, compatibilità tecnica e protezione ambientale (allegato III del D.Lgs. 57/2019). Qualora non esistano requisiti relativi a tali requisiti essenziali definiti nelle STI e/o nelle norme nazionali, il richiedente deve comunque adottare le misure appropriate per soddisfarli.

La procedura per la fissazione dei requisiti deve coprire tutti i requisiti della pertinente normativa dell'Unione e di qualsiasi norma nazionale pertinente. Il processo può anche essere utilizzato per coprire altri requisiti (come i requisiti contrattuali). Tuttavia, i requisiti che non rientrano nell'ambito di applicazione della procedura di autorizzazione del veicolo non devono essere coperti dalla procedura di fissazione dei requisiti a meno che non abbiano un impatto sui requisiti essenziali.

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

- a) determinati correttamente;
- b) assegnati a funzioni o sottosistemi o ottenuti attraverso condizioni di utilizzo o altre restrizioni; e
- c) attuati e convalidati.

La fissazione dei requisiti da parte del richiedente riguarda in particolare i seguenti aspetti:

- a) requisiti essenziali per i sottosistemi di cui all'art. 4 del D.Lgs. 57/2019, specificati nell'allegato III dello stesso decreto;
- b) compatibilità tecnica dei sottosistemi all'interno del veicolo;
- c) integrazione sicura dei sottosistemi all'interno del veicolo; e
- d) compatibilità tecnica del veicolo con la rete nel settore di impiego, che include l'integrazione in condizioni di sicurezza dei sottosistemi del veicolo con l'infrastruttura.

Il richiedente ricorre al processo di gestione del rischio di cui all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i. per fissare i requisiti essenziali di "sicurezza" del veicolo e dei sottosistemi che lo costituiscono e per effettuare l'integrazione di sicurezza tra i citati sottosistemi relativamente agli aspetti non trattati dalle specifiche tecniche di interoperabilità e dalle norme nazionali. In tal caso il richiedente dovrà obbligatoriamente ricorrere al procedimento di gestione dei rischi di cui all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i. e incaricare un OVR per redigere il rapporto di valutazione relativo al procedimento di gestione dei rischi utilizzato, così come previsto dall'art. 15 del citato regolamento.

Il processo di fissazione dei requisiti di "sicurezza" può essere inserito nelle varie fasi dello sviluppo di prodotto e di richiesta di autorizzazione del tipo di veicolo e/o di autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo (non è necessario un procedimento ad hoc) e sarà necessaria una dichiarazione da parte del richiedente (come previsto dall'art. 16 del regolamento di esecuzione (UE) n.402/2013) di corretta attuazione del processo di fissazione dei requisiti nella quale verranno indicati i risultati conseguiti. In tale dichiarazione dovranno essere almeno riportati i riferimenti della seguente documentazione:

- l'analisi dei rischi nella quale viene almeno riportato il processo di fissazione dei requisiti di sicurezza, non previsti dalle STI e norme nazionali, che devono essere soddisfatti dal sistema, le evidenze dell'attuazione per il soddisfacimento dei requisiti stessi e la valutazione dei rischi di integrazione dei sottosistemi relativamente agli aspetti non trattati dalle specifiche tecniche di interoperabilità e dalle norme nazionali;
- il relativo rapporto di valutazione redatto dal OVR.

Per requisiti diversi dal requisito essenziale "sicurezza", nel caso di ricorso ad una metodologia diversa da quella prevista dall'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i., occorre dimostrare che la stessa garantisca un livello di confidenza pari a quello di cui all'allegato I del regolamento.

Fatto salvo quanto sopra, per le **reti funzionalmente isolate** la normativa nazionale mandatoria in ambito ferroviario è rappresentata dal decreto ANSF 1/2019 e s.m.i. mentre per le **locomotive da manovra** è rappresentata dal decreto ANSF n. 1/2015 e s.m.i.

6.1.5 Compatibilità tecnica e integrazione in condizioni di sicurezza

La verifica della compatibilità tecnica dei sottosistemi con il sistema nel quale sono integrati è condotta dal richiedente con riferimento alle STI, se applicabili, oltre:

- per i veicoli, ai requisiti prescritti nel DNR;
- per i sottosistemi costituenti gli impianti fissi, a quanto attualmente in uso presso il Gestore dell'infrastruttura che ha in concessione la relativa parte di infrastruttura.

In aggiunta a quanto sopra, e in accordo a quanto riportato all'art. 2.1 dell'allegato al regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 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 RINF di cui all'art. 45 del D.Lgs. 57/2019.

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 di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i., ai fini dell'interoperabilità è fondamentale 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, in prima istanza, trattate utilizzando un approccio basato sulle norme.

Nel contesto delle presenti linee guida il termine “integrazione in condizioni di sicurezza” può essere utilizzato in riferimento a:

- a) l'integrazione in condizioni di sicurezza tra elementi che compongono un sottosistema;
- b) l'integrazione in condizioni di sicurezza tra sottosistemi che costituiscono un veicolo;
- c) l'integrazione in condizioni di sicurezza di un sottosistema di terra con altri sottosistemi di terra costituenti parti adiacenti della rete (sezioni di linea);
- d) l'integrazione in condizioni di sicurezza di un veicolo con le caratteristiche dei sottosistemi di terra definite nelle STI e nelle norme nazionali, con la specificità del precedente punto d) del §6.1.4;
- e) l'integrazione in condizioni di sicurezza 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 in condizioni di sicurezza, 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, ove previsto, dalle norme nazionali notificate; la verifica sulla base delle norme deve essere eseguita da OVC nell'ambito delle proprie responsabilità, 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 STI e/o 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. Qualora non vi sia piena conformità alle STI o alle norme nazionali notificate le condizioni d'uso e le limitazioni derivanti, applicate per l'integrazione in condizioni di sicurezza, debbono essere definite attraverso l'applicazione del CSM RA.

La compatibilità tecnica e l'integrazione in condizioni di sicurezza 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 (impianti fissi) o l'autorizzazione del tipo di veicolo e gli organismi di valutazione incaricati riterranno idoneo al soddisfacimento dei requisiti essenziali.

A tal proposito:

- sottosistemi CCS a terra di classe A consentiranno la circolazione in ERTMS esclusivamente di veicoli attrezzati con applicazioni generiche di bordo ERTMS che abbiano completato le attività descritte al §20;
- sottosistemi CCS a terra di classe B consentiranno la circolazione esclusivamente di veicoli attrezzati con applicazioni generiche di bordo di classe B che abbiano completato le attività di dimostrazione dell'integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza e della compatibilità tecnica per come individuate nelle pertinenti procedure in essere presso il gestore infrastruttura.

Qualora un sottosistema strutturale sia costituito da una o più applicazioni generiche autorizzate secondo la procedura prevista al §10, la dimostrazione della compatibilità tecnica e dell'integrazione in condizioni di sicurezza all'interfaccia tra rete e veicoli di tali applicazioni può essere considerata già verificata nell'ambito del procedimento di autorizzazione di tali applicazioni generiche, 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.

La compatibilità tecnica e l'integrazione in condizioni di sicurezza 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) che il richiedente l'AMIS del sottosistema o l'autorizzazione del tipo di veicolo e gli organismi di valutazione incaricati riterranno idoneo al soddisfacimento dei requisiti essenziali. Si veda in proposito quanto dettagliato al §20.

Qualora un sottosistema strutturale sia costituito da una o più applicazioni generiche autorizzate secondo la procedura prevista al §10, l'integrazione in condizioni di sicurezza 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, il processo applicativo (ovvero le regole di progettazione, configurazione e verifica) nonché le condizioni ambientali sono gli stessi rispetto a quelli per cui le singole applicazioni generiche sono state autorizzate.

6.1.6 Attività di prova e utilizzo dei laboratori

Le prove nell'ambito dei processi di autorizzazione di tipo di veicolo e veicoli, sottosistemi strutturali o parti di essi devono essere eseguite da laboratori aventi le caratteristiche definite al §6.1.6.1.

Per quanto riguarda le procedure di autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche e prime specifiche di cui al §10, i requisiti dei laboratori definiti al §6.1.6.1 sono da intendersi obbligatori solo per le prove di convalida.

6.1.6.1 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.

OVC e, per le **reti funzionalmente isolate**, OIF devono utilizzare laboratori accreditati conformemente all'alinea precedente. In alternativa, nel caso di ricorso a laboratori non accreditati, per documentate esigenze, OIF e OVC devono provvedere alla relativa qualificazione sulla base dei requisiti e criteri della sopracitata norma.

I laboratori qualificati da OVC da OIF sono ritenuti idonei per svolgere le prove specifiche e i controlli inerenti esclusivamente all'attività per la quale gli stessi sono stati qualificati.

I laboratori non accreditati devono applicare adeguate misure per coprire i rischi derivanti dallo svolgimento delle proprie attività assicurando sempre la qualità dei risultati di test e calibrazione.

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 da OIF e OVC, è obbligo di OIF e OVC presenziare all'attività di prova secondo un programma di *test witnessing* opportunamente documentato che dovrà essere presentato all'Agenzia nell'ambito del processo di autorizzazione.

6.2 Modifica di tipi di veicolo, veicoli, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche.

6.2.1 Modifica di tipi di veicolo

Ogni modifica a un tipo di veicolo autorizzato è analizzata, classificata e soggetta ad autorizzazione come di seguito indicato:

- a) una modifica che non si discosta dalla documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni "CE" di verifica dei sottosistemi. In tale caso non è necessaria una verifica da parte di un OVC e le vigenti dichiarazioni "CE" di verifica dei sottosistemi e l'autorizzazione del tipo di veicolo restano valide e invariate;
- b) una modifica che si discosta dalla documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni "CE" di verifica dei sottosistemi, la quale potrebbe richiedere nuovi controlli e pertanto una verifica in base ai moduli di valutazione della conformità applicabili, ma che non ha ripercussioni sulle caratteristiche essenziali di progetto del tipo di veicolo e che non richiede una nuova autorizzazione sulla base dei criteri stabiliti dall'art. 21, comma 12, del D.Lgs. 57/2019;
- c) una modifica delle caratteristiche essenziali di progetto del tipo di veicolo che non richiede una nuova autorizzazione, secondo i criteri stabiliti dall'art. 21, comma 12, del D.Lgs. 57/2019;

- d) una modifica che richiede una nuova autorizzazione, secondo i criteri stabiliti dall'art. 21, comma 12, del D.Lgs. 57/2019.

Per i casi a) e b) di cui sopra, laddove non esista una dichiarazione “CE” di verifica dei sottosistemi, occorre valutare l'impatto sulla documentazione esistente relativa alla progettazione e alla manutenzione dei sottosistemi costituenti il tipo di veicolo oggetto di modifica.

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

Relativamente a questo ultimo aspetto:

- se una modifica rientra nel punto b) e comporta l'emissione di certificati di verifica aggiornati, il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo richiede ad Agenzia l'aggiornamento in ERATV dei dati per il tipo di veicolo oggetto di modifica;
- se una modifica rientra nel punto c) il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo richiede la creazione di una nuova versione del tipo di veicolo o di una nuova versione della variante del tipo di veicolo e trasmette le informazioni ad essa relative all'Agenzia. L'Agenzia inserisce in ERATV la nuova versione del tipo di veicolo o la nuova versione della variante del tipo di veicolo.

In entrambi i casi, l'Agenzia comunica formalmente al detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo l'avvenuto aggiornamento del registro ERATV entro un mese dalla richiesta.

Per quanto riguarda i tipi di veicolo destinati alle **reti funzionalmente isolate** ed i tipi di **locomotiva da manovra**, la classificazione soprariportata è confermata per i punti a) e d) mentre:

- se una modifica rientra nel punto b), il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo aggiorna la documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni di verifica dei sottosistemi e trasmette tutte le informazioni e tutti i documenti pertinenti all'Agenzia (vedi §6.2.5);
- se una modifica rientra nel punto c), il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo richiede un aggiornamento dell'autorizzazione definendo una nuova versione del tipo di veicolo o di una nuova versione della variante (se esistente) del tipo di veicolo e trasmette tutte le informazioni e tutti i documenti pertinenti all'Agenzia (vedi §6.2.5).

6.2.2 Modifica di veicoli

Le modifiche a un veicolo già autorizzato connesse a sostituzioni per manutenzione e limitate alla sostituzione di componenti con altri componenti che svolgono funzioni e possiedono prestazioni identiche nell'ambito della manutenzione preventiva o correttiva del veicolo non richiedono un'autorizzazione di immissione sul mercato o di messa in servizio.

Ogni altra modifica a un veicolo viene analizzata e classificata in conformità con il §6.2.1.

Se una modifica rientra nel caso previsto dal §6.2.1, lettera d), l'ente che gestisce la modifica richiede una nuova autorizzazione di immissione sul mercato o di messa in servizio.

Le modifiche apportate a un veicolo autorizzato al fine di renderlo conforme a un'altra versione autorizzata del tipo di veicolo e/o variante autorizzata del tipo di veicolo richiedono che il richiedente rilasci una nuova dichiarazione di conformità. Questo perché tale dichiarazione riguarda una versione e/o variante specifica del tipo di veicolo. Sarà pertanto necessario rilasciare per il veicolo anche un'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo sulla base della nuova dichiarazione di conformità. In questo caso si applica quanto previsto al §6.3.5.

Ogni modifica ad un veicolo è soggetta alla gestione della configurazione sotto la responsabilità del detentore o dell'entità da esso incaricata.

6.2.3 Modifica di sottosistemi strutturali (impianti fissi)

Qualsiasi modifica di un sottosistema strutturale esistente costitutivo di impianti fissi 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 OVC, non è necessario informare l’Agenzia 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 essenziali 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 l’Agenzia, vedi §6.2.3.2) che non richiedono una nuova autorizzazione di messa in servizio; rientrano in questa categoria le modifiche che non soddisfano nessuno dei criteri di cui all’art. 18 comma 5 del D.Lgs. 57/2019;
- 4) rinnovo o ristrutturazione (ovvero modifiche o lavori di sostituzione importanti che impongono di informare l’Agenzia, vedi §6.2.3.2) che richiedono una nuova autorizzazione di messa in servizio; rientrano in questa categoria le modifiche che soddisfano almeno uno dei criteri di cui all’art. 18 comma 5 del D.Lgs. 57/2019.

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.

Il proponente gestirà le categorie 1) e 2) delle modifiche a tale sottosistema strutturale secondo criteri definiti nell’ambito del proprio SGS o equivalente.

Nel caso in cui il richiedente riscontri la necessità di applicare la procedura “CE” di verifica di cui all’articolo 15 del D.Lgs. 57/2019 e all’allegato IV di tale decreto, dovrà procedere secondo quanto indicato al successivo §6.2.5.

Fatto salvo quanto riportato al §6.2.3.2, il proponente valuta in quale categoria rientri la modifica e se sia necessario informare gli organismi di valutazione e/o l’Agenzia.

Qualora le modifiche di cui al presente capitolo interessino sottosistemi o loro parti di cui l’Agenzia non ha autorizzato la messa in servizio e pertanto di cui non sia disponibile la documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione “CE” di verifica, sarà onere del proponente la produzione della documentazione relativa alle modifiche, necessaria alla messa in servizio, secondo criteri definiti nell’ambito del proprio SGS o equivalente.

I GI, con riferimento al proprio SGS, e i fabbricanti, aggiornano la documentazione pertinente.

Il §19 reca il dettaglio in merito alla applicazione delle STI ed alla verifica dei sottosistemi.

6.2.3.1 Modifiche che introducono uno scostamento dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione “CE” di verifica ma che non hanno alcun impatto sulle caratteristiche essenziali 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 essenziali di progetto del sottosistema (categoria 2)), il richiedente deve comunque produrre un’analisi ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i., che evidenzia 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, assicurandone le specifiche competenze;

- fornire l'evidenza che la classificazione della modifica è in accordo con il regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i.

Il richiedente deve aggiornare la documentazione tecnica relativa alle modifiche, necessaria alla messa in servizio, secondo criteri definiti nell'ambito del proprio SGS o equivalente.

Per quanto riguarda la gestione della dichiarazione "CE" di verifica, si veda §6.2.5.

6.2.3.2 Rinnovo o ristrutturazione: istanze in merito alla necessità di AMIS

In caso di rinnovo o ristrutturazione (categorie 3 e 4)) di un sottosistema strutturale in esercizio, il richiedente, secondo quanto previsto dall'art. 18 comma 5 del D.Lgs. 57/2019, almeno 5 mesi prima della data di prevista attivazione deposita presso l'Agenzia un dossier con la descrizione del progetto, previa compilazione del modulo predisposto nell'Allegato F.

Tale dossier 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 dossier dovrà comprendere:

- una relazione descrittiva che dovrà, quantomeno:
 - o 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;
 - o indicare con chiarezza la tipologia di intervento sul/i sottosistema/i esistente/i (rinnovo o ristrutturazione, come definiti nell'art. 3 lettere o) e p) del D.Lgs. 57/2019);
 - o 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;
 - o ove applicabile, produrre (preferibilmente in forma tabellare) un confronto fra i parametri fondamentali di sottosistema nella configurazione autorizzata e quella sottoposta a decisione, con riferimento alle STI applicabili;
 - o ove applicabile, evidenziare i riferimenti al piano nazionale di implementazione con impatto sul sottosistema oggetto di modifica, indicando se, attraverso l'intervento di rinnovo/ristrutturazione, si intendano attuare fasi del suddetto piano;
 - o 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 e gli opportuni schemi di elettrificazione;
 - o per il sottosistema infrastruttura, fissare le caratteristiche della linea ai sensi della vigente STI Infrastruttura;
 - o per il sottosistema controllo-comando e segnalamento, referenziare gli estremi dei titoli autorizzativi in vigore rilasciati dalle competenti autorità di sicurezza, relativamente alle applicazioni generiche che:
 - sono già implementate nel sottosistema e che non subiscono modifiche;
 - costituiscono sistema di riferimento per eventuali modifiche che si intende apportare alle applicazioni generiche stesse già implementate o da implementare nel sottosistema oggetto di decisione;
 - o per il sottosistema controllo-comando e segnalamento, evidenziare:
 - l'invarianza del contesto applicativo e del processo applicativo delle applicazioni generiche munite di titolo autorizzativo in vigore rilasciato dalle competenti autorità di sicurezza, che si intende implementare nel sottosistema senza subire modifiche;
 - coerenza del progetto con il piano di implementazione nazionale ERTMS;

- per il sottosistema controllo-comando e segnalamento, nell'ottica della collaborazione con ERA nel caso di progetti di rinnovo o ristrutturazione che coinvolgano apparecchiature ERTMS a terra di cui all'art. 8 comma 5 del D.Lgs. 57/2019, il fascicolo deve fornire una tracciatura puntuale rispetto a quanto riportato al §7.2.1b della STI CCS (regolamento (UE) 2016/919 come emendato dal regolamento (UE) 2019/776) e, in particolare, rispetto alla tabella 7.2 e, dunque, ai §§7.2.1b.2 e 7.2.1b.3;
- l'elenco delle norme, ivi comprese quelle di derivazione non strettamente ferroviaria di cui all'art. 15 comma 2 del D.Lgs. 57/2019 applicate alla modifica, con esplicita dichiarazione in merito a completezza ed esaustività di tale elenco in riferimento allo stato di avanzamento del progetto o della realizzazione. **A tale elenco dovranno fare riferimento tutti gli altri documenti del dossier**, attesa la necessità di garantire l'univocità dell'elenco delle norme applicabili;
- nel caso si applichino le STI, l'elenco dei requisiti applicabili alla modifica;
- un'analisi preliminare del rischio, svolta ai sensi dell'art. 4 del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i., che evidenzii 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 di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i.

Ai sensi dell'art. 18 comma 5 del D.Lgs. 57/2019, l'Agenzia informa il richiedente in merito alla completezza del dossier entro un mese dalla presentazione della istanza, oppure chiede le pertinenti informazioni aggiuntive, fissando un termine ragionevole per la relativa comunicazione. Qualora allo scadere di tale termine il richiedente non abbia fatto pervenire alcun riscontro, il procedimento si considererà automaticamente decaduto.

In merito alla valutazione di completezza, l'Agenzia valuta esclusivamente la presenza di tutta la documentazione prevista dalle presenti linee guida.

In caso di necessità di informazioni aggiuntive, i quattro mesi di cui al successivo capoverso decorrono dalla data di ricevimento di tali integrazioni.

L'Agenzia decide entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. La decisione è presa sulla base di quanto dettagliato al §6.2.3.3.

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

In ogni caso, indipendentemente dal fatto che una nuova autorizzazione sia o meno richiesta, ogni modifica ad un sottosistema strutturale a seguito di rinnovo/ristrutturazione deve sempre essere coperta da un certificato di verifica e da una dichiarazione "CE" di verifica validi ed aggiornati prima della messa in servizio delle citate modifiche applicate al sottosistema stesso. Pertanto, è responsabilità del richiedente coinvolgere un OVC per l'aggiornamento di tali certificati ogniquale volta ne ricorrano le circostanze (vedi §6.2.5).

6.2.3.3 Rinnovo o ristrutturazione: criteri decisionali in merito alla necessità di AMIS

L'Agenzia, in stretta collaborazione con l'ERA nel caso di progetti di apparecchiature ERTMS a terra, esamina il dossier di cui al §6.2.3.2 e decide se sia necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio, sulla base dei criteri seguenti:

- a) il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato può risentire dei lavori previsti, da intendersi come modifica valutata rilevante ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) 402/2013 e s.m.i.;
- b) è richiesta dalle STI pertinenti;
- c) è richiesta dal piano nazionale di implementazione;
- d) sono modificati i valori dei parametri sulla cui base l'autorizzazione era già stata rilasciata.

Fatte salve ulteriori e diverse valutazioni eseguite dall'Agenzia sul singolo procedimento, il criterio decisionale di cui al precedente punto d) si basa sui seguenti principi generali e applicazioni particolari.

Principi generali comuni a tutti i sottosistemi

1. È ragionevole ed accettabile sostenere che "i parametri sulla cui base l'autorizzazione è stata rilasciata" di cui alla lettera d) del comma 5 dell'art. 18 D.Lgs. 57/2019 non possono essere individuati nei parametri tecnici del sottosistema ma piuttosto vadano riferiti a caratteristiche funzionali e prestazionali dello stesso sottosistema;
2. Modifiche ai sottosistemi che comportino il passaggio da una soluzione strutturale o tecnologica consolidata ad un'altra altrettanto consolidata, di norma e fatti salvi i procedimenti che coinvolgono il sistema ERTMS (per effetto della necessità di collaborazione con ERA), non determinano la necessità di AMIS. Costituisce appunto eccezione a tale approccio la casistica di dismissione di sistemi di classe B a favore di ERTMS, rispetto alla quale ERA richiede che venga attivato un processo di autorizzazione da parte della NSA competente;
3. Ristrutturazioni caratterizzate da un miglioramento delle prestazioni del sottosistema per effetto di interventi fisici puntuali al sottosistema già messi in servizio e classificati dal richiedente "Non Importanti" (categoria 2 del §6.2.3) oppure senza alcun intervento (es. velocizzazioni, ricalcolo di opere d'arte) non determinano una AMIS;
4. L'introduzione di innovazioni tecnologiche determina una AMIS tenendo comunque conto di quanto indicato in merito alle innovazioni applicate ai sottosistemi di terra come indicato al §5.2.1 delle *Linee Guida ANSF per l'applicazione del regolamento (UE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013 alle modifiche ai sottosistemi strutturali di terra (impianti fissi)*, rev. B del 27/04/2020;
5. La decisione viene presa anche in relazione al possesso di requisiti oggettivi finalizzati a dare evidenza della capacità del richiedente di gestire il processo di progettazione, realizzazione e messa in servizio di sottosistemi strutturali in sicurezza, quali:

da parte del richiedente:

- a. possesso di un SGS;
- b. titolarità di una autorizzazione di sicurezza;
- c. esperienza in analoghi procedimenti autorizzativi;
- d. ritorno delle attività di monitoraggio e supervisione (presenza di non conformità gravi relative alle attività di messa in servizio);

da parte del sottosistema:

- e. conformità ai principi del RCF;
- f. applicazione normativa CENELEC o altre norme tecniche nazionali es. NTC, codice appalti, norme CEN/UNI/CEI;
- g. utilizzo di metodologie e standard consolidati.

Applicazioni particolari

1. Tutte le modifiche al sottosistema CCS che prevedono una prima installazione di un sistema ERTMS determinano il rilascio di una AMIS;
2. Per tutte le parti regolate dalla STI CCS le casistiche che impongono il rilascio di una AMIS sono disciplinate nella tabella 7.2 della citata STI;
3. L'evoluzione di un *safety case* di AG a seguito di modifiche anche diverse da *bug-fixing*, non dovrebbe obbligatoriamente condurre alla necessità di nuova autorizzazione, anche in relazione alle garanzie fornite dal richiedente sulla tenuta sotto controllo delle stesse AG in termini di evoluzione delle varie versioni attraverso le proprie procedure di gestione della configurazione;
4. Modifiche dei parametri "hard" sagoma e/o peso assiale determinano la necessità di AMIS;
5. Modifiche di tracciato su nuova sede determinano la necessità di AMIS;

6. Per il sottosistema Energia una nuova AMIS è necessaria nei seguenti casi:
- passaggio da un sistema di alimentazione (tensione/frequenza) ad un altro;
 - interventi di ristrutturazione con modifiche prestazionali del sottosistema che prevedono la contestuale realizzazione di nuove sottostazioni;
7. Per quanto riguarda le modifiche al sottosistema infrastruttura in cui siano presenti gallerie, fermo restando che:
- modifiche apportate all'armamento senza intervento sulla struttura o sugli impianti a servizio della galleria (es. modifiche armamento, abbassamento piano del ferro, velocizzazioni, modifiche trazione elettrica) non determinano l'applicazione della STI SRT;
 - per le nuove gallerie finestrate e per le altre strutture non completamente chiuse posizionate fra due gallerie o in prossimità ad una galleria, emerge la necessità di una specifica analisi del rischio finalizzata a valutare l'eventuale posizionamento dei punti di evacuazione e soccorso come definiti nella STI SRT e a valutare l'equivalenza delle condizioni di vivibilità in caso di esodo fra un'area completamente aperta e un'area finestrata, corredata da idonee simulazioni fluidodinamiche relative agli scenari incidentali;
 - si determina un ampliamento di una galleria in esercizio ai sensi del punto 7.2.2.2 della STI SRT se la parte in ampliamento è costituita da una nuova costruzione oppure da un'opera esistente mai precedentemente in esercizio;

i criteri decisionali fanno riferimento alla seguente tabella (se almeno uno dei criteri indicati per ciascuna delle tipologie di galleria è soddisfatto si ricade nella necessità di AMIS):

Tipologia galleria	Tipologia di modifica	Elementi che determinano la necessità di AMIS
Galleria nuove	n.a.	<ul style="list-style-type: none"> - Lunghezza galleria superiore a 500 m - Presenza di stazioni o posti di movimento - Analisi del rischio per requisiti alternativi ai sensi del punto 3.1 della STI SRT - Deroga all'applicazione delle STI/Analisi del rischio ai sensi della L. 172/2017
Galleria in esercizio o riaperta all'esercizio	Rinnovo/Ristrutturazione	<ul style="list-style-type: none"> - Lunghezza galleria superiore a 1.000 m - Presenza di stazioni o posti di movimento - Analisi del rischio per requisiti alternativi ai sensi del punto 3.1 della STI SRT - Deroga all'applicazione delle STI/Analisi del rischio ai sensi della L. 172/2017
	Ampliamento (punto 7.2.2.2 STI SRT)	<ul style="list-style-type: none"> - Lunghezza dell'ampliamento superiore a 500 m - Presenza di stazioni o posti di movimento all'interno dell'ampliamento - Analisi del rischio per requisiti alternativi ai sensi del punto 3.1 della STI SRT

		- Deroga all'applicazione delle STI/Analisi del rischio ai sensi della L. 172/2017
--	--	--

Tabella 1 - Criteri decisionali SS INFRA in caso di presenza gallerie

6.2.3.4 Modifiche a un sottosistema già autorizzato

Qualora le modifiche interessino un sottosistema già oggetto di precedente autorizzazione:

- se la modifica costituisce un rinnovo/ristrutturazione, fermo restando l'obbligo di attivare il procedimento di cui al §6.2.3.2, qualora in esito allo stesso l'Agenzia non ritenga necessaria un'autorizzazione, il richiedente non dovrà attivare alcun ulteriore procedimento verso l'Agenzia ma dovrà conservare tutta la documentazione prodotta ai fini della tracciatura della evoluzione della configurazione del sottosistema autorizzato;
- se la modifica rientra nelle altre fattispecie, fermo restando l'obbligo di applicare quanto previsto al §6.2.3.1, il richiedente dovrà conservare tutta la documentazione prodotta ai fini della tracciatura della evoluzione della configurazione del sottosistema autorizzato.

Le modalità di tracciatura di cui ai punti precedenti dovranno essere disciplinate all'interno di opportuna procedura aziendale facente parte del SGS (o equivalente) del richiedente avente l'obiettivo di:

- fornire una descrizione sufficientemente dettagliata degli interventi intercorsi tra l'ultima configurazione autorizzata e la configurazione post-modifica;
- fornire evidenza della documentazione in corso di validità, inclusi i documenti che si è reso necessario modificare rispetto a quelli facenti parte del dossier tecnico presentato per l'ottenimento della vigente autorizzazione, ivi comprese le dichiarazioni e i certificati di verifica.

6.2.4 Modifica di applicazioni generiche

Qualsiasi modifica di applicazione generica deve essere valutata in applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 402/2013 e s.m.i., fatto salvo quanto stabilito nelle *Linee Guida ANSF per l'applicazione del regolamento (UE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013 alle modifiche ai sottosistemi strutturali di terra (impianti fissi)*, rev. B del 27/04/2020.

Si rammenta che la modifica ad un sottosistema strutturale CCS derivante da una modifica di applicazione generica sarà gestita in accordo a quanto stabilito al §6.2.3.

6.2.4.1 Modifica non rilevante

Nel caso tale modifica sia ritenuta non rilevante ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) 402/2013 e s.m.i., il proponente può operare la modifica applicando le procedure previste dal proprio SGS o equivalente, nel rispetto delle normative tecniche e dei regolamenti vigenti e secondo le competenze attribuite dagli atti organizzativi e previste dal suddetto SGS o equivalente.

Resta inteso che:

- a) il dossier di accettazione della sicurezza dell'applicazione generica di cui al §10.2 dovrà tracciare la modifica apportata all'applicazione generica stessa. Qualora l'applicazione generica sia implementata a bordo di un veicolo e non si intenda procedere ad una richiesta di rinnovo dell'AU di tale AG, la tracciatura della modifica può essere effettuata esclusivamente a livello di veicolo (vedi §§6.2.1 e 6.2.2);
- b) nel caso di modifica che interessi un'applicazione generica implementata in un sottosistema strutturale CCS a terra munito di AMIS temporanea, il predetto dossier di accettazione della sicurezza aggiornato dovrà essere allegato in sede di istanza di AMIS definitiva del sottosistema interessato;
- c) in attuazione dell'art. 16, comma 2 lettera r), del D.Lgs. 50/2019, è possibile richiedere il rinnovo dell'autorizzazione all'utilizzo dell'applicazione generica modificata, qualora detta autorizzazione sia stata precedentemente rilasciata dall'Agenzia, ovvero richiedere, negli altri casi, il rilascio di una nuova autorizzazione all'utilizzo. L'eventuale richiesta deve essere in bollo e prevedere un bollo per la risposta (vedi §14.3). L'Agenzia, nei tempi opportuni e comunque entro quattro mesi, provvederà a rinnovare o a emettere il provvedimento di autorizzazione all'utilizzo.

6.2.4.2 Modifica rilevante

Nel caso la modifica di cui sopra sia ritenuta rilevante ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) 402/2013 e s.m.i., l'autorizzazione all'utilizzo, ove richiesta, è da intendersi come nuova (vedi §6.2.7.2).

6.2.5 Dichiarazione "CE" di verifica

Si applicano i modelli di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2019/250.

6.2.5.1 Modifiche a sottosistemi dotati di dichiarazione "CE" di verifica: principi generali

In caso di modifica di un sottosistema, il richiedente analizza la modifica e ne valuta l'impatto sulla dichiarazione "CE" di verifica.

Se tale modifica influisce sulla validità di un elemento della pertinente dichiarazione "CE" di verifica, il richiedente aggiorna la dichiarazione "CE" di verifica o redige una nuova dichiarazione "CE" di verifica. Una nuova dichiarazione è redatta ogniqualvolta sia richiesta una nuova autorizzazione conformemente ai criteri di cui all'art. 18, comma 5, e all'art. 21, comma 12, del D.Lgs. 57/2019.

Qualora a parti o aspetti di un sottosistema strutturale nuovo o modificato – che non siano oggetto di procedura di verifica rispetto alle STI – si applichino altre norme dell'Unione o norme nazionali, la procedura di verifica CE deve essere estesa anche a tali aspetti o parti e quindi il perimetro fisico della dichiarazione "CE" di verifica potrà essere, se necessario, più ampio di quello della verifica rispetto alle STI.

Se per il sottosistema modificato la modifica riguarda un parametro fondamentale, il richiedente, sulla base di criteri stabiliti nel proprio SGS o equivalente, valuta la necessità di un ricorso alla procedura "CE" di verifica di cui all'art. 15 del D.Lgs. 57/2019 e all'allegato IV di tale decreto e, se necessario, la attiva.

Si applica il modello di cui all'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) 2019/250.

6.2.5.2 Modifiche a sottosistemi privi di dichiarazione "CE" di verifica: principi generali

In caso di modifica di un sottosistema messo in servizio senza una dichiarazione "CE" di verifica, il richiedente analizza la modifica e ne valuta l'impatto sulla documentazione relativa alla progettazione e alla manutenzione esistente.

In caso di modifica di un sottosistema che riguarda un parametro fondamentale, il richiedente, sulla base di criteri stabiliti nel proprio SGS o equivalente, valuta la necessità di un ricorso alla procedura "CE" di verifica di cui all'art. 15 del D.Lgs. 57/2019 e, se necessario, la attiva.

L'OVC valuta soltanto le parti del sottosistema che sono state modificate e le interfacce rispetto alle parti non modificate del sottosistema.

Il richiedente redige una dichiarazione "CE" di verifica per l'intero sottosistema dichiarando, sotto la sua esclusiva responsabilità, che:

- la parte modificata e le interfacce rispetto alle parti non modificate del sottosistema sono state sottoposte alle pertinenti procedure di verifica e soddisfano la pertinente normativa dell'Unione e le pertinenti norme nazionali;
- la parte non modificata è stata messa in servizio nel sistema ferroviario ed è stata mantenuta nel suo stato di funzionamento di progetto dalla data di messa in servizio nel sistema ferroviario sino alla data della redazione della dichiarazione "CE" di verifica.

Qualora a parti o aspetti di un sottosistema strutturale nuovo o modificato – che non siano oggetto di procedura di verifica rispetto alle STI – si applichino altre norme dell'Unione o norme nazionali, la procedura di verifica CE deve essere estesa anche a tali aspetti o parti e quindi il perimetro fisico della dichiarazione "CE" di verifica potrà essere, se necessario, più ampio di quello della verifica rispetto alle STI.

Si applica il modello di cui all'allegato III del regolamento di esecuzione (UE) 2019/250.

6.2.5.3 Gestione della dichiarazione “CE” di verifica: casi particolari per gli impianti fissi

In relazione alle diverse tipologie di interventi che caratterizzano i sottosistemi strutturali di cui al §6.2.3, sulla base del vigente quadro normativo (regolamento di esecuzione (UE) 2019/250 e D.Lgs. 57/2019) per la redazione della dichiarazione “CE” di verifica vale quanto alla seguente Tabella 2.

	Nuovo sottosistema	Ristrutturazione/Rinnovo		Modifiche di cui al punto 2) del §6.2.3	Sostituzione in ambito manutenzione
		AMIS necessaria	AMIS non necessaria		
Redazione della Dichiarazione CE di verifica	Obbligatoria	Obbligatoria	Valutazione richiedente	Valutazione richiedente	Non necessaria

Tabella 2 - Redazione della dichiarazione “CE” di verifica

Nel caso in cui debba essere emessa una dichiarazione “CE” di verifica relativa ad una modifica di un sottosistema strutturale di impianti fissi nel cui perimetro ricadono parti di sottosistema già provviste di dichiarazione “CE” di verifica, si dovrà procedere secondo una delle seguenti modalità alternative:

1. Emissione di una dichiarazione “CE” di verifica relativa alla sola modifica che **si affianca** alla dichiarazione esistente che continua a valere per le sole parti non modificate;
2. Emissione di una dichiarazione “CE” di verifica relativa all’intero sottosistema che **incorpora e richiama**, per le parti non modificate, le eventuali dichiarazioni preesistenti che vengono opportunamente aggiornate. In tal caso, la dichiarazione “CE” di verifica dovrà essere strutturata esplicitando le seguenti informazioni:
 - a. Per la **parte modificata**, il quadro normativo e legislativo vigente al momento della emissione della nuova dichiarazione “CE” di verifica;
 - b. Per la **parte non modificata**:
 - i. per le parti già coperte da una precedente dichiarazione, il quadro normativo e legislativo vigente alla data di emissione di tale dichiarazione;
 - ii. per le parti non coperte da una precedente dichiarazione, la dichiarazione di cui all’Allegato III del regolamento (UE) 2019/250;

Per le parti di sottosistema la cui dichiarazione “CE” di verifica è stata emessa ai sensi del D.Lgs. 57/2019, le norme di derivazione non strettamente ferroviaria di cui all’art. 15 del D.Lgs. 57/2019 da considerare sono quelle vigenti all’atto di detta dichiarazione;

- c. elenco della documentazione emessa nell’ambito del processo di verifica CE applicato alla parte di sottosistema modificata di cui al precedente punto a);
- d. elenco della documentazione emessa nell’ambito di precedenti processi di verifica CE applicati alla parte di sottosistema non oggetto di modifica di cui al precedente punto b) che risulta ancora applicabile.

A maggior chiarimento si veda la seguente Tabella 3 (il cui contenuto è ulteriormente specificato in Figura 1) relativa alla redazione di una dichiarazione “CE” di verifica di un sottosistema che comprenda nel proprio oggetto parti nuove o modificate, e parti non modificate di cui alcune oggetto di precedenti dichiarazioni ai sensi del D.Lgs. 57/2019, altre oggetto di precedenti dichiarazioni ai sensi di precedenti decreti e altre ancora non oggetto di precedenti dichiarazioni.

3. Emissione di una dichiarazione “CE” di verifica relativa all’intero sottosistema che supera completamente le eventuali dichiarazioni preesistenti **annullandole e sostituendole**. La dichiarazione “CE” di verifica sarà emessa ai sensi del D.Lgs. 57/2019 (direttiva 2016/797/UE) per l’intero sottosistema. Pertanto, le disposizioni di cui all’art. 15 comma 2 del D.Lgs. 57/2019 (a meno delle parti non modificate di sottosistema prive di precedente dichiarazione alle quali si applica invece la modalità dichiarativa di cui all’allegato III del regolamento di esecuzione (UE) 2019/250) riguardanti le norme di derivazione non strettamente ferroviaria dovranno essere applicate al sottosistema nel suo complesso con l’avvertenza di prendere a riferimento quelle vigenti alla data di messa in servizio delle varie parti del sottosistema.

A maggior chiarimento si veda la seguente Tabella 3 (il cui contenuto è ulteriormente specificato in Figura 1) relativa alla redazione di una dichiarazione “CE” di verifica di un sottosistema che comprenda nel proprio oggetto parti nuove o modificate, e parti non modificate di cui alcune oggetto di precedenti dichiarazioni ai sensi del D.Lgs. 57/2019, altre oggetto di precedenti dichiarazioni ai sensi di precedenti decreti e altre ancora non oggetto di precedenti dichiarazioni.

Parte di sottosistema	Dichiarazione “CE” di verifica precedentemente rilasciata	Modello di dichiarazione “CE” di verifica	Evidenze della conformità alle norme non ferroviarie da allegare alla dichiarazione “CE” di verifica
Precedentemente non esistente o modificata	n.a.	Allegato II reg. 2019/250/UE	Sì
Non modificata	Sì ai sensi del D.Lgs. 57/2019	Allegato II reg. 2019/250/UE	Sì (non è necessario aggiornare le evidenze in quanto ricomprese nella dichiarazione già rilasciata)
Non modificata	Sì ai sensi del D.Lgs. 191/2010	Allegato II reg. 2019/250/UE	No (le disposizioni di cui all’art. 15 comma 2 del D.Lgs. 57/2019 non trovano attuazione nel quadro legislativo precedente)
Non modificata	No	Allegato III reg. 2019/250/UE	No

Tabella 3 - Redazione dichiarazione “CE” di verifica - Fattispecie 2.

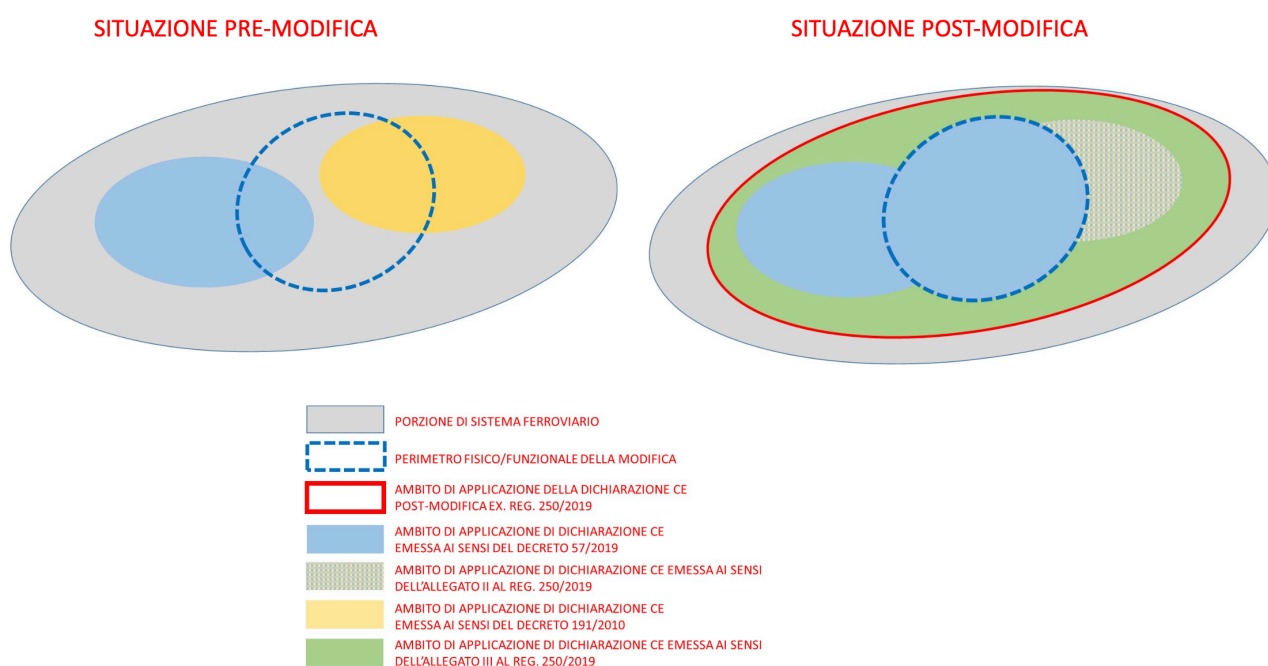


Figura 1 - Redazione dichiarazione “CE” di verifica - Fattispecie 2.

Nel caso di cui al precedente punto 3, invece, la dichiarazione “CE” di verifica sarà emessa ai sensi del D.Lgs. 57/2019 (direttiva 2016/797/UE) per l'intero sottosistema. Pertanto, le disposizioni di cui all'art. 15 comma 2 del D.Lgs. 57/2019 (a meno delle parti non modificate di sottosistema prive di precedente dichiarazione alle quali si applica invece la modalità dichiarativa di cui all'allegato III del regolamento di esecuzione (UE) 2019/250) riguardanti le norme di derivazione non strettamente ferroviaria dovranno essere applicate al sottosistema nel suo complesso con l'avvertenza di prendere a riferimento quelle vigenti alla data di messa in servizio delle varie parti del sottosistema.

6.2.6 Titolarità dell'autorizzazione in caso di modifica

6.2.6.1 Tipi di veicolo

Se l'ente che gestisce la modifica non è il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo e se le modifiche effettuate al tipo di veicolo esistente sono classificate in base ai punti b), c) o d) del §6.2.1, si applica quanto segue:

- a) viene creato un nuovo tipo di veicolo;
- b) l'ente che gestisce la modifica diventa il richiedente;
- c) la domanda di autorizzazione del nuovo tipo di veicolo può essere basata sul tipo di veicolo già esistente e il richiedente può scegliere il caso di autorizzazione pertinente.

Nel dettaglio, se un soggetto che non è il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo esistente desidera modificare [categorie di modifica b), c), d) o modifica (estensione) del settore di impiego] la progettazione e/o la documentazione che costituisce la base dell'autorizzazione del tipo di veicolo rilasciata, esso può:

- chiedere al detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo vigente di gestire la modifica per suo conto, nel qual caso il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo resta il detentore dell'autorizzazione del tipo anche a seguito della modifica, oppure
- gestire esso stesso la modifica. In questo caso, il soggetto diventa il richiedente e crea un nuovo tipo di veicolo, che dovrebbe essere autorizzato. Tale soggetto diventa detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo per il nuovo tipo e diventa responsabile della gestione della configurazione del nuovo tipo di veicolo.

Un soggetto diverso può apportare modifiche al tipo di veicolo per conto del detentore dell'autorizzazione del tipo, purché siano adottati i necessari accordi contrattuali. Tali accordi contrattuali non rientrano nell'ambito delle modalità pratiche per l'autorizzazione dei veicoli e le responsabilità attribuite al detentore dell'autorizzazione del veicolo non dovrebbero essere trasferite a un'altra entità mediante accordi contrattuali.

Un altro richiedente può fondare la sua domanda di autorizzazione del tipo di veicolo su un tipo già autorizzato nel caso di introduzione di una modifica di tale tipo di veicolo classificata come b), c) o d), anche se non è il detentore iniziale dell'autorizzazione del tipo di veicolo. Tale richiedente può chiedere una nuova autorizzazione e diventare il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo per un nuovo tipo. In questo caso, il richiedente deve assicurarsi:

- che l'autorizzazione del tipo di veicolo per il tipo sul quale desidera fondare la sua nuova autorizzazione sia ancora valida per l'ambito di applicazione previsto della nuova autorizzazione;
- di disporre di informazioni sufficienti (dichiarazione “CE” di verifica dei sottosistemi costituenti il tipo di veicolo e relativo dossier tecnico associato comprensivo dell'evidenza della corretta fissazione dei requisiti) riguardanti il tipo di veicolo per effettuare la modifica in modo che il nuovo tipo soddisfi i requisiti e per la gestione della configurazione del nuovo tipo di veicolo.

Quando viene autorizzato un nuovo tipo di veicolo, il richiedente l'autorizzazione del nuovo tipo diventa il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo.

Che si tratti della creazione di un nuovo tipo di veicolo, di una nuova variante o di una nuova versione del tipo di veicolo, la verifica dovrebbe riguardare solo le modifiche apportate alla progettazione del tipo di veicolo, la loro interfaccia con il resto del veicolo e le ripercussioni sullo stesso, nonché il suo comportamento. Il resto della progettazione del tipo di veicolo non dovrebbe essere oggetto di una nuova verifica.

6.2.6.2 Veicoli

Se non è il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo, l'ente che gestisce la modifica classificata in conformità con §6.2.1, lettere b) e c):

- valuta gli scostamenti rispetto alla documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni "CE" di verifica dei sottosistemi;
- stabilisce che nessuno dei criteri previsti dall'art. 21, comma 12, del D.Lgs. 57/2019 è soddisfatto;
- aggiorna la documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni "CE" di verifica dei sottosistemi e le dichiarazioni stesse secondo quanto previsto al §6.2.5;
- trasmette all'Agenzia tutta la documentazione e le informazioni pertinenti così come previsto al §6.2.1.

Ciò può applicarsi a un veicolo o a un numero di veicoli identici.

Quando l'entità che gestisce la modifica apporta una modifica di tipo c), il veicolo non appartiene più al tipo di veicolo autorizzato e non è più conforme allo stesso pertanto si applica quanto previsto al §6.2.2.

L'Agenzia può emettere, entro 4 mesi, una decisione motivata che richieda di presentare una domanda di autorizzazione in caso di classificazione errata o informazioni insufficientemente documentate.

Ogni modifica a un veicolo è soggetta alla gestione della configurazione sotto la responsabilità del detentore o dell'entità da esso incaricata.

6.2.6.3 Sottosistemi strutturali e AG impianti fissi

L'unico soggetto legittimato a presentare istanza di qualsivoglia tipo di modifica di un sottosistema strutturale/AG relativo ad impianti fissi è il detentore della vigente autorizzazione di messa in servizio/all'utilizzo. 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 detentore 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 detentore della vigente autorizzazione di messa in servizio, possa acquisire, nei modi consentiti dalle leggi, il diritto legale di modificare il sottosistema strutturale/AG.

Il soggetto che abbia acquisito per contratto o per altro titolo sia il diritto legale a modificare il sottosistema strutturale/AG sia il diritto legale a gestire nei confronti dell'Agenzia l'autorizzazione vigente nonché il relativo dossier tecnico, è tenuto a dare dimostrazione all'Agenzia della titolarità del diritto acquisito affinché l'Agenzia possa dare seguito al procedimento tecnico-amministrativo. Il soggetto subentrante diventerà in tal caso destinatario di quanto l'Agenzia intenderà disporre in merito alla modifica proposta e, laddove ne ricorrano le circostanze, detentore del nuovo provvedimento autorizzativo.

6.2.7 Autorizzazione: nuova, rinnovata o aggiornata

6.2.7.1 Tipi di veicolo e veicoli

Nel contesto delle presenti linee guida, è da intendersi come autorizzazione "nuova" l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo rilasciata dall'Agenzia dopo una modifica di un veicolo e/o di un tipo di veicolo già autorizzato, a norma dell'art. 21, comma 12, o dell'art. 24, comma 3, del D.Lgs. 57/2019.

Nel contesto delle presenti linee guida, è da intendersi come autorizzazione "rinnovata" quella che deve essere emessa qualora siano modificate le disposizioni delle STI o delle norme nazionali alla base del rilascio dell'autorizzazione di un tipo di veicolo, e la STI o le citate norme nazionali stabiliscano che l'autorizzazione del tipo di veicolo preesistente debba essere appunto rinnovata.

Nel contesto delle presenti linee guida, è da intendersi come autorizzazione "aggiornata" quella che segue il procedimento di modifica del tipo di veicolo di cui al §6.2.1 casi b) e c).

6.2.7.2 Sottosistemi (impianti fissi) e AG

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

- nel caso di sottosistemi esistenti già dotati di autorizzazione, un cambiamento delle caratteristiche essenziali di progetto del sottosistema e che rientrano nella categoria 4 rispetto a quanto definito al §6.2.3;
- nel caso di applicazioni generiche, la variazione della configurazione descritta nel pertinente *safety case* e/o del contesto applicativo e/o del processo applicativo associato alla vigente autorizzazione, con le specificità di cui al §6.2.4.

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

- nel caso di sottosistemi, il mantenimento delle caratteristiche essenziali di progetto del sottosistema o, laddove queste cambiassero, le modifiche rientrino nella categoria 3 rispetto a quanto definito al §6.2.3;
- nel caso di applicazioni generiche, quanto non ricompreso nel precedente alinea, con le specificità di cui al §6.2.4.

La gestione del NIE avverrà secondo le modalità disciplinate al §6.2.8.

6.2.8 Gestione del NIE

6.2.8.1 Tipi di veicolo

Si precisa che:

- solo qualora la modifica comporti la generazione di un nuovo tipo di veicolo, di una sua variante o di una sua versione (in caso di estensione del settore di impiego), sarà generato un nuovo NIE. Vale inoltre quanto previsto al §7.6;
- in tutti gli altri casi non sarà generato un nuovo NIE.

6.2.8.2 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.

6.2.8.3 Applicazioni generiche

Al rilascio dell'autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche la normativa non prevede che sia associato un NIE.

6.2.9 Procedure

Il richiedente, ai fini del rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo o del sottosistema strutturale modificato, rinnovato o ristrutturato, dovrà applicare, anche per le sole parti modificate, le procedure previste nei successivi §7 e §9 e, nel caso di applicazione generica per il segnalamento ferroviario, a terra e di bordo, la procedura prevista al §10.

Resta inteso che, qualora si renda necessario un rinnovo o una nuova autorizzazione di un tipo di veicolo a seguito di rinnovo, ristrutturazione o modifica di un sottosistema strutturale o applicazione generica che di tale veicolo fanno parte e che erano stati oggetto di prima autorizzazione, la procedura per i tipi di veicolo di cui al §7 potrà essere portata a termine solo dopo la positiva conclusione dei processi autorizzativi descritti nelle specifiche procedure di cui al §9 e, in caso di richiesta di AU, al §10.

6.3 Veicoli: casi di autorizzazione

6.3.1 Prima autorizzazione

La prima autorizzazione è rilasciata dall'Agenzia secondo quanto previsto all'art. 21 del D.Lgs. 57/2019 e, in particolare, a fronte della presentazione da parte del richiedente di un fascicolo relativo al veicolo o al tipo di veicolo, nel quale sono contenute evidenze documentali:

- a) dell'immissione sul mercato dei sottosistemi mobili di cui è composto il veicolo sulla base della dichiarazione "CE" di verifica;
- b) della compatibilità tecnica dei sottosistemi di cui alla lettera a) all'interno del veicolo, accertata in base alle pertinenti STI, e se del caso, alle norme nazionali;
- c) dell'integrazione in condizioni di sicurezza dei sottosistemi di cui alla lettera a) nel veicolo, accertata in base alle pertinenti STI, e se del caso, alle norme nazionali e ai metodi comuni di sicurezza di cui all'art. 6 del D.Lgs. 50/2019;
- d) della compatibilità tecnica del veicolo con la rete nel settore di impiego richiesto, accertata in base alle pertinenti STI, e, se del caso, alle norme nazionali, ai registri dell'infrastruttura e al metodo comune di sicurezza sulla valutazione dei rischi di cui all'art. 6 del D.Lgs. 50/2019.

La compatibilità tecnica e l'integrazione in condizioni di sicurezza del veicolo con la rete ferroviaria nazionale è svolta secondo quanto previsto §6.1.5.

6.3.2 Rinnovo dell'autorizzazione del tipo

Il rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicolo è rilasciato dall'Agenzia secondo quanto previsto all'art. 24, comma 4 del D.Lgs. 57/2019 qualora siano modificate le disposizioni delle STI o delle norme nazionali alla base del rilascio dell'autorizzazione di un tipo di veicolo. Le verifiche riguarderanno solo le norme modificate.

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

6.3.3 Estensione del settore di impiego senza modifiche nella progettazione all'interno del territorio italiano

L'estensione del settore di impiego associato alla vigente autorizzazione è rilasciata dall'Agenzia secondo quanto previsto all'art. 21, comma 14 del D.Lgs. 57/2019. Il richiedente, se detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo, decide se l'autorizzazione avrà come conseguenza la creazione di una versione del tipo di veicolo o di una versione della variante del tipo di veicolo, nell'ambito del tipo già esistente su cui la richiesta si basa. Esclusivamente in questa casistica la versione sarà oggetto di autorizzazione.

6.3.4 Nuova autorizzazione

In caso di rinnovo o ristrutturazione, una nuova autorizzazione è rilasciata dall'Agenzia secondo quanto previsto all'art. 21, comma 12 del D.Lgs. 57/2019. Il richiedente, se detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo, decide se l'autorizzazione avrà come conseguenza la creazione di un nuovo tipo di veicolo o una nuova variante del tipo di veicolo nell'ambito del tipo già esistente su cui si la richiesta si basa.

6.3.5 Autorizzazione in conformità al tipo

L'autorizzazione in conformità al tipo è rilasciata dall'Agenzia secondo quanto previsto all'art. 25, comma 1 del D.Lgs. 57/2019, sulla base di una dichiarazione di conformità presentata dal richiedente secondo quanto previsto al §6.5.2.

Tale autorizzazione è rilasciata senza ulteriori verifiche.

6.3.6 Nuova autorizzazione con settore di impiego esteso

È possibile combinare la casistica nuova autorizzazione con quella dell'estensione del settore di impiego all'interno del territorio italiano ai sensi dell'art. 14 comma 3 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/545 della Commissione del 04

aprile 2018, laddove il richiedente preveda di apportare modifiche classificabili come di tipo d) ulteriori a quelle necessarie per l'estensione del settore di impiego.

6.3.7 Prima autorizzazione con autorizzazione in conformità al tipo

È possibile combinare la casistica prima autorizzazione con quella di autorizzazione in conformità al tipo ai sensi dell'art. 14 comma 3 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/545 della Commissione del 04 aprile 2018.

6.3.8 Autorizzazione temporanea per prove

L'autorizzazione temporanea per prove è rilasciata dall'Agenzia secondo quanto previsto all'art. 21, comma 4 del D.Lgs. 57/2019 e come dettagliato ai §§7.2 e 7.3.

6.3.9 Autorizzazione di messa in servizio di tipi di veicolo e veicoli nel contesto delle reti funzionalmente isolate

Tenuto conto di quanto riportato all'art 4 comma 7 del decreto ANSF 3/2019 per i *"Progetti in corso per i veicoli"*, l'autorizzazione di messa in servizio di tipi di veicolo è rilasciata dall'Agenzia secondo quanto previsto all'art. 29, comma 2 del D.Lgs. 50/2019.

L'autorizzazione di messa in servizio di veicoli in conformità ad un tipo autorizzato è rilasciata dall'Agenzia sulla base di una dichiarazione di conformità presentata dal richiedente secondo quanto previsto al §6.5.2.

6.3.10 Autorizzazione di messa in servizio di tipi di locomotiva da manovra e locomotive da manovra in conformità al tipo

L'autorizzazione di messa in servizio di tipi di locomotiva da manovra è rilasciata dall'Agenzia secondo quanto previsto all'art. 2, comma 1 del decreto ANSF n. 1/2015 e s.m.i.

L'autorizzazione di messa in servizio di locomotive da manovra in conformità ad un tipo autorizzato è rilasciata dall'Agenzia sulla base di una dichiarazione di conformità presentata dal richiedente secondo quanto previsto al §6.5.2.

6.4 Autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche e prime specifiche

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

- a) Il procedimento autorizzativo si applica allo sviluppo e alla realizzazione di applicazioni generiche per il segnalamento ferroviario, di terra e di bordo, secondo la procedura di cui al §10;
- b) l'autorizzazione di cui al §10, 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 (ovvero a patto che le funzionalità, i punti di interazione, le circostanze operative e le condizioni ambientali rimangano invariate) e al processo applicativo (ovvero alle regole di progettazione, configurazione e verifica) in cui detta applicazione generica e prima specifica è stata autorizzata, e che la loro integrazione in condizioni di sicurezza sia garantita. La valutazione di tali condizioni deve essere effettuata dal richiedente/soggetto responsabile della messa in servizio a norma del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i.;
- 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 in condizioni di sicurezza delle varie applicazioni generiche che la costituiscono, nonché l'integrazione in condizioni di sicurezza rispetto al contesto nel quale sarà utilizzata. L'analisi di integrazione in condizioni di sicurezza deve essere effettuata secondo quanto disciplinato al §6.1.5;
- d) ogniqualevolta 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 §6.2, con particolare attenzione alla necessità di riautorizzare il sottosistema strutturale di cui tale applicazione specifica costituirà parte integrante (§9);

- e) è obbligo del Gestore dell'infrastruttura prima della messa in servizio di una applicazione specifica connessa alla rete accertare la rispondenza dei vari elementi costitutivi il sistema con quelli del dossier allegato all'istanza di autorizzazione depositato presso l'Agenzia, che costituisce il riferimento anche per le successive modifiche;
- f) nel caso di successive forniture di applicazioni generiche 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 incluse 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) applicazioni generiche (e loro prime specifiche) integrate in un sottosistema strutturale CCS (di bordo o a terra) per il quale è stata rilasciata un'autorizzazione di messa in servizio, si intendono autorizzate all'utilizzo anche come singole applicazioni generiche/specifiche laddove il richiedente ne abbia fatta esplicita richiesta. Ciò a patto che tali applicazioni generiche/specifiche siano chiaramente identificate all'interno del sottosistema che le integra, e che siano accompagnate da specifico *safety case*. Inoltre, le condizioni funzionali, operative ed ambientali del nuovo contesto in cui esse saranno eventualmente utilizzate e il processo applicativo ad esse riferito dovranno essere i medesimi del sottosistema strutturale autorizzato di cui facevano parte; la loro integrazione in condizioni di sicurezza 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 di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i. Si fa notare che, nel caso di cui al presente punto elenco, il titolare dell'autorizzazione del sottosistema CCS o del veicolo il cui CCS di bordo integra un'applicazione generica acquisisce anche la titolarità dell'autorizzazione all'utilizzo dell'applicazione generica stessa nello specifico contesto.

6.5 Dichiarazioni e certificazioni

6.5.1 Dichiarazione intermedia di verifica (ISV)

Fatto salvo quanto previsto al §2.2 dell'allegato IV del D.Lgs. 57/2019, si precisa quanto segue:

- la ISV è unicamente uno strumento per l'organizzazione del lavoro tra OVC/OIF: può essere riferita al sottosistema o a sue determinate parti verificate rispetto ad alcune o a tutte le fasi previste. Tali ISV possono quindi essere trasferite ad altri assessor ai fini dell'accettazione delle risultanze delle verifiche eseguite su quelle parti/fasi;
- mentre le fasi sono predeterminate (allegato IV, §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 ISV 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;
- la ISV deve essere redatta secondo l'allegato IV del regolamento di esecuzione (UE) 2019/250 della Commissione del 12 febbraio 2019.

6.5.2 Dichiarazioni e certificati

La dichiarazione "CE" di verifica deve essere redatta conformemente al modello di cui all'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) 2019/250 della Commissione del 12 febbraio 2019, e conformemente al modello di cui all'allegato III dello stesso regolamento quando si riferisce a un sottosistema inizialmente messo in servizio senza una dichiarazione "CE" di verifica.

Il certificato di verifica del sottosistema e il certificato "CE" di verifica sono rilasciati conformemente al modello di cui all'allegato V del regolamento di esecuzione (UE) 2019/250 della Commissione del 12 febbraio 2019.

La dichiarazione di conformità a un tipo di veicolo autorizzato deve essere redatta conformemente al modello di cui all'allegato VI del regolamento di esecuzione (UE) 2019/250 della Commissione del 12 febbraio 2019.

Qualora a parti o aspetti di un sottosistema strutturale nuovo o modificato – che non siano oggetto di procedura di verifica rispetto alle STI – si applichino altre norme dell'Unione o norme nazionali, la procedura di verifica deve essere

estesa anche a tali parti o aspetti. Pertanto, il perimetro fisico della dichiarazione “CE” di verifica potrà essere, se necessario, più ampio di quello della verifica rispetto alle STI.

Nel contesto delle **reti funzionalmente isolate** vale quanto previsto al §15 nonché in Allegato P relativamente alla dichiarazione di conformità al tipo autorizzato.

Per quanto riguarda le **locomotive da manovra** vale quanto previsto al §16 nonché in Allegato Q relativamente alla dichiarazione di conformità al tipo autorizzato.

6.6 Pareri dell'Agenzia

Per le casistiche di cui agli artt. 6 comma 6 e 19 comma 1 lett. d) del D.Lgs. 57/2019, l'Agenzia rilascia il proprio parere entro il termine di quattro mesi dalla ricezione di tutte le informazioni pertinenti.

7 Procedure di autorizzazione: veicoli e tipi di veicolo

Le richieste di autorizzazione di immissione sul mercato di veicoli, di autorizzazione di messa in servizio di veicoli e di autorizzazione di tipi di veicolo sono presentate con le modalità riportate al successivo §14.2.

Per le **reti funzionalmente isolate**, le richieste di autorizzazione di messa in servizio di veicoli e di autorizzazione di tipi di veicolo sono presentate con le modalità riportate al successivo §14.2.

Per le **locomotive da manovra**, le richieste di autorizzazione di messa in servizio di veicoli e di autorizzazione di tipi di veicolo sono presentate con le modalità riportate al successivo §14.2.

L'autorizzazione di immissione sul mercato di un veicolo rilasciata dall'Agenzia equivale, al tempo stesso e su richiesta del richiedente, all'autorizzazione del tipo di veicolo per la stessa area d'uso.

Per le **reti funzionalmente isolate** e per le **locomotive da manovra**, l'autorizzazione di messa in servizio di veicoli equivale, al tempo stesso e su richiesta del richiedente, all'autorizzazione del tipo di veicolo.

Le procedure da utilizzare per la verifica “CE” dei sottosistemi strutturali costituenti il tipo di veicolo sono definite nei moduli indicati dalle STI pertinenti, così come descritti nella decisione della Commissione 2010/713/UE.

Per le **reti funzionalmente isolate**, le procedure da utilizzare per la verifica dei sottosistemi strutturali costituenti il tipo di veicolo sono definite nei moduli di cui alla decisione della Commissione 2010/713/UE indicati dal decreto ANSF 1/2019.

Per le **locomotive da manovra**, le procedure da utilizzare per la verifica dei sottosistemi strutturali costituenti il tipo di veicolo sono definite nei moduli di cui alla decisione della Commissione 2010/713/UE con le precisazioni riportate nell'Allegato Q.

7.1 Impegno preliminare

Per l'avvio dei procedimenti tecnici di cui ai §§6.3.1-6.3.4 e §§6.3.6-6.3.8 il richiedente potrà avviare la fase di impegno preliminare verso l'Agenzia tramite OSS.

Per le **reti funzionalmente isolate** e le **locomotive da manovra**, il richiedente dovrà avviare la fase di impegno preliminare verso l'Agenzia tramite il modello riportato nell'Allegato K.

La richiesta di impegno preliminare dovrà essere corredata dalla seguente documentazione:

- a) una descrizione del tipo di veicolo e/o del veicolo da autorizzare, comprese, se del caso:
 - i. le varianti e/o versioni previste, e una descrizione dei compiti e delle attività per svilupparlo;
 - ii. i sottosistemi e le eventuali applicazioni generiche che compongono il sottosistema controllo-comando e segnalamento installate a bordo. A tale proposito si precisa che l'AU di tali AG è da intendersi ricompresa all'interno del procedimento di autorizzazione del veicolo³, a meno che non

³ In tal caso il titolo autorizzativo dell'AG rimane in capo al detentore dell'autorizzazione del veicolo.

venga presentata da parte del soggetto interessato specifica richiesta: in tal caso la/e AG saranno oggetto di autorizzazione secondo quanto definito al §10. Potrebbe quindi venirsi a creare la situazione in cui il detentore dell'AU di una AG facente parte di un veicolo sia un soggetto diverso dal detentore dell'autorizzazione del veicolo stesso;

- b) la scelta dell'ente autorizzatore da parte del richiedente e del caso o dei casi di autorizzazione, a norma del §6.3;
- c) un'indicazione dettagliata del settore di impiego interessato;
- d) un'indicazione dettagliata delle condizioni di utilizzo del veicolo e delle altre restrizioni previste;
- e) le fasi che il richiedente deve seguire relativamente alla parte da esso svolta della procedura di autorizzazione del veicolo, compresa la pianificazione riguardante le prove sulla rete, se del caso;
- f) l'indicazione della metodologia da seguire nel processo di fissazione dei requisiti, in conformità con il §6.1.4;
- g) l'elenco delle regole e dei requisiti individuati dal richiedente che devono essere applicati;
- h) un elenco delle valutazioni di conformità che si siano rese necessarie a norma dell'allegato IV del D.Lgs. 57/2019, compresi i moduli da applicare e l'uso delle DIV, se del caso;
- i) una descrizione delle modalità pratiche ai fini dell'uso del veicolo per le prove sulla rete, se del caso;
- j) un elenco del contenuto della documentazione che il richiedente presenta preliminarmente all'Agenzia per il settore di impiego specifico per chiedere l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo;
- k) una proposta⁴ riguardante la lingua da utilizzare per il processo di autorizzazione del veicolo;
- l) una descrizione dell'organizzazione del richiedente relativa alla parte da esso svolta nella procedura di autorizzazione del veicolo, comprensiva fra l'altro delle informazioni di contatto del richiedente, delle informazioni sulle persone di contatto, delle richieste di coordinamento e riunioni con l'Agenzia.

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 comunicherà le eventuali integrazioni e modifiche da apportare alla documentazione proposta, da fornire entro una scadenza ragionevole e comunque entro un mese dal ricevimento della comunicazione. Diversamente, la fase di impegno preliminare è da considerarsi decaduta e dovrà essere riavviata mediante presentazione di una nuova richiesta.

Entro due mesi dal ricevimento della documentazione integrativa l'Agenzia esprimerà un proprio parere sulla metodologia proposta per la fissazione dei requisiti. Tale parere costituisce il documento di riferimento per l'impegno preliminare e comprende una definizione della versione delle STI e/o delle norme nazionali che devono essere applicate per la domanda di autorizzazione, fatte salve eventuali necessità di modifica alla documentazione inviata e che determineranno un aggiornamento della richiesta per le sole parti modificate.

7.2 Autorizzazione temporanea per prove

L'Agenzia, su istanza del richiedente (Allegato A), rilascia un'autorizzazione temporanea per prove in linea (da effettuare sulla rete ferroviaria nazionale o, per le **reti funzionalmente isolate**, sulla parte di rete di competenza), a cui associa il relativo NIE.

Tale autorizzazione occorre:

- ogniquale sia necessario acquisire le evidenze di compatibilità tecnica tra i sottosistemi costituenti il veicolo e tra il veicolo con la rete nell'area d'uso finalizzate all'ottenimento di un'autorizzazione di un tipo di veicolo e/o di immissione sul mercato di un veicolo. In tali circostanze è previsto l'impegno preliminare;

⁴ Per le reti funzionalmente isolate: lingua italiana.

- in tutte le altre circostanze non strettamente finalizzate all'ottenimento di un'autorizzazione di un tipo di veicolo e/o di immissione sul mercato o di un'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo (es.: prototipi, sperimentazioni). In tali circostanze non è previsto l'impegno preliminare.

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 §7.1, lettera g), la documentazione necessaria a dimostrare il soddisfacimento dei requisiti previsti nel Documento Nazionale di Riferimento "Aspetti tecnici" oppure nelle Appendici delle STI relative alla "valutazione del sottosistema materiale rotabile" ed al capitolo 6 della STI per il "Sottosistema Comando Controllo e Segnalamento" oppure, per le reti funzionalmente isolate, nel decreto ANSF 1/2019, a meno di quanto oggetto delle prove in linea da autorizzarsi in coerenza a quanto disciplinato nel presente capitolo. In merito a tale documentazione vale quanto di seguito specificato:
 - qualora per il rispetto dei suddetti "Aspetti tecnici", inclusi quelli di cui al decreto ANSF 1/2019, sia necessario presentare come documentazione report di prova su componenti o sul veicolo completo, l'OIF dovrà operare in coerenza con quanto riportato al §6.1.6.1. Inoltre, per l'effettuazione delle suddette prove, nel caso in cui le stesse vengano effettuate secondo procedure non standardizzate all'interno delle norme e specifiche tecniche di cui al §7.1, lettera g), è obbligo di OIF o OVC presenziare alle attività di prova;
 - per il rispetto dei suddetti "Aspetti tecnici", inclusi quelli di cui al decreto ANSF 1/2019, il richiedente incarica un OIF o OVC di effettuare una valutazione che interessi la fase di progettazione e includa le prove del tipo formalizzata tramite una DIV;
- 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. Tale documentazione dovrà essere valutata da un OIF, per le reti funzionalmente isolate, da un OVC altrimenti;
- c) un documento di configurazione del veicolo e dei software installati con impatto sulla sicurezza;
- d) evidenza del pagamento della tariffa, ove previsto.

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 STI relative alla "valutazione del sottosistema materiale rotabile" e al capitolo 6 della STI per il sottosistema "Comando Controllo e Segnalamento" oppure, per le **reti funzionalmente isolate**, nel decreto ANSF 1/2019 e s.m.i., e per le **locomotive da manovra** nel decreto ANSF 1/2015 e s.m.i., a meno di quanto oggetto delle prove in linea da autorizzarsi in coerenza a quanto disciplinato nel presente capitolo

Tutta la documentazione deve rispettare quanto riportato al successivo §14.2 ed essere ordinata in apposite cartelle secondo la numerazione dei suddetti riferimenti.

Entro due mesi dal ricevimento della documentazione completa, l'Agenzia provvede al suo esame e, in esito ad esso, all'effettuazione di una visita al veicolo alla presenza del richiedente e dell'OVC/OIF al fine di verificare se sussistano o meno le condizioni per il rilascio dell'autorizzazione. Le attività di verifica andranno effettuate nel settore di impiego richiesto.

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 inviare all'Agenzia apposita richiesta redatta e sottoscritta secondo il modello riportato nell'Allegato C per ciascuno dei suddetti veicoli aggiuntivi, allegando la dichiarazione di costruzione in conformità al primo veicolo autorizzato temporaneamente per prove (Allegato R), 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 dovranno 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 detentore della registrazione dei veicoli al fine di aggiornare i dati del registro estero con le informazioni della autorizzazione italiana di cui al presente capitolo.

7.3 Autorizzazione temporanea all'esecuzione delle prove in linea

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

Le attività andranno gestite secondo quanto previsto dalla Norma UNI 11748:2019 "Modalità per la gestione ed effettuazione delle prove dei veicoli sull'infrastruttura ferroviaria" del 18/04/2019.

In assenza di autorizzazione temporanea all'esecuzione delle 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.

7.3.1 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 §7.2) 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 DeBo e, per le **reti funzionalmente isolate**, all'OIF incaricato dal richiedente per l'effettuazione delle campagne di prove dei veicoli utilizzati.

Il DeBo/OIF dovrà inviare all'Agenzia apposita richiesta redatta e sottoscritta secondo il modello riportato nell'Allegato B.

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 e 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 di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i.

Il DeBo/OIF 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;
2. procedura⁵ e programma generale per lo svolgimento delle prove in linea;

⁵ 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 §7.3.3. 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

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 richiesto⁶, 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. analisi del rischio per la definizione delle condizioni di circolazione predisposto in conformità a quanto previsto dal metodo comune di sicurezza di cui al regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i.;
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 informatico⁷;
9. la documentazione richiamata al §10.3.1.2, se applicabile;
10. evidenza del pagamento della tariffa, ove previsto.

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 §7.2, successivamente all'eventuale effettuazione di una visita al veicolo alla presenza del richiedente e del DeBo/OIF, l'Agenzia provvederà, ove ne ricorrano le condizioni, al rilascio entro due 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 §7.3.3).

7.3.2 Veicoli già dotati di autorizzazione

L'esecuzione delle prove in linea per veicoli già dotati di autorizzazione di immissione sul mercato o di autorizzazione (temporanea o meno) di messa in servizio e registrati nel RIN, se non già registrati in altro registro europeo (non applicabile per **reti funzionalmente isolate**), è subordinata al rilascio da parte dell'Agenzia di un'autorizzazione temporanea all'esecuzione delle prove in linea, fatto salvo quanto disciplinato dal decreto del direttore dell'Agenzia n. 4 del 2012 (Allegato A, punto 4.5.2) in merito alla possibilità da parte di IF e GI di svolgere tali prove sotto la propria diretta responsabilità se previste all'interno del proprio SGS.

Laddove suddette prove siano finalizzate ai casi autorizzativi di cui ai §§ 6.3.3, 6.3.4, 6.3.6, 6.3.9, 6.3.10, occorre che il richiedente attivi l'impegno preliminare previsto al §7.1.

L'autorizzazione temporanea all'esecuzione delle prove in linea è rilasciata dall'Agenzia al DeBo e, per le **reti funzionalmente isolate**, all'OIF incaricato dal richiedente per l'effettuazione delle campagne di prove dei veicoli utilizzati.

Il DeBo/OIF incaricato, ai fini del rilascio della predetta autorizzazione, dovrà consegnare la documentazione richiamata al precedente §7.3.1. 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) rispetto al tipo di veicolo di riferimento, lo stesso DeBo/OIF dovrà provvedere a trasmettere la pertinente documentazione tecnica relativa alla suddetta modifica con modalità e tempistiche di cui al §7.3.1.

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 degni, nonché al Documento Unico Valutazione Rischi da Interferenze (D.Lgs. 81/2008).

⁶ 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.

⁷ Tale SW dovrà essere fruibile, e pertanto supportato da eventuali codici/strumenti necessari ad un suo utilizzo senza restrizione alcuna.

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

Oltre a quanto già stabilito al §5, per l'esecuzione delle prove in linea vale quanto segue.

Richiedente dell'autorizzazione temporanea per prove:

- 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 di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i.;
- 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.

Impresa ferroviaria:

- emana, in coerenza con quanto previsto dall'RCF, con le procedure di interfaccia emanate dal GI e, in coerenza con i provvedimenti autorizzativi per prove emanati, 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.

DeBo/OIF (per le reti funzionalmente isolate):

- valuta la coerenza delle disposizioni e prescrizioni di esercizio per l'esecuzione delle prove con il quadro normativo di riferimento, con le condizioni applicative e con il programma delle prove stesse;
- 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;
- garantisce la corretta installazione sul veicolo delle apparecchiature di prova dei laboratori;
- 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.

OVR

- valuta, in qualità di CSM assessor, la corretta applicazione ed i risultati dell'analisi svolta dal proponente ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) 402/2013 e s.m.i. per l'esecuzione delle prove in linea.

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 DeBo/OIF, 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. 57/2019, 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.

7.4 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 §7.3.3, 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 di esecuzione (UE) 402/2013 e s.m.i.

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 §7.3.1 prevedano le condizioni per tale rimozione. Il DeBo/OIF comunica all'Agenzia questa variazione tramite lettera di notifica.

Il costruttore del veicolo e/o i laboratori di prova qualificati dal DeBo/OIF eseguiranno le prove necessarie. Il DeBo/OIF sarà presente a tutte le prove con il ruolo di soggetto responsabile delle prove.

La conclusione con esito positivo delle suddette attività di prova nonché l'effettuazione di una visita al veicolo oggetto della richiesta di autorizzazione per verificare l'eliminazione delle eventuali non conformità riscontrate, è propedeutica ai fini dell'avanzamento della richiesta di autorizzazione di cui al successivo paragrafo.

7.5 Richiesta di autorizzazione: veicoli e tipi di veicolo

A positiva conclusione delle procedure di verifica di conformità previste per ciascun procedimento tecnico e completato l'inserimento e pubblicazione nella banca dati ERATV dei dati tecnici di competenza del richiedente relativi al tipo di veicolo e, nella banca dati ERADIS, dei riferimenti alle dichiarazioni "CE" di verifica, il richiedente invia all'Agenzia la richiesta di autorizzazione di immissione sul mercato e/o dell'autorizzazione del tipo di veicolo tramite lo sportello unico di cui all'art. 12 del regolamento (UE) 2016/796, tenendo conto della nota ANSF prot. 0016142 del 09/08/2019 "Integrazioni alla nota prot. 0012813".

Per le **reti funzionalmente isolate** e per le **locomotive da manovra**, il richiedente dovrà inviare la richiesta di autorizzazione di messa in servizio verso l'Agenzia tramite il modello riportato nell'Allegato L.

Tale richiesta deve essere in bollo e prevedere un bollo per la risposta (vedi §14.3).

La richiesta deve essere corredata dalla documentazione prevista all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2018/545 della Commissione del 04 aprile 2018, fatto salvo che ai fini della corretta trasposizione dei contenuti del suddetto allegato I al contesto delle reti funzionalmente isolate, occorre riferirsi a quanto riportato al §15.

Per le **locomotive da manovra** la richiesta deve essere corredata dalla documentazione prevista all'Appendice A del Decreto ANSF 1/2015 e s.m.i. e la procedura di verifica di conformità del tipo, solo per le locomotive da manovra classificate di tipo B secondo decreto ANSF 1/2015, deve tenere conto anche delle specificità riportate nell'Allegato Q.

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

7.6 Rilascio dell'autorizzazione: veicoli e tipi di veicolo

A conclusione positiva del processo di valutazione, compreso l'accertamento dell'avvenuto pagamento dei costi relativi (secondo quanto previsto al §14.3) e del corretto inserimento nella banca dati ERATV dei dati tecnici di competenza del richiedente relativi al tipo di veicolo e, nella banca dati ERADIS, dei riferimenti alle dichiarazioni e ai certificati "CE" di verifica, l'Agenzia, dopo aver verificato completezza, pertinenza e la coerenza della documentazione allegata alla richiesta, entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti, rilascia l'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo e/o l'autorizzazione di tipi di veicolo oppure, per le **reti funzionalmente isolate** e per le **locomotive da manovra**, l'autorizzazione di messa in servizio di veicoli e/o l'autorizzazione di tipi di veicolo.

Se l'Agenzia rilascia l'autorizzazione di immissione sul mercato di un veicolo, contestualmente deve rilasciare l'autorizzazione del tipo di veicolo, relativa allo stesso settore d'impiego del veicolo. Pertanto, in tale circostanza, l'Agenzia rilascerà dapprima l'autorizzazione del tipo di veicolo, cui sarà associato uno specifico NIE. Quindi, contestualmente, autorizzerà l'immissione sul mercato del veicolo conforme al tipo appena autorizzato secondo i procedimenti di cui al successivo §8.

Per le **reti funzionalmente isolate** e per le **locomotive da manovra**, se l'Agenzia rilascia l'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo, contestualmente deve rilasciare l'autorizzazione del tipo di veicolo. Pertanto, in tale circostanza, l'Agenzia rilascerà dapprima l'autorizzazione del tipo di veicolo, cui sarà associato uno specifico NIE. Quindi, contestualmente, autorizzerà la messa in servizio del veicolo conforme al tipo appena autorizzato secondo i procedimenti di cui al successivo §8.

Le suddette casistiche di rilascio di autorizzazione concludono il procedimento amministrativo ai sensi dell'art. 2, comma 1 della L. 7 agosto 1990, n. 241 e s.m.i.

Nel caso in cui sia il tipo di veicolo sia stato precedentemente autorizzato dai competenti organi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a fronte di atti autorizzativi ed approvativi ai sensi del DPR 753/1980, il richiedente deve fornire idonea documentazione necessaria all'emanazione della dichiarazione di verifica per ciascun sottosistema costituente il tipo di veicolo, redatta secondo principi e metodologia di cui alla decisione della Commissione 2010/713/UE, fatto salvo che gli standard di riferimento sono quelli previsti al momento dell'ottenimento degli atti di cui sopra.

Per questa casistica, l'Agenzia rilascerà formale accettazione della documentazione presentata che costituirà il riferimento per l'applicazione delle procedure di cui al successivo §8 per i veicoli della serie da autorizzare in conformità.

Di principio, non è consentito il rilascio di autorizzazioni in forma temporanea, a meno che non sussistano le seguenti condizioni:

- la conformità alle STI e/o alle norme nazionali non può essere dimostrata completamente prima del rilascio dell'autorizzazione;
- le STI e/o le norme nazionali prescrivono esplicitamente che il richiedente produca una valutazione plausibile di conformità.

L'autorizzazione può in tal caso includere una prescrizione in base alla quale l'uso reale deve dimostrare una prestazione in linea con la citata valutazione entro uno specifico periodo di tempo.

Nel corso della valutazione della domanda possono emergere problematiche ricadenti nelle seguenti casistiche:

- "tipo 1": problema che richiede un chiarimento da parte del richiedente per la comprensione del fascicolo associato alla domanda;

- “tipo 2”: problema che potrebbe portare a una modifica del fascicolo associato alla domanda o a un'azione marginale da parte del richiedente; l'azione da adottare è lasciata al giudizio del richiedente e non osta al rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo;
- “tipo 3”: problema che richiede una modifica del fascicolo associato alla domanda da parte del richiedente ma non osta al rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo con condizioni di utilizzo del veicolo aggiuntive e/o più restrittive se confrontate con quelle specificate dal richiedente nella sua domanda; il problema deve tuttavia essere affrontato ai fini del rilascio dell'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo; ogni azione che il richiedente deve eseguire per risolvere il problema è proposta dal richiedente e concordata con la parte che ha individuato il problema;
- “tipo 4”: problema che richiede una modifica del fascicolo associato alla domanda da parte del richiedente; l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o l'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo non deve essere rilasciata a meno che il problema non sia risolto; ogni azione che il richiedente deve eseguire per risolvere il problema è proposta dal richiedente e concordata con la parte che ha individuato il problema. Fra i problemi di tale tipo rientra in particolare la non conformità a norma dell'art. 26, comma 2, del D.Lgs. 57/2019.

Nel periodo di validità dell'autorizzazione sarà possibile autorizzare in conformità al tipo autorizzato come disciplinato al successivo §8. L'autorizzazione in conformità farà riferimento alla prima autorizzazione rilasciata e mutuerà da essa le stesse prescrizioni/limitazioni.

8 Procedura di autorizzazione: veicoli conformi al tipo autorizzato

Le richieste di autorizzazione sono presentate con le modalità riportate al successivo §14.2.

8.1 Procedure per la verifica di conformità al tipo di veicolo

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

L'Agenzia autorizza, senza ulteriori verifiche, un veicolo conforme ad un tipo da essa già autorizzato sulla base di una dichiarazione di conformità a tale tipo redatta dal richiedente secondo quanto previsto al §6.5.2.

Per le **locomotive da manovra** classificate di tipo B secondo decreto ANSF 1/2015, in aggiunta a quanto previsto nel presente paragrafo, si applicano le specificità descritte nell'Allegato Q.

8.2 Richiesta di autorizzazione

Il richiedente invia all'Agenzia la richiesta di autorizzazione di immissione sul mercato di un veicolo o di una serie di veicoli in conformità a un tipo autorizzato tramite lo sportello unico di cui all'art. 12 del regolamento (UE) 2016/796 tenendo conto della nota ANSF prot. 0016142 del 09/08/2019 “Integrazioni alla nota prot. 0012813”.

Per le **reti funzionalmente isolate** e per le **locomotive da manovra**, il richiedente dovrà inviare la richiesta di autorizzazione di messa in servizio in conformità verso l'Agenzia tramite il modello riportato nell'Allegato M.

Tale richiesta deve essere in bollo e prevedere un bollo per la risposta (vedi §14.3).

La richiesta deve essere corredata dalla documentazione prevista al capo V del D.Lgs. 57/2019, con le specificità indicate nel documento “Clarification of points 18.4 and 18.5 of Annex I of Regulation 2018/545 ERA1209/001” ultima versione disponibile sul sito ERA.

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

8.3 Rilascio dell'autorizzazione

A conclusione positiva del processo di valutazione, compreso l'accertamento dell'avvenuto pagamento dei costi relativi (secondo quanto previsto al §14.3) e dell'eventuale effettuazione di visite ispettive a campione in ambito nazionale dalle

quali non emergano non conformità ostative, l'Agenzia, entro un mese dalla data di ricezione della richiesta, rilascia la pertinente autorizzazione a cui sarà associato specifico NIE (distinto dal NIE associato al tipo autorizzato di riferimento).

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 e s.m.i.

9 Procedura di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali di impianti fissi

Le richieste di autorizzazione di sottosistemi strutturali di impianti fissi, incluse quelle di impegno preliminare, sono presentate con le modalità riportate al successivo §14.2.

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 e, qualora necessario, gli enti corrispondenti ai limiti fisici del sottosistema stesso. 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.

Considerate le peculiarità di ciascun sottosistema ai fini della corretta individuazione dello stesso, è consentito integrare la delimitazione di cui sopra con elaborati grafici e/o tabelle/schemi tecnici facendo riferimento in maniera univoca agli stessi nei vari documenti prodotti.

Nella definizione del sottosistema da sottoporre alla procedura di verifica si dovrà tener conto di tutti gli elementi o parti che concorrono ad assicurare la conformità ai requisiti ad esso applicabili, compresi quegli elementi o parti che non ricadono entro i confini di competenza del gestore infrastruttura responsabile della messa in servizio del sottosistema stesso. In tal caso dovrà quindi essere data evidenza della gestione dei rischi di interfaccia, con particolare riferimento alla presa in carico delle eventuali condizioni d'uso e applicative esportate ai gestori infrastruttura confinanti.

9.1 Impegno preliminare

La richiesta di impegno preliminare per l'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 D.

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 gli opportuni schemi di elettrificazione e 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 schemi a blocchi) con evidenza dei limiti del sottosistema, e/o tabelle di sintesi. Date le peculiarità di tale sottosistema, che ne rendono spesso difficoltosa una precisa delimitazione, si raccomanda la massima cura nella perimetrazione dello stesso. A tal proposito, tale delimitazione dovrà necessariamente ricomprendere anche eventuali elementi al di fuori dei limiti geografici del sottosistema che concorrano alla corretta realizzazione delle funzioni previste dal sottosistema stesso ma che, per particolari condizioni impiantistiche (es.: perché ricadenti in aree di competenza di altri gestori), non possano appunto essere inclusi nei limiti di batteria;
- laddove il richiedente intenda suddividere in varie parti il sottosistema ai sensi dell'art. 15 comma 6 del D.Lgs. 57/2019, una relazione tecnica descrittiva di tali parti;
- per il sottosistema Controllo-Comando e Segnalamento a terra: descrizione delle eventuali applicazioni generiche che compongono tale sottosistema e che, ove richiesto, saranno oggetto di specifica autorizzazione come definito al §10 (si veda a tale proposito anche quanto riportato al §6.4 lettera g)).

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) elenco delle specifiche e norme tecniche applicate per la dimostrazione della conformità del sottosistema ai requisiti previsti per il rilascio dell'autorizzazione. Tale elenco deve essere strutturato secondo una tabella recante, per ciascuno dei requisiti essenziali di cui all'allegato III del D.Lgs. 57/2019 applicabili al sottosistema:
- le norme, inclusi i codici di buona pratica, applicate per il soddisfacimento del singolo requisito essenziale, riferiti al contesto applicativo individuato;
 - il tipo di documento attestante la conformità a tali norme da produrre in relazione a obblighi di legge o a disposizioni del SGS.

Tale elenco:

- deve comprendere anche le norme di derivazione non strettamente ferroviaria di cui all'art. 15 comma 2 del D.Lgs. 57/2019;
- relativamente alle norme di derivazione ferroviaria, deve essere corredato da uno o più rapporti di valutazione in merito a completezza e pertinenza della documentazione stessa, redatti dagli OVC incaricati dal richiedente. Per le altre norme di cui all'art. 15 comma 2 del D.Lgs. 57/2019, deve essere allegata una dichiarazione di completezza e pertinenza redatta dal richiedente che può avvalersi, ove ritenuto necessario, di idonea consulenza tecnica.

A tale elenco dovranno fare riferimento tutti gli altri documenti presentati, attesa la necessità di garantire l'univocità dell'elenco delle norme applicabili.

Eventuali deroghe dall'applicazione delle pertinenti STI (fatta eccezione per le **reti funzionalmente isolate**) dovranno essere gestite sulla base di quanto disposto all'art. 6 del D.Lgs. 57/2019.

- c) elenco, strutturato in forma tabellare, dei principi del RCF con evidenza:
- i. di quali, fra tali principi, siano considerati non applicabili al sottosistema;
 - ii. dei principi considerati parzialmente applicabili, unitamente alle eventuali misure mitigative previste;
 - iii. per ognuno dei principi ritenuti applicabili, della lista di specifiche e norme tecniche di cui alla precedente lettera b) che si intenda applicare per garantire la conformità del sottosistema a tale principio.

Tale elenco dovrà essere corredato dal relativo rapporto di valutazione redatto dall'OVC incaricato 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 sottosistema che tengano conto, ove previsto, delle verifiche di conformità alle STI e alle norme nazionali, della compatibilità tecnica e dell'integrazione in condizioni di sicurezza del sottosistema con la rete;
 - elenco dei soggetti coinvolti in ciascuna delle fasi e le responsabilità di ciascuno;
 - piano della documentazione;
- e) versione preliminare dell'analisi degli eventi pericolosi e dei rischi associati;
- f) descrizione della strategia di certificazione e della relativa modalità di emissione della dichiarazione "CE" di verifica facendo anche riferimento alla modalità di gestione (integrazione/aggiornamento/annullamento) delle eventuali dichiarazioni e certificazioni già emesse ricadenti nel perimetro del sottosistema oggetto del procedimento di MIS.

Resta inteso che qualora parte della suddetta documentazione sia già stata presentata allegata al fascicolo previsto dall'art. 18 del D.Lgs. 57/2019 in caso di rinnovo o ristrutturazione (vedi §6.2.3.2), quanto richiesto ai sopra riportati punti a)-e) è da considerarsi come integrazione di quanto già consegnato all'Agenzia.

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 ha facoltà di convocare una riunione con il richiedente e, a seconda del contesto, l'OVC o l'OIF incaricati. 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 comunica il proprio nulla osta allo sviluppo del sottosistema oggetto della richiesta di autorizzazione, se del caso con eventuali prescrizioni, oppure comunica le eventuali integrazioni e modifiche da apportare alla documentazione proposta fissando un termine ragionevole per la relativa comunicazione. Qualora allo scadere di tale termine il richiedente non abbia fatto pervenire alcun riscontro, il procedimento si considererà automaticamente decaduto.

In questo secondo caso, entro il mese successivo dal ricevimento della documentazione integrativa, l'Agenzia, qualora ne sussistano le condizioni, comunica il proprio nulla osta allo sviluppo del sottosistema oggetto della richiesta di autorizzazione, se del caso con eventuali prescrizioni.

Qualora, d'altra parte, non vi sia stata necessità di convocare la riunione sopra menzionata, l'Agenzia, ove ne sussistano le condizioni, comunica il proprio nulla osta allo sviluppo del sottosistema entro 3 mesi dalla richiesta, se del caso con eventuali prescrizioni.

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, a meno di diverse valutazioni dell'Agenzia in relazione allo stato di avanzamento del progetto.

9.2 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 §10 alla sezione "Prove di convalida". Ricadono in tale fattispecie:

- Prove definite nelle STI applicabili e/o nelle norme tecniche nazionali notificate;
- Prove definite dagli OVC/OIF, funzionali all'attività di certificazione;
- Prove definite dal richiedente, incluse quelle definite nelle procedure SGS;
- Prove richieste dall'Agenzia.

Per altre tipologie di prova si applicano, ove pertinenti, i principi definiti al medesimo §10 alla sezione “Altre tipologie di prova”.

Per il sottosistema materiale rotabile si applica quanto previsto al §7.4.

9.2.1 *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 subentrante⁸ (cosiddetta fase di *switch-off*), il richiedente deve definire una procedura di migrazione fra le due configurazioni.

9.2.1.1 Finalità

La procedura di *switch-off* deve:

- 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 OVC/OIF in termini di esaustività e adeguatezza dei punti sopra richiamati per le parti di propria competenza, fatto salvo che la valutazione degli aspetti procedurali è sempre di competenza di un DeBo e, per le **reti funzionalmente isolate**, di un OIF.

La procedura deve integrare la documentazione tecnica a supporto della dichiarazione “CE” di verifica che sarà inviata con l’istanza di cui al successivo §9.3.

9.2.1.2 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 §9.3, 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 fronte di esito positivo dell’esame dell’istruttoria, nei tempi previsti al §9.4 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 l’OVC/OIF, il responsabile del GI individuato nella procedura di *switch-off*, acquisito il parere del OVC/OIF sul buon esito delle attività effettuate, formalizzato nel “Rapporto di valutazione dell’esito di *switch-off*”, 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 del OVC/OIF, alla messa in atto di opportune misure mitigative;

⁸ Tale fattispecie può interessare:

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

- 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* ovvero il richiedente provvede ad anticipare quanto prima (comunque entro i quattro giorni successivi alla data di messa in servizio) all'Agenzia:
 - il "Rapporto di valutazione dell'esito di *switch-off*" del OVC/OIF, 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 emessa la pertinente di dichiarazione "CE" di verifica) in questa fase sono esclusivamente quelle legate alla commutazione dalla vecchia alla nuova configurazione del sottosistema e alla relativa taratura e messa a punto degli impianti (ivi incluse, ove applicabile, eventuali modifiche di configurazione di applicazione specifica o modifiche ai sottosistemi di ridotta portata, comunque valutate non rilevanti ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i.), e che rimane sotto la completa responsabilità del richiedente la valutazione in merito alla necessità di coinvolgere un OVC/OIF per l'aggiornamento dei certificati qualora ne ricorrano le circostanze.

9.3 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 (se non già inviata come da §9.2.1), redatta e sottoscritta secondo il modello riportato nell'Allegato E. La richiesta deve essere in bollo e prevedere un bollo per la risposta (vedi §14.3).

La richiesta, presentata in conformità all'art. 18 comma 3 del D.Lgs. 57/2019, deve essere corredata dalla documentazione di cui al §2.4 dell'allegato IV del D.Lgs. 57/2019 oltre a:

- i dati necessari all'aggiornamento del registro della rete ferroviaria nazionale (RINF);
- una definizione dei requisiti a cui il sottosistema è dichiarato rispondere;
- esplicita evidenza della rispondenza dei sopracitati requisiti ai principi di sicurezza, per quanto applicabili al sottosistema in esame, stabiliti nell'RCF, con tracciatura esplicita della corrispondenza fra principio di sicurezza, requisito applicato e corrispondenti norme;
- l'aggiornamento dell'elenco di cui al §9.1 lettera b), mediante esplicita tracciatura dei documenti acquisiti (elementi identificativi quali titolo/codifica, protocollo ecc.). **A tale elenco dovranno fare riferimento tutti gli altri documenti presentati**, ivi compresa la dichiarazione "CE" di verifica, attesa la necessità di garantire l'univocità dell'elenco delle norme applicate al sottosistema.

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

Per le **reti funzionalmente isolate**, in conformità al decreto ANSF 3/2019, art. 4 punto 6, per quanto riguarda progetti in corso per i sottosistemi strutturali di terra, per eventuali modifiche alle reti per le quali i competenti organi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti avessero già rilasciato atti autorizzativi o approvativi ai sensi del DPR 753/1980, l'esercente o il gestore dell'infrastruttura deve presentare all'Agenzia un dossier illustrativo delle modifiche accompagnato:

- da una relazione illustrativa degli atti autorizzativi già acquisiti con le relative evidenze;
- da un'analisi finalizzata alla determinazione e valutazione dei rischi relativi agli scenari di esercizio derivanti dalla nuova configurazione dei sottosistemi ferroviari interessati inclusi i rischi connessi alla integrazione della

modifica nella rete esistente, unitamente alla verifica di conformità ai principi di sicurezza stabiliti dal “Regolamento per la Circolazione Ferroviaria” in vigore;

- dall’elenco delle necessarie misure mitigative, ove individuate a seguito dell’analisi di cui al punto precedente da rendere operative già all’atto della messa in servizio in osservanza dell’art. 16 comma 2, lettera bb), del D.Lgs. 50/2019;
- da un rapporto recante l’analisi degli scostamenti fra il quadro normativo applicato e le norme e gli standard stabiliti nel decreto ANSF n. 1/2019, unitamente alla valutazione di un OIF e di un CSM assessor in merito alla completezza e pertinenza di tale analisi.

Tale dossier costituisce parte integrante della documentazione a corredo della istanza di autorizzazione.

In merito ai contenuti del certificato di verifica di cui all’allegato IV del D.Lgs. 57/2019, si rammenta che, nel caso la delimitazione del sottosistema cui il certificato si riferisce ricomprenda elementi al di fuori dei limiti geografici del sottosistema stesso ma che concorrano alla corretta realizzazione delle funzioni previste (vedi 9.1 a)), la procedura di verifica “CE” dovrà applicarsi anche a tali elementi e il certificato dovrà riportarne opportuna evidenza.

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* ecc.) devono essere dotati di dichiarazione “CE” di conformità. Qualora in un sottosistema strutturale venissero impiegati componenti di interoperabilità posti fuori opera e adatti al riutilizzo in contesti applicativi analoghi a quello del precedente impiego (*proven in use*), dovranno essere fornite le necessarie evidenze a supporto del processo di verifica CE sulla base delle procedure del SGS del GI/IF che regolano tali aspetti.

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 e s.m.i.

9.4 Rilascio dell’autorizzazione di messa in servizio

Il processo da seguire per l’autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema strutturale di impianti fissi è specificato al capo V del D.Lgs. 57/2019 e dettagliato nell’allegato IV 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, gli OVC svolgono le attività di propria pertinenza e raccolgono le evidenze raccolte nel certificato di verifica di cui all’allegato IV del D.Lgs. 57/2019.

Per le **reti funzionalmente isolate**, gli OIF svolgono le attività di propria pertinenza e raccolgono le evidenze raccolte nel certificato di verifica di cui all’allegato IV del D.Lgs. 57/2019

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 o, per le **reti funzionalmente isolate**, da parte del OIF.

I certificati di verifica, di norma distinti per parti di competenza dell’OVC, possono costituire documento unico nel caso il ruolo di NoBo e DeBo sia ricoperto dallo stesso organismo.

Per quanto riguarda gli apparati centrali (*interlocking*: ACEI, ACC, ACS, ACC-M, ecc.) questi si intendono parte integrante del sottosistema strutturale CCS a terra: devono pertanto essere trattati in conformità alla normativa applicabile a tale sottosistema.

Entro un mese dal ricevimento della richiesta di cui al §9.3, l’Agenzia informa il richiedente che il fascicolo è completo o richiede allo stesso le pertinenti informazioni aggiuntive, fissando un termine ragionevole per la relativa comunicazione. Qualora allo scadere di tale termine il richiedente non abbia fatto pervenire alcun riscontro, il procedimento si

considererà automaticamente decaduto. In caso di necessità di informazioni aggiuntive, i quattro mesi di cui al successivo capoverso decorrono dalla data di ricevimento di tali integrazioni.

L'Agenzia verifica la completezza, la pertinenza e la coerenza del fascicolo e, nel caso di apparecchiature ERTMS a terra, l'osservanza della decisione favorevole dell'ERA (D.Lgs. 57/2019, art.19) e, laddove necessario, dell'esito della procedura di cui all'art. 18, comma 3, lettera d) del D.Lgs. 57/2019. All'esito di tale verifica, l'Agenzia rilascia l'autorizzazione per la messa in servizio del sottosistema strutturale di impianti fissi, oppure informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.

Ai sensi dell'art. 48 comma 5 del D.Lgs. 57/2019, prima di autorizzare la messa in servizio di apparecchiature ERTMS a terra non soggette alla decisione dell'ERA di cui all'articolo 19 del citato decreto, l'Agenzia si riserva di cooperare con l'ERA per garantire che le soluzioni tecniche siano pienamente interoperabili, conformemente a quanto disposto dall'articolo 30, paragrafo 3, e all'articolo 31, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796.

In caso di decisione negativa concernente una domanda di autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema strutturale di impianti fissi, essa deve essere motivata in modo esauriente dall'Agenzia. Entro un mese dalla ricezione della notifica della decisione negativa, il richiedente può presentare all'Agenzia stessa una domanda motivata di riesame della decisione. L'Agenzia dispone di un termine di due mesi dalla data di ricezione della domanda di riesame per confermare o revocare la propria precedente decisione. Se questa è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi all'autorità giudiziaria competente (vedi §14.4).

In merito alla valutazione di completezza del fascicolo presentato, l'Agenzia valuta esclusivamente la presenza di tutta la documentazione prevista dall'art. 18 comma 3 del D.Lgs. 57/2019 e dei documenti relativi alla conformità alle norme applicate indicati nella lista di cui al §9.1 lettera b).

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

Qualora la richiesta di autorizzazione abbia riguardato l'intero sottosistema (caso considerato nel presente par.), non è previsto il rilascio di un'autorizzazione all'utilizzo separata per le applicazioni generiche (1^e specifiche) facenti parte 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 §10 (si veda a tale proposito anche quanto riportato al §6.4 lettera g)).

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 e s.m.i.

10 Procedura di autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche e prime specifiche

Le richieste di autorizzazione devono essere presentate con le modalità riportate al successivo §14.2.

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

10.1 Impegno preliminare

La richiesta di impegno preliminare per l'autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche (prime specifiche) per il segnalamento ferroviario, a terra e di bordo, deve pervenire all'Agenzia, da parte del richiedente, attraverso una domanda sottoscritta dal richiedente e conforme all'Allegato H.

Tale richiesta deve essere corredata dalla seguente documentazione preliminare:

- a) relazione descrittiva dell'applicazione generica 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 (fatta eccezione per le **reti funzionalmente isolate**) dovranno essere gestite sulla base di quanto disposto all'art. 6 del D.Lgs. 57/2019;
- configurazione da autorizzare, incluse le sue caratteristiche tecniche;

Con riferimento alla definizione di applicazione generica (vedi §2), la relazione descrittiva deve fornire particolare evidenza dei criteri di standardizzazione e parametrizzazione degli elementi costitutivi che la rendono utilizzabile in diverse applicazioni reali, entro i limiti del contesto applicativo definito.

A titolo esemplificativo e non esaustivo, si ritiene che gli elementi parametrizzabili di seguito menzionati non siano sufficienti di per se stessi a caratterizzare un'applicazione generica:

- - condizioni ambientali;
- - caratteristiche delle grandezze fisiche in ingresso ed uscita (ad esempio: *range* operativo, tolleranze e classi di prestazione);
- - elementi dedicati a funzioni di diagnostica

In differenti ambiti applicativi, e nell'ottica di differenti finalità, un medesimo componente può caratterizzarsi in certi casi come prodotto generico parte di un'applicazione generica o specifica, in altri come applicazione generica vera e propria. Nel primo caso il contesto applicativo prevede un utilizzo generico del componente, validato secondo standard generici (es.: EN 50159 per componenti con funzioni di sicurezza nelle trasmissioni dati), e per esso si individuano parametri configurabili legati alla sicurezza. Nel secondo caso viene individuato un preciso e specifico set di requisiti rispetto ai quali è condotta la validazione, al termine di un processo di *application design*; i parametri operativi con effetto sulla sicurezza restano configurabili al livello di prodotto generico. Da ciò discende la necessità di un'accurata e circostanziata descrizione del contesto e del processo applicativo. Si veda EN 50126-2:2017, §6.6.

Come ulteriore esempio, in accordo ad un approccio ampiamente condiviso nella comunità tecnica, si riconosce convenzionalmente natura di applicazione generica ai sistemi d'apparato (*interlocking*), laddove il software e l'hardware generici, i dati e le logiche caricati, le procedure di *data preparation*, installazione e collaudo per specifici layout e schematici sono trattati in un processo di applicazione generica, successivamente replicato, evoluto e declinato in forma di applicazione specifica.

- b) versione preliminare del Piano della Documentazione, contenente una lista di riferimento che includa le specifiche e le norme tecniche, compresi i codici di buona pratica, che il richiedente intende utilizzare per la dimostrazione della conformità dell'applicazione generica ai requisiti previsti per il rilascio dell'autorizzazione, con riferimento al contesto applicativo individuato.

Tale lista:

- per le applicazioni generiche del sottosistema CCS di bordo deve tracciare, per ciascuna specifica/norma/codice di buona pratica, le funzioni che si intende implementare in tali applicazioni. In particolare, rispetto ai requisiti del DNR, deve tracciare:
 - o i requisiti non applicabili e la relativa motivazione (es. requisito applicabile al sottosistema materiale rotabile)
 - o i requisiti parzialmente applicabili, unitamente alla motivazione della parziale applicabilità e alle eventuali misure mitigative eventualmente previste;
 - o i requisiti applicabili per i quali l'OVC/OIF non effettua la verifica di conformità, da attuarsi nel contesto della certificazione di sottosistema CCS di bordo (es. requisiti per la lotta al fuoco);
 - deve essere corredata da uno o più rapporti di valutazione relativamente alla completezza e alla pertinenza della documentazione stessa, inclusi i requisiti sopra citati, redatti dagli OVC/OIF incaricati;
- c) elenco, strutturato in forma tabellare, dei principi del RCF con evidenza:

- i. di quali, fra tali principi, siano considerati non applicabili all'applicazione generica (prima specifica);
- ii. dei principi considerati parzialmente applicabili, unitamente alla motivazione della parziale applicabilità e alle eventuali misure mitigative eventualmente previste;
- iii. per ognuno dei principi ritenuti applicabili, della lista di specifiche e norme tecniche di cui alla precedente lettera b) che si intenda applicare per garantire la conformità dell'applicazione generica (prima specifica) a tale principio.

Tale elenco dovrà essere corredato dal relativo rapporto di valutazione redatto dall'OVC/OIF incaricato dal richiedente;

- d) versione preliminare dell'analisi degli eventi pericolosi e dei rischi associati;
- e) elenco dei soggetti che il richiedente intende coinvolgere nel processo autorizzativo, incluso il nominativo degli organismi di valutazione che il richiedente intende incaricare;
- f) 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. 18 del D.Lgs. 57/2019 in caso di rinnovo o ristrutturazione (vedi §6.2.1), quanto richiesto ai sopra riportati punti a)-f) è da considerarsi come integrazione di quanto già consegnato all'Agenzia.

Entro un mese dal ricevimento della richiesta da parte del richiedente, l'Agenzia ha facoltà di convocare una riunione con il richiedente e gli organismi di valutazione incaricati. 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 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 oggetto della richiesta di autorizzazione.

Qualora, d'altra parte, non vi sia stata necessità di convocare la riunione sopra menzionata, l'Agenzia, ove ne sussistano le condizioni, rilascia il proprio nulla osta allo sviluppo dell'applicazione generica entro 3 mesi dalla richiesta.

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.

In quei casi in cui sia necessario implementare una modifica di una applicazione generica già autorizzata dall'Agenzia consistente nell'estensione del contesto applicativo già oggetto nella sua interezza dal precedente nulla osta allo sviluppo, è facoltà del richiedente non richiedere nuovamente l'impegno preliminare, previa verifica da parte dello stesso dell'applicabilità del nulla osta allo sviluppo di cui sopra per la modifica in questione, e procedere direttamente con la richiesta di autorizzazione all'utilizzo per l'estensione del suddetto contesto applicativo.

10.2 Definizione dei processi

L'autorizzazione all'utilizzo di un'applicazione generica 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 §10.3.3). Tale dossier, redatto dal richiedente, conterrà anche uno o più rapporti di valutazione prodotti dagli organismi 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.

In conformità ai principi di cui al §3.2.1 lettera b) della vigente STI CCS e ai contenuti nelle *Linee Guida ANSF per l'applicazione del regolamento (UE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013 alle modifiche ai sottosistemi*

strutturali di terra (impianti fissi), rev. B del 27/04/2020, gli operatori (ad esempio i fabbricanti o altri fornitori) che non dispongono di un proprio SGS devono sempre applicare quanto previsto all'Allegato I del regolamento (UE) N. 402/2013.

Il richiedente deve garantire, sulla base delle risultanze prodotte dagli organismi di valutazione:

- la completezza e l'adeguatezza dei requisiti delle funzioni di sicurezza e di quelli relativi all'integrità per la sicurezza delle applicazioni in oggetto (SRS);
- la conformità al RCF e, ove pertinente, alle STI applicabili (Esercizio, CCS, altro...) e al documento nazionale di riferimento;
- la conformità ad ulteriori norme, inclusi codici di buona pratica, individuati in fase di impegno preliminare;
- la validità e l'adeguatezza delle disposizioni e prescrizioni di esercizio e di manutenzione applicate;
- 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;
- definizione sufficientemente dettagliata del contesto applicativo, ovvero definizione delle funzionalità, dei punti di interazione, delle circostanze operative e delle condizioni ambientali di impiego;
- definizione, ove pertinente, del processo applicativo utilizzato per la progettazione, configurazione e verifica delle applicazioni specifiche nel contesto soprarichiamato;
- 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 alla 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 dell'integrazione in condizioni di sicurezza con i sottosistemi strutturali coinvolti;
- piano della sicurezza.

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

- assunzioni (con definizione del profilo di missione);
- condizioni applicative;
- disposizioni e prescrizioni di esercizio e di manutenzione;
- requisiti di sistema;
- per le applicazioni generiche di bordo, requisiti applicabili del DNR;
- eventuali deviazioni e deroghe dalle norme di riferimento;

connessi alla richiesta di autorizzazione.

OVC e OIF secondo le proprie attribuzioni e competenze (vedi §§5.4, 5.7 e 5.6), e OVR (vedi §5.5), devono valutare adeguatezza, correttezza e completezza:

- a) dell'intero processo autorizzativo;

- b) della definizione di applicazione generica, del suo contesto applicativo e del suo processo applicativo;
- c) dell'identificazione degli *hazard* e della relativa analisi del rischio;
- d) delle fasi di valutazione e accettazione del rischio (criteri di accettazione correttamente applicati);
- e) 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);
- f) del registro degli eventi pericolosi.

Seguendo i principi di cui al §3.2.1 lettera b) della vigente STI CCS e contenuti nelle *Linee Guida ANSF per l'applicazione del regolamento (UE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013 alle modifiche ai sottosistemi strutturali di terra (impianti fissi)*, rev. B del 27/04/2020, la valutazione dei precedenti punti c), d), e), f) deve essere basata su un rapporto di valutazione redatto dal OVR.

Il processo di seguito descritto comprende la dimostrazione dei requisiti di sicurezza dell'applicazione generica oggetto di autorizzazione, e la verifica della compatibilità tecnica e dell'integrazione in condizioni di sicurezza della stessa nei sottosistemi all'interno dei quali sarà integrata.

10.3 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) si basa sul dossier di accettazione di sicurezza redatto dal richiedente e relativi allegati.

10.3.1 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 pertinenti organismi di valutazione (vedi §10.3.2).

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 l'organismo di valutazione 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 del rischio. 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.

10.3.1.1 Prove

Il processo di sviluppo e messa in servizio di un'applicazione generica 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 degli organismi di valutazione, ai sensi della norma EN 50126;
- prove finalizzate all'accettazione del sistema (nel caso in cui il richiedente sia un GI o una IF):
 - o senza switch-off impianto;
 - o con *switch-off* impianto (vedi §9.2.1);
- 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.

Ai fini della valutazione della condizione di "non interferenza sull'esercizio" devono essere soddisfatte tutte le 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.

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, fatto salvo quanto previsto al §20, le prove necessarie a verificare l'integrazione in condizioni di sicurezza di un'applicazione specifica relativa al sottosistema CCS di bordo sono eseguite nel rispetto delle procedure specificate per i veicoli al §7. 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

Per le **reti funzionalmente isolate** i ruoli assegnati agli OVC sono ricoperti dal OIF.

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 OVC che, in tale contesto, ricoprirà i ruoli aggiuntivi sotto specificati:

- Prove in campo: *Soggetto Responsabile delle prove (DeBo)*.
- Prove di laboratorio:
 - o se il laboratorio è accreditato: nessun ruolo aggiuntivo;
 - o se il laboratorio non è accreditato (con riferimento al §6.1.6.1):
 - riconoscimento da parte del OVC 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 (DeBo)*.

Nell'ambito di tale tipologia di prove, richiedono un'autorizzazione specifica dell'Agenzia solo le prove eseguite in campo con interferenza sull'esercizio⁹: per le modalità con cui tale autorizzazione debba essere richiesta si rimanda ai §10.3.1.2.1 e §10.3.1.2.2.

Qualora l'OVC 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 sovrintenderà 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 a condizione che siano svolte senza interferenza sull'esercizio previa valutazione ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) 402/2013 e s.m.i.

Nel caso emerga l'esigenza di effettuare prove in campo con interferenza sull'esercizio, è necessario svolgere una valutazione ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) 402/2013 e s.m.i.

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 DeBo.

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 pertinente organismo, 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 DeBo 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 (si veda *utilizzo dei binari per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre o la sospensione della circolazione e relative condizioni di ripresa*) e secondo le modalità adottate dal GI.

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

⁹ Secondo quanto previsto all'art. 23 dell'allegato B al decreto ANSF n. 4/2012 del 09/08/2012

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 sovrintendere alla conduzione delle prove stesse, queste si svolgeranno sotto la responsabilità di un DeBo, che agirà come *Soggetto Responsabile delle prove*, secondo quanto previsto dalle prove di convalida. In tal caso il GI si adopererà affinché le prove siano effettuate a condizioni eque e non discriminatorie.

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.

10.3.1.2 Prove di convalida

Laddove l'esecuzione delle prove di convalida ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'utilizzo di una nuova applicazione generica (prima specifica) debba essere autorizzata dall'Agenzia (vedi §10.3.1.1, sezione "Prove di convalida"), tale autorizzazione prevede il 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 DeBo.

10.3.1.2.1 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 pertinente organismo di valutazione, che costituisce parte del rapporto di valutazione complessivo del processo di dimostrazione della conformità ai requisiti di sicurezza di cui al successivo §10.3.2.

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, l'IF o il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo/veicolo 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.

10.3.1.2.2 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 DeBo/OIF incaricato dal richiedente, a seguito della presentazione di specifica richiesta.

Per ottenere l'autorizzazione all'esecuzione delle prove in campo, il DeBo/OIF, 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 DeBo/OIF), 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 l'autorizzazione all'esecuzione delle prove entro un mese dal ricevimento della documentazione di cui sopra.

Sulla base di tale autorizzazione, il DeBo/OIF 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 dell'OIF, 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 DeBo/OIF come *soggetto responsabile delle prove*. Il coinvolgimento del DeBo/OIF 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 (vedi §10.3.1.2.1).

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 OVC/OIF.

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.

10.3.1.3 Autorizzazione per l'esecuzione di prove in linea

Ad eccezione delle prove di convalida, normate al §10.3.1.2.1, 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:
 - o gli esiti dell'analisi di rischio effettuata nonché la proposta di opportune mitigazioni, e relativo rapporto di valutazione;
 - o il piano delle prove;
 - o la documentazione prevista al §10.3.1.2.2;
 - o formale evidenza dell'accettazione da parte del GI del ruolo di responsabile dell'esecuzione delle prove oppure indicazione del DeBo che sovrintenderà 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 DeBo. Tale valutazione farà parte del rapporto di valutazione complessivo di cui al §10.3.2.

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

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

L'OVR/OIF 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.

10.3.3 Accettazione di sicurezza

Atto del richiedente che, attraverso l'aggiornamento del dossier di accettazione di sicurezza, accerta che siano state concluse positivamente tutte le attività per l'accettazione di sicurezza delle strutture organizzative coinvolte nel processo di gestione della sicurezza.

10.3.4 Integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza e compatibilità tecnica

10.3.4.1 Sistemi di bordo di classe A

Completate le attività di cui ai precedenti paragrafi, ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche di bordo ERTMS su linee ERTMS, il richiedente deve fornire all'Agenzia evidenza del completamento delle attività descritte al §20.

Resta inteso che le attività derivanti dall'integrazione della AG SSB nel veicolo sono a carico del richiedente l'autorizzazione del tipo di veicolo e si devono basare sul rapporto di valutazione della corretta integrazione e della compatibilità terra-bordo di cui al §20.4.4.

10.3.4.2 Sistemi di terra di classe A

AG di CCS a terra dotate di AU consentiranno la circolazione in ERTMS esclusivamente di veicoli attrezzati con applicazioni generiche di bordo ERTMS che abbiano completato le attività descritte al §20.

10.3.4.3 Sistemi di Classe B e altre tipologie di AG

Per le funzioni relative a sistemi di classe B o ad altre tipologie di AG non riconducibili a sistemi di classe A o B, la dimostrazione dell'integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza e della compatibilità tecnica dovrà essere fornita applicando la pertinente procedura in essere presso il gestore infrastruttura.

10.3.5 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 gli organismi di valutazione 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), sottoscritta secondo il modello riportato nell'Allegato I. Tale richiesta deve essere in bollo e prevedere un bollo per la risposta (vedi §14.3).

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

10.3.6 Autorizzazione all'utilizzo

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

Fermo restando il termine massimo di quattro mesi stabilito dall'art. 18 comma 2 del D.Lgs. 50/2019 per l'adozione delle decisioni da parte dell'Agenzia, i tempi tecnici necessari per il rilascio dell'autorizzazione all'utilizzo – in assenza di eventi che possano determinarne un incremento – possono essere stimati in un mese dal ricevimento della richiesta di cui al precedente §10.3.5.

In caso di decisione negativa concernente una domanda di autorizzazione all'utilizzo, essa deve essere motivata in modo esauriente dall'Agenzia. Entro un mese dalla ricezione della notifica della decisione negativa, il richiedente può presentare all'Agenzia stessa una domanda motivata di riesame della decisione, in analogia a quanto previsto all'art. 18 comma 6 del D.Lgs. 57/2019. L'Agenzia dispone di un termine di due mesi dalla data di ricezione della domanda di riesame per confermare o revocare la propria precedente decisione. Se questa è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi all'autorità giudiziaria competente.

Tale autorizzazione può essere emessa in forma temporanea nel caso in cui l'Agenzia consideri che l'applicazione generica possa essere utilizzata sotto condizioni o prescrizioni che debbano essere risolte entro un determinato arco temporale. Eventuali requisiti del DNR applicabili ma la cui verifica di conformità non sia stata effettuata dall'OVC/OIF, dichiarati nell'istanza di impegno preliminare e confermati nel nulla osta allo sviluppo rilasciato dall'Agenzia, saranno indicati nel provvedimento autorizzativo. Resta inteso che tali requisiti dovranno essere oggetto di valutazione dell'OVC/OIF nel successivo processo di certificazione di sottosistema.

Le attività legate al monitoraggio in esercizio ed al controllo delle prestazioni dell'applicazione generica (e prima specifica) autorizzata sono in carico al richiedente e 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 e s.m.i.

11 Gestione di non conformità alle norme applicabili

11.1 Deroghe alle STI

Qualora si manifesti la necessità di deroghe dall'applicazione delle STI si applica la procedura prevista all'art. 6 del D.Lgs. 57/2019. In particolare, circa le modalità di richiesta del parere di cui al comma 6 del suddetto articolo, vale quanto segue:

- il richiedente, quando abbia evidenza dei requisiti che non possono essere rispettati e comunque almeno dodici mesi prima della prevista messa in servizio o immissione sul mercato, invia all'Agenzia l'istanza (Allegato G) volta a ottenere il parere vincolante della stessa in merito all'idoneità delle disposizioni alternative per il soddisfacimento dei requisiti essenziali impattati dai requisiti STI che non sono applicati;
- all'istanza è allegato un fascicolo che include una tabella che riassume l'analisi degli scostamenti rispetto ai requisiti previsti dalle STI e indica le disposizioni alternative che il richiedente ritiene di applicare per garantire comunque il soddisfacimento dei requisiti essenziali;
- il fascicolo è supportato da una valutazione di impatto sull'interoperabilità e da una valutazione di rischio, validate dall'OVC prescelto. L'Agenzia, entro un mese dalla ricezione dell'istanza, comunica la completezza del fascicolo ovvero, in caso di incompletezza del fascicolo, può fare richiesta di integrazione, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- laddove le disposizioni alternative comportino il coinvolgimento di altre autorità nazionali competenti, in particolare nei settori della sicurezza elettrica, dell'ingegneria civile, dell'edilizia, della sanità e in materia di protezione antincendio, l'Agenzia può richiedere che il richiedente fornisca idonea documentazione, fatto salvo che, laddove previsto, l'istanza dovrà già ricomprendere i pareri/valutazioni vincolanti rilasciati dalle pertinenti autorità nazionali;
- l'Agenzia rilascia il proprio parere entro il termine di quattro mesi dalla ricezione di tutte le informazioni pertinenti;
- dopo aver ottenuto il suddetto parere, il richiedente invia al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richiesta di deroga alle STI o parti di esse, completa del fascicolo e di tutte le informazioni necessarie (tra le quali eventuali contratti e un cronoprogramma delle attività), allegando il parere dell'Agenzia.

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

11.2 Norme tecniche di derivazione ferroviaria diverse dalle STI

Qualora si manifesti la necessità di deviare dalle norme tecniche di derivazione ferroviaria diverse dalle STI, incluse quelle emanate dall'Agenzia¹⁰, il richiedente dovrà dimostrare la conformità rispetto ai requisiti essenziali mediante misure alternative, supportando la dimostrazione attraverso un'adeguata analisi del rischio, che sarà sottoposta alla valutazione dell'OVC/OIF e all'accettazione dell'Agenzia.

Nel caso particolare delle **reti funzionalmente isolate**, in applicazione del D.L. 16 ottobre 2017, n. 148 comma 1b), convertito con modificazioni tramite la L. 4 dicembre 2017 n. 17: *"... Omissis... Nel rilasciare le autorizzazioni di propria competenza, l'ANSF valuta le misure mitigative o compensative proposte dai gestori del servizio sulla base di una analisi del rischio che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei rotabili e del servizio di trasporto"*:

Se l'Agenzia **deve rilasciare AMIS**, il richiedente, nell'ambito della documentazione relativa alla fase di impegno preliminare di cui ai §§7.1 e 9.1, deve applicare quanto segue:

- il richiedente, quando abbia evidenza dei requisiti che non possono essere rispettati, predispone un fascicolo che include una tabella che riassume l'analisi degli scostamenti rispetto ai requisiti previsti dalle norme applicabili e indica le disposizioni alternative che il richiedente ritiene di applicare per garantire comunque il soddisfacimento dei requisiti essenziali;
- il fascicolo è supportato da una valutazione di rischio, validata dall'OIF prescelto;
- laddove le disposizioni alternative comportino il coinvolgimento di altre autorità nazionali competenti, in particolare nei settori della sicurezza elettrica, dell'ingegneria civile, dell'edilizia, della sanità e in materia di protezione antincendio, l'Agenzia può richiedere che il richiedente fornisca idonea documentazione, fatto salvo che, laddove previsto, il fascicolo dovrà già ricomprendere i pareri/valutazioni vincolanti rilasciati dalle pertinenti autorità nazionali.

Se l'Agenzia **non deve rilasciare AMIS** (casi di modifiche di cui alle lettere a), b) e c) del §6.2.1 e ai punti 2) e 3) del §6.2.3), il richiedente deve predisporre il fascicolo di cui sopra e conservarlo agli atti.

12 Durata, sospensione e revoca delle autorizzazioni

12.1 Veicoli

L'autorizzazione di messa in servizio del veicolo, l'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo e/o l'autorizzazione del tipo di veicolo ha durata illimitata, salvo i casi di cui al §7.6.

Durante il periodo di validità di un certificato di esame del tipo possono essere autorizzati alla immissione sul mercato o alla messa in servizio veicoli conformi a tale tipo.

Un veicolo che è stato messo in servizio/impresso sul mercato 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, l'autorizzazione di tali veicoli dovrà essere rinnovata. Tale rinnovo non influisce sulle autorizzazioni di immissione sul mercato o di messa in servizio dei veicoli già rilasciate in base alla preesistente autorizzazione del tipo di veicolo e o di immissione sul mercato o messa in servizio dei veicoli stessi.

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.

Qualora il rinnovo comporti la generazione di un nuovo tipo di veicolo, non potranno essere rilasciate ulteriori autorizzazioni di immissione sul mercato o di messa in servizio di veicoli per conformità al precedente tipo. Tutti i veicoli precedentemente autorizzati 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.

¹⁰ Norme contenenti principi per la progettazione, costruzione, configurazione, installazione ed esecuzione di prove finalizzate alla convalida, relative a sottosistemi strutturali e applicazioni generiche, che non siano specificati nelle pertinenti STI o nelle norme nazionali notificate.

L'autorizzazione è revocata secondo quanto prescritto all'art. 26 comma 4 del D.Lgs. 57/2019, ovvero in caso di dichiarazioni di conformità mendaci, secondo quanto previsto all'art. 76 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, per le quali venga accertata la non rispondenza del veicolo di serie al tipo di veicolo.

12.2 Sottosistemi strutturali, applicazioni generiche e prime specifiche

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

L'Agenzia si riserva di limitare, sospendere o revocare l'autorizzazione di messa in servizio di un sottosistema o l'autorizzazione all'utilizzo di un'applicazione generica (prima specifica) 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 avviato con l'impegno preliminare di cui ai §§9.1 e 10.1 si conclude con motivato provvedimento negativo laddove, decorso il termine di un anno dalla presentazione della richiesta di autorizzazione, il procedimento stesso, per cause non imputabili all'Agenzia, non presenti avanzamenti significativi ai fini dell'adozione del provvedimento finale.

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 Attività di monitoraggio successive all'autorizzazione

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.

Le IF e i GI che esercitano i sottosistemi/veicoli oggetto di autorizzazione, forniscono, in collaborazione con i titolari delle rispettive autorizzazioni, 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 31 maggio di ogni anno secondo quanto previsto dall'art. 8 comma 10 del D.Lgs. 50/2019.

14 Disposizioni finali

14.1 Lingua

La documentazione fornita all'Agenzia e la corrispondenza con l'Agenzia stessa, anche per il tramite dello sportello unico di cui all'art. 12 del regolamento (UE) 2016/796, relative allo svolgimento del processo di autorizzazione di veicoli, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche (prime specifiche) devono essere in lingua italiana, ovvero in lingua diversa dall'italiano ma con traduzione giurata in lingua italiana.

Tale principio si applica anche ai procedimenti aperti con ERA nel caso in cui l'Agenzia sia tenuta a esprimersi come autorità nazionale di sicurezza competente per l'area d'uso specifica.

14.2 Formato, firma e codifica

Per le istanze trasmesse direttamente all'Agenzia, anche per il tramite dello sportello unico di cui all'art. 12 del regolamento (UE) 2016/796 (con le specificità di cui al §14.2.1), la documentazione dovrà essere inviata secondo le regole di seguito elencate:

- tutta la documentazione dovrà essere inviata nel formato digitale in conformità al decreto legislativo del 7 marzo 2005 n. 82 – Codice Amministrazione Digitale;

- su tutta la documentazione dovrà essere apposta la firma digitale del legale rappresentante del soggetto richiedente o di una persona munita di poteri di rappresentanza mediante apposita procura;
- tutta la documentazione prodotta in formato digitale dovrà essere coerente con quanto disciplinato dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 dicembre 2013 e dal Manuale di Gestione documentale adottato dall'Agenzia ai sensi dell'art. 5 del sopracitato DPCM 3 dicembre 2013;
- nell'ipotesi di invio di documenti di testo in formato PDF gli stessi dovranno essere prodotti nello specifico formato PDF/A (ISO 19005 – 1: 2005);
- l'Agenzia potrà richiedere, per esigenze operative, copia cartacea, conforme all'originale, di tutto o parte della documentazione;
- nel caso in cui vi sia la presenza di procuratore con poteri di firma della documentazione da presentare all'Agenzia, all'Impegno preliminare di cui ai §§7.1, 9.1 e 10.1, il legale rappresentante del soggetto richiedente dovrà 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 potrà essere utilizzato l'apposito Allegato J;
- l'imposta di bollo dove prevista ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 642 e quindi specificato al §17, potrà essere assolta secondo quanto previsto al §14.3;
- la documentazione dovrà riportare una codifica identificativa;
- per quanto riguarda le autorizzazioni, il richiedente è sempre tenuto ad indicare il luogo e il soggetto responsabile della conservazione del dossier tecnico allegato alla dichiarazione "CE" di verifica incluse le certificazioni, dichiarazioni, permessi e/o autorizzazioni anche di natura non strettamente ferroviaria;
- la documentazione dovrà essere accompagnata da apposita nota contenente l'elenco dei documenti inviati (codice, indice di revisione, descrizione, ecc.) redatta sempre secondo quanto sopra indicato.

14.2.1 Trasmissione istanze tramite OSS

Fatto salvo quanto sopra specificato, per la presentazione delle istanze tramite OSS destinate all'Agenzia, valgono le seguenti particolarità:

- l'unico formato digitale della documentazione accettato dal sistema OSS è il PDF Advanced Electronic Signature (PADeS);
- al fine di acquisire agli atti di questa Agenzia una specifica istanza, il richiedente dovrà allegare, all'interno della sezione denominata "other" una lettera di accompagnamento, debitamente firmata digitalmente dal legale rappresentante del soggetto richiedente o da una persona munita di poteri di rappresentanza mediante apposita procura, che deve:
 - o essere indirizzata all'Agenzia;
 - o indicare l'oggetto della richiesta, con individuazione della tipologia di istanza coerente con l'*application form* generato dal sistema;
 - o riportare l'elenco dei documenti che costituiscono il dossier tecnico trasmesso tramite OSS (identificati da codice, indice di revisione, descrizione, ecc.) incluso l'ID dell'*application form* generato dal sistema che costituirà, esso stesso, uno degli allegati;
 - o referenziare l'evidenza dell'avvenuto pagamento tramite i moduli di cui al §14.3.1; tali moduli dovranno essere allegati all'istanza.

14.3 Pagamenti

Le tariffe, ove previste, e le connesse imposte di bollo relative ai procedimenti di cui al §6 possono essere corrisposti tramite il portale "PagoPA" raggiungibile dal sito istituzionale dell'Agenzia. In alternativa, le tariffe e le connesse imposte di bollo possono essere corrisposte tramite bonifico bancario all'IBAN indicato nel sito dell'Agenzia nella sezione

“Amministrazione Trasparente”. La distinta dell’avvenuto pagamento, che dovrà riportare come causale il procedimento cui si riferisce, dovrà essere allegata all’istanza di riferimento.

14.3.1 Evidenze di avvenuto pagamento per i veicoli

Fatto salvo quanto sopra specificato, le evidenze dell’avvenuto pagamento delle tariffe, ove previste, e delle connesse imposte di bollo debbono essere fornite tramite Allegato N e Allegato O da sottoporre, ove pertinente, anche tramite OSS.

14.4 Ricorsi

Per le decisioni negative ovvero recanti limitazioni e prescrizioni relative ai sottosistemi strutturali di impianti fissi e alle applicazioni generiche il richiedente può chiedere all’Agenzia il riesame della decisione con le modalità di cui all’art. 18 comma 6 del D.Lgs. 57/2019 e, solo in caso di ulteriore esito negativo, attivare:

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

Per le decisioni negative ovvero recanti limitazioni e prescrizioni relative a tipi di veicolo e veicoli il richiedente può chiedere all’Agenzia il riesame della decisione con le modalità di cui all’art. 21 comma 11 del D.Lgs. 57/2019 e, solo in caso di ulteriore esito negativo, attivare:

- 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’art. 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.
-

15 Appendice 1 – Matrice di corrispondenza per le reti funzionalmente isolate

Sistema ferroviario italiano + ferrovie di cui al decreto 05/08/2016	Reti funzionalmente isolate
Dichiarazione “CE” di verifica	Dichiarazione di verifica redatta con riferimento al decreto ANSF 1/2019
Certificato di verifica	Certificato di verifica redatto con riferimento al decreto ANSF 1/2019
SGS	SGS
OVC	OIF
Caratteristiche essenziali di progetto del sottosistema	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 di cui alla decisione della Commissione 2010/713/UE. Con particolare riferimento ai veicoli, sono da intendersi come i parametri usati per indicare il tipo di veicolo, come specificato nell'autorizzazione del tipo di veicolo rilasciata
Rinnovo e ristrutturazione, casi 3) e 4) del §6.2.1	I criteri definiti all'art. 18 comma 5 del D.Lgs. 57/2019 sono considerati applicabili tenuto conto delle corrispondenze stabilite dalla presente tabella
Piano nazionale di implementazione	<i>“Gli eventuali interventi di adeguamento alle norme tecniche ed agli standard di sicurezza applicabili”</i> di cui all'art. 3 del decreto ANSF n. 1/2019
STI	STI o decreto ANSF 1/2019
Collaborazione con ERA	N.A.
Autorizzazione di immissione sul mercato	Autorizzazione di messa in servizio
Estensione del settore di impiego	N.A.
GI e IF	GI e IF o facenti funzione (esercente)
Regolamento di esecuzione (UE) 2019/250 della Commissione del 12 febbraio 2019 (template)	Devono essere fatti salvi i principi e i modelli, per quanto applicabili e con le specificazioni di cui alla presente tabella
Deroghe	N.A. D.L. 16 ottobre 2017, n. 148 comma 1b), convertito con modificazioni tramite la legge 4 dicembre 2017 n. 17: Omissis... <i>Nel rilasciare le autorizzazioni di propria competenza, l'ANSF valuta le misure mitigative o compensative proposte dai gestori del servizio sulla base di una analisi del rischio che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei rotabili e del servizio di trasporto</i>
Trasmissione istanze tramite OSS (§14.2.1)	N.A.

Sistema ferroviario italiano + ferrovie di cui al decreto 05/08/2016		Reti funzionalmente isolate
Evidenze di avvenuto pagamento per i veicoli (§14.3.1)	Le evidenze, ove richieste, devono essere fornite mediante i medesimi allegati ma trasmesse mediante canali usuali e non tramite OSS	
ERADIS	N.A.	
ERATV	N.A.	

16 Appendice 2 – Matrice di corrispondenza per le autorizzazioni delle locomotive da manovra

Sistema ferroviario italiano + ferrovie di cui al decreto 05/08/2016	Località di servizio del sistema ferroviario italiano + ferrovie di cui al decreto 05/08/2016
Dichiarazione “CE” di verifica	Dichiarazione di verifica redatta con riferimento al decreto ANSF 1/2015
Certificato di verifica	Certificato di verifica redatto con riferimento al decreto ANSF 1/2015
SGS	SGS
OVC	Organismo designato
Caratteristiche essenziali di progetto del sottosistema	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 di cui alla decisione della Commissione 2010/713/UE. Con particolare riferimento ai veicoli, sono da intendersi come i parametri usati per indicare il tipo di veicolo, come specificato nell'autorizzazione del tipo di veicolo rilasciata
STI	Decreto ANSF 1/2015
Collaborazione con ERA	N.A.
Autorizzazione di immissione sul mercato	Autorizzazione di messa in servizio
Estensione del settore di impiego	N.A.
GI e IF	GI e IF
Regolamento di esecuzione (UE) 2019/250 della Commissione del 12 febbraio 2019 (<i>template</i>)	Devono essere fatti salvi i principi e i modelli, per quanto applicabili e con le specificazioni di cui alla presente tabella
Trasmissione istanze tramite OSS (§14.2.1)	N.A.
Evidenze di avvenuto pagamento per i veicoli (§14.3.1)	Le evidenze, ove richieste, devono essere fornite mediante i medesimi allegati ma trasmesse mediante i canali usuali e non tramite OSS
ERADIS	N.A.
ERATV	N.A.

17 Appendice 3 – Elenco procedimenti soggetti all'imposta di bollo

Di seguito un quadro riepilogativo dei procedimenti la cui istanza è soggetta all'imposta di bollo.

Tipo procedimento	Bollo	Bollo per risposta
Richiesta di autorizzazione (tutte le tipologie, inclusa proroga)	Sì	Sì
Richiesta di aggiornamento registro ERATV	Sì	Sì
Richiesta parere per deroga alle STI ex art. 6 comma 6 del D.Lgs. 57/2019	No	No
Decisione necessità AMIS in caso di rinnovo o ristrutturazione	No	No
Impegno preliminare	No	No

18 Appendice 4 – Sottosistemi strutturali di impianti fissi: metodologia pratica per l'istruttoria dei procedimenti connessi alla messa in servizio

Per quanto non già espressamente riportato nelle presenti linee guida, vale quanto di seguito definito.

18.1 Definizioni

Dubbio giustificato: una *problematica di tipo 4* (come di seguito identificata) avvalorata da una giustificazione e da elementi a supporto e sollevata dall'Agenzia riguardante le informazioni fornite dal richiedente nella sua domanda

Domanda: istanza di:

- AMIS
- Decisione in merito alla necessità di AMIS
- Impegno preliminare di AMIS
- Parere in merito alla deroga all'applicazione delle STI

presentata in applicazione delle presenti linee guida.

18.2 Principi generali

Ai fini del rilascio o del rifiuto dei provvedimenti di competenza, l'**Agenzia**:

- effettua una valutazione del fascicolo di domanda per ottenere la garanzia ragionevole che il sottosistema sia conforme alla legislazione applicabile;
- raccoglie la documentazione giustificativa, i risultati di tutte le valutazioni pertinenti e le motivazioni comprovate della sua decisione al fine di rilasciare o rifiutare l'autorizzazione, in conformità con il presente documento;
- svolge le sue funzioni in modo aperto, trasparente¹¹ e non discriminatorio, esercita un giudizio professionale, imparziale e proporzionato e fornisce motivazioni comprovate per ogni decisione.

Il **richiedente** ha la responsabilità, nel momento in cui presenta la domanda, di garantire la determinazione e il soddisfacimento di tutti i requisiti pertinenti della legislazione applicabile. Nell'espletamento dei suoi doveri, il richiedente può essere assistito – in relazione alla tipologia di procedimento – da altre entità quali organismi di valutazione della conformità, fornitori e prestatori di servizi.

18.3 Controllo della completezza della domanda

Affinché sia considerata completa dall'Agenzia, la domanda deve contenere le informazioni indicate nelle pertinenti sezioni delle presenti Linee Guida.

In caso di istanza di AMIS, di istanza di decisione in merito alla necessità di AMIS, di istanza di parere in merito alla deroga all'applicazione delle STI, l'Agenzia controlla la completezza delle informazioni e della documentazione presentata dal richiedente nella domanda. Il controllo della completezza consiste nell'accertamento, che:

- tutte le informazioni e i documenti richiesti siano stati presentati dal richiedente nella domanda;
- le informazioni e la documentazione presentata siano considerate pertinenti al fine di consentire all'Agenzia di eseguire le proprie valutazioni.

18.3.1 Tempistica e comunicazioni

L'Agenzia valuta la completezza della domanda. Entro un mese dalla data di ricezione della domanda l'Agenzia informa il richiedente e, di conseguenza:

¹¹ Quanto riportato non determina obblighi di trasparenza aggiuntivi rispetto a quelli previsti dal D.Lgs. 33/2013 e s.m.i.

1. se al richiedente viene comunicato che il suo fascicolo è completo, la decisione finale relativa al rilascio del provvedimento deve essere presa entro quattro mesi dalla conferma della completezza del fascicolo;
2. se al richiedente viene comunicato che il suo fascicolo non è completo, la decisione finale sul rilascio del provvedimento è presa entro quattro mesi dalla presentazione delle informazioni mancanti da parte del richiedente, a meno che la domanda non sia essenzialmente incompleta, nel qual caso è rifiutata. Se il richiedente non fornisce ulteriori informazioni l'Agenzia prende una decisione sulla base delle informazioni disponibili.

18.4 Valutazione della domanda

La valutazione della domanda è eseguita dall'Agenzia per formare il ragionevole convincimento che il richiedente e gli altri operatori coinvolti nel processo abbiano adempiuto i loro obblighi e le loro responsabilità.

In particolare per i procedimenti di rilascio dell'AMIS tali obblighi e responsabilità devono essere adempiuti nelle fasi di progettazione, produzione, verifica e convalida del sottosistema, al fine di garantire la conformità con i requisiti essenziali della legislazione applicabile in modo tale che il sottosistema possa essere messo in servizio conformemente alle condizioni di utilizzo e alle altre restrizioni specificate nella domanda.

A tali fini l'Agenzia controlla la completezza, la pertinenza e la coerenza della documentazione presentata con la domanda.

Nel corso della valutazione, anche se la domanda è completa, l'Agenzia può in qualunque momento richiedere informazioni supplementari, stabilendo una scadenza ragionevole per la risposta a tale richiesta senza sospendere la valutazione.

L'Agenzia, sulla base dei risultati della istruttoria condotta, appronta un *Rapporto di Valutazione* contenente quanto segue:

1. Una dichiarazione chiara relativa al risultato negativo o positivo della valutazione come da domanda del richiedente e, se del caso, per le condizioni di utilizzo o le restrizioni da applicare al sottosistema;
2. Una sintesi delle valutazioni eseguite incluse le evidenze che tutti gli aspetti, comprensivi degli elementi fondamentali definiti nel §18.8, sono stati valutati;
3. Una breve sintesi stilata sulla base dell'*Elenco delle criticità*.

18.5 Esame delle certificazioni e autorizzazioni previste nelle norme nazionali di derivazione non strettamente ferroviaria di cui all'art. 15 comma 2 del D.Lgs. 57/2019

Nell'esame delle certificazioni e autorizzazioni previste nelle norme nazionali di derivazione non strettamente ferroviaria, l'Agenzia:

- a) non entra nel merito del contenuto tecnico specifico delle certificazioni e autorizzazioni previste nelle norme nazionali di derivazione non ferroviaria in parola (certificati di collaudo statico, certificato prevenzione incendi, certificati di conformità degli impianti ecc.), anche in ottemperanza ai principi di buon andamento ed economicità della P.A. che ragionevolmente impongono di evitare di replicare controlli e attività già svolte da altri soggetti qualificati, quali ad esempio i collaudatori ovvero i soggetti abilitati al rilascio di dichiarazioni di conformità, allo scopo individuati dalla legge, anche in termini di responsabilità e competenze professionali, e ai quali, per dette ragioni, l'Agenzia ritiene di non potere e non dover sostituirsi, anche per il rispetto di quanto stabilito all'art. 2 comma 2 del D.Lgs. 50/2019;
- b) Nell'ambito delle verifiche facenti parte dell'attività istruttoria finalizzata al rilascio dei provvedimenti autorizzativi di propria competenza, effettua un esame delle certificazioni e autorizzazioni di cui alla lettera precedente limitatamente agli aspetti di processo, da intendersi quale l'accertamento della presenza negli stessi delle evidenze relative ai presupposti per il loro rilascio (es. l'avvenuta effettuazione delle prove, verifiche e acquisizioni documentali che la legge individua quali obbligatorie), senza entrare nel merito della validità delle modalità esecutive delle prove e dei controlli effettuati e del contenuto tecnico della documentazione ovvero della legittimità dei comportamenti adottati dal richiedente in relazione a espresse previsioni normative relative a procedimenti di competenza di altre amministrazioni;

- c) Solo nei casi di problematiche di “tipo 3” o “tipo 4”, come definite al §18.6, sul contenuto di dette certificazioni procede a ulteriori e più approfondite verifiche di merito coinvolgendo se del caso – stante la riserva delle specifiche competenze terze di cui al già citato art. 2, comma 2 del D.Lgs. 50/2019 – altre amministrazioni o enti avuto riguardo delle rispettive competenze istituzionali e della qualificazione e capacità tecnica che le caratterizza.

18.6 Classificazione delle problematiche

L'Agenzia, sulla base dei risultati della istruttoria, prende nota delle problematiche sorte nel corso della valutazione del fascicolo di domanda, con riferimento anche agli elementi fondamentali di cui al §18.10, stilando un *Elenco delle criticità* e le classifica¹² come segue:

- a) “Tipo 1”: problema che richiede una risposta del richiedente per la comprensione del fascicolo di domanda;
- b) “Tipo 2”: problema che potrebbe portare a una modifica del fascicolo di domanda o a un'azione marginale da parte del richiedente; l'azione da adottare è lasciata al giudizio del richiedente e non osta al rilascio del provvedimento;
- c) “Tipo 3”: problema che richiede una modifica del fascicolo di domanda da parte del richiedente ma non osta al rilascio del provvedimento che, nel caso di AMIS, può contenere condizioni di utilizzo del sottosistema, aggiuntive e/o più restrittive se confrontate con quelle specificate dal richiedente nella sua domanda, proposte dal richiedente ed accettate dall'Agenzia ovvero prescritte dalla stessa Agenzia;
- d) “Tipo 4”: problema che richiede una modifica del fascicolo di domanda da parte del richiedente; il provvedimento non può essere rilasciato a meno che il problema non sia risolto. L'Agenzia, ai sensi dell'art. 10 bis della L. 241/1990 informa il richiedente dei motivi che ostano all'accoglimento della domanda e, ai sensi e con le tempistiche di cui al citato articolo della L. 241/1990, ogni azione che il richiedente deve eseguire per risolvere il problema è proposta dal richiedente e valutata dall'Agenzia.

In seguito alla risposta o all'azione intrapresa dal richiedente a seconda del problema, l'Agenzia esegue una nuova valutazione dei problemi individuati, e se del caso una riclassificazione, e assegna uno dei seguenti status per ciascuno dei problemi individuati:

1. “Questione pendente” quando la prova fornita dal richiedente non è soddisfacente e sono ancora necessarie informazioni aggiuntive;
2. “Questione chiusa” quando il richiedente ha fornito una risposta adeguata e non restano problemi da risolvere.

18.7 Dubbio giustificato

Se sussiste un dubbio giustificato, l'Agenzia può, in alternativa, effettuare una o più delle seguenti azioni:

- a) eseguire un controllo più completo e dettagliato delle informazioni fornite con la domanda;
- b) richiedere informazioni supplementari al richiedente;
- c) chiedere che il richiedente effettui prove.

La richiesta dell'Agenzia deve specificare la questione che necessita di un'azione da parte del richiedente ma non la natura o il contenuto delle rettifiche che deve eseguire il richiedente. Il richiedente sceglie la modalità più adatta per rispondere alle richieste dell'Agenzia.

L'Agenzia utilizza l'*Elenco delle criticità* per gestire i dubbi giustificati. Un dubbio giustificato:

- a) è sempre classificato come “tipo 4”;
- b) è sempre accompagnato da una giustificazione;
- c) include una descrizione chiara della questione sulla quale il richiedente è chiamato a dare risposta.

Nel caso in cui sia possibile eliminare un dubbio giustificato introducendo condizioni di utilizzo del sottosistema aggiuntive o più restrittive e altre restrizioni se confrontate con quelle specificate dal richiedente nella sua domanda e

¹² Tale classificazione che emergono nel processo di valutazione, al fine di garantire che il richiedente comprenda la gravità delle problematiche sollevate dall'Agenzia e risulta armonizzata con la classificazione prevista dal regolamento di esecuzione (UE) 2018/545 della Commissione.

se il richiedente accetta, può essere rilasciata un'autorizzazione vincolata a tali condizioni di utilizzo del sottosistema e alle altre restrizioni.

Se è stato sollevato un dubbio giustificato da parte dell'Agenzia e il richiedente è tenuto a trasmettere ulteriori informazioni, l'Agenzia può sospendere la valutazione ai sensi della L. 241/90. La valutazione e i tempi riprendono dopo che il richiedente ha trasmesso le informazioni richieste o, comunque al cessare del periodo della sospensione. Se il richiedente non accetta di fornire ulteriori informazioni per eliminare il dubbio giustificato l'Agenzia, ai sensi dell'art. 10 bis della L. 241/1990, prende una decisione sulla base delle informazioni disponibili.

18.8 Conclusioni della valutazione della domanda

L'Agenzia verifica che la procedura di valutazione della domanda è stata eseguita correttamente nella fase istruttoria e controlla che:

- le diverse fasi del processo di valutazione della domanda, ivi incluso l'esame degli elementi fondamentali di cui al §18.10, siano state applicate correttamente;
- sussistano elementi sufficienti in grado di dimostrare che tutti gli aspetti pertinenti della domanda siano stati valutati;
- il richiedente abbia ricevuto le risposte scritte ai problemi di "tipo 3" e "tipo 4" e le richieste di informazioni supplementari;
- i problemi di "tipo 3" e "tipo 4" siano stati risolti o, in caso contrario, che siano state fornite motivazioni chiaramente comprovate;
- le valutazioni e le decisioni prese siano documentate, giuste e coerenti;
- le conclusioni cui si è giunti siano basate sulle evidenze dell'istruttoria e ne rispecchino i contenuti nel suo complesso.

Al termine delle attività di valutazione l'Agenzia riporta le motivazioni per le sue conclusioni nel *Rapporto di Valutazione*.

18.9 Decisione relativa all'autorizzazione o al rifiuto della domanda

L'Agenzia assume una decisione relativa al rilascio dell'autorizzazione del sottosistema. Tale decisione è presa sulla base di motivazioni documentate attraverso il *Rapporto di Valutazione*.

L'Agenzia rifiuta la domanda se in seguito alla valutazione non si è formato il ragionevole convincimento che il richiedente e gli altri operatori coinvolti nel processo abbiano adempiuto i loro obblighi e le loro responsabilità che, in particolare per i procedimenti di rilascio dell'AMIS, devono essere adempiuti nelle fasi di progettazione, produzione, verifica e convalida del sottosistema, al fine di garantire la conformità con i requisiti essenziali della legislazione applicabile in modo tale che il sottosistema possa essere messo in servizio conformemente alle condizioni di utilizzo e alle altre restrizioni specificate nella domanda.

18.10 Elementi fondamentali esaminati nell'istruttoria

N.B.: per le **reti funzionalmente isolate** la presente tabella trova applicazione tenuto conto delle corrispondenze di cui al §15.

		Decisione in merito alla necessità di AMIS	Impegno preliminare	AMIS	Parere in merito alla deroga all'applicazione delle STI
1	Domanda coerente con la documentazione per l'impegno preliminare e con la decisione in merito alla necessità di AMIS (se del caso) e presa in carico di tutte le osservazioni formulate dall'Agenzia nelle precedenti fasi del procedimento (se del caso)		X	X	

		Decisione in merito alla necessità di AMIS	Impegno preliminare	AMIS	Parere in merito alla deroga all'applicazione delle STI
2	Le specifiche tecniche di interoperabilità e le altre disposizioni di legge applicabili dell'Unione individuate dal richiedente sono complete ed esaustive	X	X	X	
3	Gli organismi di valutazione della conformità selezionati (OVC), l'organismo di valutazione previsto dal regolamento (UE) 402/2013 (OVR) hanno il giusto riconoscimento			X	X
4	Non applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità a norma delle disposizioni di cui all'articolo 6 del D.Lgs. 57/2019: 4.1. Validità; 4.2. Applicabile al sottosistema; 4.3. Coerente con le norme individuate e applicate.			X	
5	Dichiarazioni "CE" di verifica e certificati "CE", in particolare: 5.1. Le firme 5.2. La validità 5.3. Il campo di applicazione 5.4. Le condizioni di utilizzo del sottosistema e altre restrizioni, le non conformità 5.5. La non applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità (se del caso) 5.6. Tutta la legislazione applicabile è contemplata, comprese, per la dichiarazione CE di Verifica, le norme di derivazione non strettamente ferroviaria 5.7. I componenti di interoperabilità (validità, ambito di applicazione, condizioni di utilizzo e altre restrizioni): a) Certificati "CE" di conformità b) Certificati "CE" di idoneità all'impiego			X	
6	Rapporti degli organismi di valutazione della conformità, in particolare: 6.1. Le dichiarazioni "CE" di verifica e i certificati siano coerenti. 6.2. Gli scostamenti e le non conformità (se del caso) siano individuati. 6.3. Le condizioni di utilizzo del sottosistema e le altre restrizioni siano individuate correttamente e siano coerenti con le condizioni indicate nella domanda di autorizzazione. 6.4. Le prove a sostegno usate dagli organismi di valutazione della conformità corrispondano alle fasi di valutazione applicabili descritte nelle STI e nelle norme nazionali. 6.5 Tutte le verifiche previste nelle STI siano state eseguite e i casi di non applicabilità di singoli parametri risultano adeguatamente giustificati			X	
7	Condizioni di utilizzo del sottosistema e altre restrizioni esistenti			X	
8	Certificazioni e autorizzazioni relative alle norme nazionali di derivazione non strettamente ferroviaria secondo l'approccio delineato al §18.5			X	

		Decisione in merito alla necessità di AMIS	Impegno preliminare	AMIS	Parere in merito alla deroga all'applicazione delle STI
9	Metodo comune di sicurezza per la valutazione del rischio del regolamento (UE) 402/2013, ivi incluso rapporto di valutazione della sicurezza redatto dal OVR (se del caso)	X	X	X	X
10	Procedura di Switch-off e relativo rapporto di valutazione, con particolare riguardo alla presenza della chiara evidenza di esito positivo			X	
11	Documentazione illustrativa delle modifiche al sottosistema, in particolare: 11.1. Coerenza del perimetro di modifica rispetto alle rappresentazioni grafiche 11.2. Coerenza tra classificazione delle modifiche e procedure SGS del richiedente	X	X		
12	In presenza di Componenti di Interoperabilità privi di dichiarazione di conformità o idoneità all'impiego, è stato applicato il processo di incorporazione previsto dalla STI pertinente			X	
13	Valutazione di impatto sull'interoperabilità e valutazione di rischio, validate dall'organismo di valutazione della conformità prescelto				X
14	Pareri/valutazioni vincolanti rilasciati dalle pertinenti autorità nazionali ovvero idonea documentazione laddove le disposizioni alternative comportino il coinvolgimento di altre autorità nazionali competenti, in particolare nei settori della sicurezza elettrica, dell'ingegneria civile, dell'edilizia, della sanità e in materia di protezione antincendio				X
15	Conformità al regolamento per la circolazione ferroviaria, ivi compreso rapporto di valutazione del OVC, ed eventuale piano di adeguamento con mitigazioni transitorie definite attraverso analisi di rischio		X	X	X
16	Rispetto dei piani di implementazione delle STI applicabili	X	X		
17	Decisione favorevole dell'ERA emessa nel caso di sottosistema CCS che coinvolge attrezzature del sistema europeo di controllo dei treni ETCS, del sistema globale di comunicazione GSM-R			X	
18	Per il sottosistema CCS: conformità dei codici di buona pratica/nuove specifiche tecniche utilizzati per la progettazione, al Regolamento per la circolazione ferroviaria, per le parti non coperte dalla STI CCS		X		
19	Le prove del sottosistema sono state eseguite secondo le norme applicabili e hanno avuto esito positivo. Le prove per le quali risulta necessaria una autorizzazione dell'Agenzia sono state debitamente autorizzate			X	
20	Indicazione del responsabile e del luogo di conservazione della documentazione	X		X	

19 Appendice 5 – Sottosistemi strutturali di impianti fissi: applicazione delle STI e verifica

N.B.: per le **reti funzionalmente isolate** la presente tabella trova applicazione tenuto conto delle corrispondenze di cui al §15.

	Nuovo Sottosistema	Ristrutturazione/Rinnovo		Interventi non importanti	Sostituzione nell'ambito della manutenzione
		Con AMIS	Senza AMIS		
Definizione	Porzione di sistema ferroviario non rientrante nella definizione di cui all'art. 3 comma 1 lettera q) del D.Lgs. 57/2019	§6.2.3 punto 4) del presente documento	§6.2.3 punto 3) del presente documento	§6.2.3 punto 2) del presente documento	§6.2.3 punto 1) del presente documento
Applicazione delle STI	Obbligatoria	Obbligatoria	Obbligatoria	Obbligatoria	Raccomandata
Deroghe alle STI	Art. 6 del D.Lgs. 57/2019	Art. 6 del D.Lgs. 57/2019		Non applicabile (in caso di non conformità alla STI l'intervento non può essere classificato come non importante)	Non Applicabile
Certificato di Verifica rilasciato NoBo/DeBo	Obbligatorio	Obbligatorio	Valutazione a cura del richiedente [Reg. (UE) 2019/250 art. 6 punto 2]	Valutazione a cura del richiedente [Reg. (UE) 2019/250 art. 6 punto 3]	Non Applicabile
Dichiarazione "CE" di Verifica	Obbligatoria	Obbligatoria	Valutazione a cura del richiedente [Reg. (UE) 2019/250 art. 6 punto 2]	Valutazione a cura del richiedente [Reg. (UE) 2019/250 art. 6 punto 2]	Non Applicabile

20 Appendice 6 – Principi per la dimostrazione dell'integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza e della compatibilità del sistema ETCS (ESC) e del sistema radio (RSC)

Per quanto non già espressamente riportato nelle presenti linee guida e nei documenti di riferimento, vale quanto di seguito definito.

20.1 Acronimi

AG SSB: Applicazione Generica CCS di bordo ERTMS/ETCS con eventuale Classe B Italiano;

AG SST: Applicazione Generica CCS a terra;

ESC: ETCS System Compatibility;

IC: Interoperability Constituent;

RSC: Radio System Compatibility;

SSB: Sottosistema Strutturale CCS di bordo;

SST: Sottosistema Strutturale CCS a terra.

20.2 Definizioni

Fornitore AG SSB: soggetto responsabile della fornitura della AG SSB, salvo ove diversamente specificato;

Fornitore SST: soggetto responsabile della fornitura del SST, salvo ove diversamente specificato;

Independent Safety Assessor (ISA): valutatore indipendente ai sensi della STI CCS (cfr. STI CCS §3.2.1);

Richiedente: soggetto richiedente l'autorizzazione all'utilizzo di una AG SSB;

Test Facility Manager: soggetto responsabile dell'ambiente di prova nel contesto delle attività per la dimostrazione della integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza;

Test Manager: soggetto responsabile della campagna di prove nel contesto delle attività per la dimostrazione della integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza. Nel contesto della presente appendice tale ruolo è svolto dal Richiedente;

ESC Test Facility Manager: soggetto responsabile dell'ambiente di prova nel contesto delle attività per la dimostrazione dell'ESC, come definito nel documento *"Guide for the application of the CCS TSI"* (GUI/CCS TSI/2019) §4.3 di Annex 5;

ESC Test Manager: soggetto responsabile della campagna di prove nel contesto delle attività per la dimostrazione dell'ESC, come definito nel documento *"Guide for the application of the CCS TSI"* (GUI/CCS TSI/2019) §4.4 di Annex 5. Nel contesto della presente appendice tale ruolo è svolto dal Richiedente;

RSC Test Facility Manager: soggetto responsabile dell'ambiente di prova nel contesto delle attività per la dimostrazione dell'RSC;

RSC Test Manager: soggetto responsabile della campagna di prove nel contesto delle attività per la dimostrazione dell'RSC, come definito nel documento *"Guide for the application of the CCS TSI"* (GUI/CCS TSI/2019) §3.1 Annex 6. Nel contesto della presente appendice tale ruolo è svolto dal Richiedente;

STI CCS: regolamento 919/2016/UE e s.m.i.

20.3 Documenti di riferimento

Rif.1: Regolamento UE 2016/919 e s.m.i.

Rif 2: *Guide for the application of the CCS TSI* (GUI/CCS TSI/2019)

Rif 3: *Clarification Note on Safe Integration ERA 1209/063 V 1.0*

20.4 Principi

Il processo di seguito descritto dovrà essere applicato ad una AG SSB che, nell'ambito di un procedimento di richiesta di autorizzazione all'utilizzo, abbia completato quanto previsto al §10.3 delle presenti linee guida, ad eccezione di quanto più avanti disciplinato. In tal senso, le attività necessarie a produrre le evidenze richieste nella presente appendice non devono essere considerate parte del processo di sviluppo della AG SSB, bensì devono applicarsi ad una versione consolidata della stessa, ovvero ad una AG SSB per la quale il Richiedente dovrà rendere disponibili al gestore infrastruttura i documenti di seguito elencati:

- documento descrittivo della configurazione della AG SSB;
- *safety case* della AG SSB;
- rapporto di valutazione ISA del *safety case* della AG SSB;
- documenti di certificazione del NoBo relativi alla dimostrazione della conformità alla STI CCS vigente (vedi tabella 6.1 della STI CCS) dei componenti di interoperabilità o gruppi di componenti di interoperabilità inclusi nella AG SSB (vedi STI CCS, tabelle 5.1.a e 5.1.b).

La presente appendice è finalizzata a stabilire le attività da eseguire per la dimostrazione della integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza e della compatibilità del sistema ETCS (ESC) e del sistema radio (RSC) della AG SSB rispetto ad un SST attrezzato con ERTMS dotato di certificato di verifica ai sensi dell'allegato IV del D.Lgs. 57/2019 e facente parte di una o più tratte della rete di un gestore infrastruttura.

La presente appendice si applica alle AG SSB ERTMS baseline 3.

Per le AG SSB ERTMS baseline 2 autorizzate la dimostrazione dell'integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza e della compatibilità tecnica dovrà essere fornita applicando la pertinente procedura in essere presso il gestore infrastruttura.

Fatto salvo quanto sopra, è facoltà del gestore infrastruttura acquisire, ai fini delle attività di valutazione, le risultanze delle prove di laboratorio e di linea svolte nell'ambito delle attività di sviluppo e di verifica & validazione della AG SSB qualora le stesse siano state effettuate, rispettivamente, secondo quanto di seguito previsto per le prove in laboratorio e le prove in linea. Nel dettaglio, fatto salvo quanto previsto al §7.3.3 (Ripartizione delle competenze e responsabilità per l'esecuzione delle prove in linea) e al §10.3.1.1 (Prove), vale quanto segue.

Il processo per la dimostrazione della integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza e della compatibilità del sistema ETCS (ESC) e del sistema radio (RSC) per l'ottenimento dell'autorizzazione all'utilizzo di AG SSB su linee ERTMS prevede l'effettuazione di:

- Attività di dimostrazione della integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza;
- Attività di dimostrazione dell'ESC IC;
- Attività di dimostrazione dell'RSC IC;
- Attività di valutazione della corretta integrazione e della compatibilità terra-bordo.

20.4.1 Attività di dimostrazione dell'integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza

La dimostrazione della integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza dovrà essere condotta secondo i principi riportati nella "*Clarification Note on Safe Integration*" ERA 1209/063 V 1.0 del 06 gennaio 2020.

Con la supervisione e il coordinamento del gestore infrastruttura, il Richiedente, coadiuvato, ove necessario, dai fornitori di AG SSB e del SST, sarà responsabile:

- dell'analisi e, se del caso, della chiusura delle eventuali condizioni applicative esportate:
 - o dal *safety case* SST alla AG SSB;
 - o dal *safety case* della AG SSB al SST;
- della chiusura degli *hazard* applicabili alla AG SSB riportati:
 - o nel subset UNISIG 113 "ETCS Hazard Log";

- nell'*hazard log* del SST;
- dell'analisi e della verifica della corretta implementazione di quanto riportato nei seguenti documenti:
 - "*Baseline Compatibility Assessment B3 MR1 Final Report*";
 - "*Baseline Compatibility Assessment Baseline 3 R2 Final Report*";
 - "*Error CRs Compatibility Assessment - Art10 Report*".

L'analisi delle eventuali condizioni applicative di cui sopra esportate all'interfaccia terra-bordo dovrà tener conto del divieto presente nella STI CCS (§4.2.1) di esportare a tale interfaccia condizioni applicative che siano in contrasto o in aggiunta a quanto previsto dalla STI CCS stessa, ovvero ad un SST/SSB conforme alla STI CCS non potrà mai essere imposta una condizione applicativa che richieda l'adozione di un comportamento non previsto dalla STI stessa.

Qualsiasi condizione applicativa che violi tale principio dovrà essere riformulata o eliminata. Eventuali condizioni applicative esportate dalla AG SSB verso il SST che non violino il suddetto divieto, indipendentemente dal fatto che le stesse possano essere state autorizzate da altre autorità nazionali competenti, dovranno essere accettate dal gestore infrastruttura responsabile di tale SST. In caso contrario, l'attività di dimostrazione dell'integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza e della corretta compatibilità terra-bordo non potrà essere considerata conclusa.

Sulla base delle risultanze delle analisi svolte durante l'attività di dimostrazione dell'integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza e della corretta compatibilità terra-bordo il Richiedente dovrà fornire al gestore infrastruttura i seguenti documenti:

- **Specifica di prove in laboratorio e linea:** il documento sarà emesso dal Richiedente con il supporto del Fornitore AG SSB e, ove necessario, con il supporto del Fornitore SST, avendo a riferimento le risultanze delle analisi svolte durante le attività di integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza. La specifica di prove dovrà essere condivisa con il Test Facility Manager, indicando l'ambiente di prova ovvero quali di esse saranno eseguite in linea e quali in laboratorio.
- **Rapporti di prove in laboratorio:** ciascun fornitore (AG SSB e SST) realizzerà per la parte di competenza specifici rapporti di prove, includendo le analisi dei risultati e dei log di pertinenza. Il Fornitore AG SSB verificherà che l'esito delle prove sia quello atteso. Il Test Manager coordinerà la campagna di prove la cui esecuzione sarà di pertinenza dei fornitori di AG SSB e SST. Il Test Facility Manager dovrà predisporre l'ambiente di prova con il supporto dei fornitori di AG SSB e SST, rendendo disponibili tutte le AG facenti parte dello/degli ESC Type; dovrà inoltre supportare l'analisi tra i soggetti coinvolti e, in caso di disaccordo tra gli stessi, individuare una soluzione idonea.
- **Rapporto di prove in linea:** in quanto prove di convalida, saranno eseguite e rendicontate da un organismo indipendente di valutazione nel ruolo di "Soggetto Responsabile delle prove" (§10.3.1.1) con il supporto dei fornitori di AG SSB e SST per le analisi di dettaglio.
- **Rapporto di integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza:** il Richiedente, a seguito delle attività sopra definite, dovrà rilasciare il rapporto di integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza che integrerà tutte le risultanze delle attività svolte. Tale rapporto dovrà essere valutato da un CSM Assessor.

20.4.2 Attività di dimostrazione ESC IC

Il gestore infrastruttura sarà responsabile di definire per ogni tipologia di linea l'ESC Type e i relativi ESC check.

Il Richiedente dovrà eseguire gli ESC check al fine del rilascio dell'ESC IC Statement relativo all'IC (o al gruppo di IC) compreso/i nella AG SSB13 (vedi STI CCS, tabella 7.1).

L'ESC Test Facility Manager dovrà predisporre l'ambiente di prova con il supporto dei fornitori di AG SSB e SST, rendendo disponibili tutte le AG facenti parte dello/degli ESC Type; dovrà inoltre supportare l'analisi tra i soggetti coinvolti e, in caso di disaccordo tra gli stessi, individuare una soluzione idonea.

¹³ Il caso di una AG SSB che non contenga almeno un IC è ritenuto non realistico.

L'ESC Test Manager redigerà il Rapporto dei check svolti (Check Report) con il supporto, ove necessario, del Fornitore SST e del gestore infrastruttura.

Il Richiedente rilascerà l'ESC IC Statement che potrà essere condizionato allo svolgimento di ulteriori check al fine di conseguire l'ESC Statement necessario per la successiva richiesta di autorizzazione di veicolo. L'attività svolta per il rilascio dell'ESC IC Statement dovrà essere valutata da un NoBo.

20.4.3 Attività di dimostrazione RSC IC

Il gestore infrastruttura sarà responsabile di definire per ogni tipologia di linea l'RSC Type e i relativi RSC check.

Il Richiedente dovrà eseguire gli RSC check al fine del rilascio dell'RSC IC Statement inerente l'IC (o gruppo di IC) compreso/i nella AG SSB (vedi STI CCS, tabella 7.1).

L'RSC Test Facility Manager dovrà predisporre l'ambiente di prova con il supporto dei fornitori di AG SSB e SST, rendendo disponibili tutte le AG facenti parte dello/degli RSC Type; dovrà inoltre supportare l'analisi tra i soggetti coinvolti e, in caso di disaccordo tra gli stessi, individuare una soluzione idonea.

L'RSC Test Manager redigerà il Rapporto dei check svolti (Check Report) con il supporto, ove necessario, del Fornitore SST e del gestore infrastruttura.

Il Richiedente rilascerà l'RSC IC Statement che potrà essere condizionato allo svolgimento di ulteriori check al fine di conseguire l'RSC Statement necessario per la successiva richiesta di autorizzazione di veicolo. L'attività svolta per il rilascio dell'RSC IC Statement dovrà essere valutata da un NoBo.

20.4.4 Attività di valutazione della corretta integrazione e della compatibilità terra-bordo

Sulla base dei seguenti dati di ingresso:

- rapporto di integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza;
- rapporto di valutazione ISA del Rapporto di integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza;
- ESC IC Statement;
- RSC IC Statement;
- rapporto di valutazione del NoBo del ESC IC Statement;
- rapporto di valutazione del NoBo del RSC IC Statement;

il gestore infrastruttura emetterà il rapporto di valutazione della corretta integrazione e della compatibilità terra-bordo.

Tale rapporto conterrà le risultanze della valutazione della dimostrazione dell'integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza e della compatibilità del sistema ETCS (ESC) e del sistema radio (RSC) della AG SSB rispetto ad uno o più specifici ESC/RSC Type, escludendo quelle derivanti dall'integrazione della AG SSB con il veicolo che sono a carico del richiedente l'autorizzazione del tipo di veicolo.

Qualora dalle attività di dimostrazione della integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza e della compatibilità del sistema ETCS (ESC) e del sistema radio (RSC) dovessero emergere non conformità, il Richiedente dovrà svolgere opportune valutazioni, se necessario con il supporto dei fornitori di AG SSB, SST e del gestore infrastruttura (RFI), ed eventualmente, ognuno per la parte di propria competenza, si dovrà provvedere ad un aggiornamento delle parti affette da tali non conformità. Qualora dovessero emergere incompatibilità attribuibili a lacune nelle specifiche ERTMS dovranno essere applicate le procedure previste dalla normativa vigente.

Al termine delle attività relative alla dimostrazione della integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza e della compatibilità del sistema ETCS (ESC) e del sistema radio (RSC), ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione all'utilizzo di un'applicazione generica di bordo ERTMS su linee ERTMS del gestore infrastruttura, il Richiedente:

- nell'emettere il dossier di accettazione della sicurezza di cui al regolamento UE n. 402/2013 e s.m.i., dovrà tenere conto dell'esito del rapporto di valutazione della corretta integrazione e della compatibilità terra-bordo di cui sopra;
- fatto salvo quanto previsto dalle presenti linee guida, rispetto alla documentazione menzionata nella presente appendice avrà facoltà di consegnare ad ANSF il solo rapporto di valutazione della corretta integrazione e della

compatibilità terra-bordo; gli altri documenti saranno conservati a cura del Richiedente e resi disponibili all'Agenzia su richiesta.

Si rammenta altresì che, in conformità a quanto previsto dal §6.1.5, le risultanze delle attività di dimostrazione della integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza e della compatibilità del sistema ETCS (ESC) e del sistema radio (RSC) di una AG SSB rispetto ad un SST ERTMS rimangono valide, indipendentemente dal sottosistema CCS di bordo che incorporerà tale AG SSB, a condizione che il contesto applicativo e il processo applicativo rimangano invariati rispetto al contesto di riferimento della sopra citata attività. È responsabilità del Richiedente fornire l'evidenza di tale invarianza.

Si precisa che per quanto riguarda le prove relative alle funzioni di AG SSB con impatto sull'integrazione con il sottosistema materiale rotabile (si veda a titolo di esempio l'integrazione con la logica di veicolo per la gestione del cambio tensione, l'integrazione con il freno, l'integrazione con il taglio trazione, l'integrazione con i sensori odometrici, ecc.) l'OVC dovrà valutare, per le applicazioni specifiche successive alla prima, la necessità di ripeterle a livello di integrazione del sottosistema CCS di bordo nel veicolo.

È inoltre facoltà del OVC che effettua la verifica CE del sottosistema CCS di bordo (e quindi la valutazione dell'esportabilità dei risultati delle attività di dimostrazione dell'integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza), richiedere la ripetizione di prove di integrazione terra-bordo effettuate a livello di valutazione AG SSB nella sua prima applicazione specifica, anche su un'applicazione specifica successiva alla prima.

20.4.5 Modifiche di AG autorizzate

In caso di modifiche ad una AG SSB già dotata di autorizzazione all'utilizzo:

- il Fornitore AG SSB dovrà rilasciare l'analisi d'impatto sull'interfaccia fisica e funzionale terra-bordo di tali modifiche con riferimento a:
 - o gli ESC/RSC Type rispetto ai quali risulta autorizzata;
 - o le attività di dimostrazione della integrazione terra-bordo in condizioni di sicurezza;
- il Richiedente dovrà:
 - o far valutare la suddetta analisi di impatto da un CSM Assessor;
 - o svolgere il processo descritto ai §§20.4.1-20.4.4 esclusivamente per le modifiche introdotte in ambito AG SSB con impatto sull'interfaccia terra-bordo.

20.4.6 SST e AG SST nuovi o modificati

Nel caso di un sottosistema CCS a terra nuovo o modificato, certificato o autorizzato, caratterizzato da uno o più ESC/RSC Type e relativi ESC/RSC check, il Fornitore SST dovrà effettuare un'analisi di impatto sull'interfaccia fisica e funzionale terra-bordo. In caso di impatto sull'interfaccia terra-bordo, relativo alla quota parte di AG SSB, si applica quanto segue:

- il Fornitore SST dovrà rilasciare l'analisi d'impatto;
- il gestore infrastruttura dovrà valutare la suddetta analisi di impatto in conformità all'art. 7.2.1. ter. 4 della STI CCS al fine di garantire che le modifiche al SST non compromettano la continuità dell'esercizio dei sottosistemi di bordo sulle linee interessate dagli interventi;
- per le AG SSB già dotate di AU, i titolari di tali autorizzazioni, sotto la responsabilità del gestore infrastruttura, dovranno svolgere il processo descritto ai §§20.4.1-20.4.4 esclusivamente per gli interventi relativi al SST tenendo conto dell'aggiornamento dell'ESC/RSC Type e relativi ESC/RSC check.

I principi sopra descritti si applicano, *mutatis mutandis*, in caso di AG SST nuove o modificate.

20.4.7 Ulteriori previsioni

Nel caso di richiesta di autorizzazione di veicolo il cui SSB integri una AG SSB non dotata di specifica autorizzazione, il richiedente l'autorizzazione del veicolo dovrà fornire evidenza dell'effettuazione del processo di cui alla presente appendice tenendo conto che non sarà necessario fornire l'ESC/RSC IC Statement. Il gestore infrastruttura, al fine di redigere il rapporto di valutazione della corretta integrazione e della compatibilità terra-bordo, rispetto a quanto già

definito in precedenza dovrà considerare come dato di ingresso gli ESC/RSC Statement corredati della valutazione di un NoBo.

Relativamente ai SST di nuova realizzazione sulle reti di cui al D.M. 5 agosto 2016, ciascun gestore infrastruttura sarà responsabile di definire le procedure per l'attuazione del processo di cui alla presente appendice.

21 Appendice 7 – Allegati

Allegato A.	Richiesta di autorizzazione temporanea per prove
Allegato B.	Richiesta di autorizzazione temporanea all'esecuzione delle prove in linea
Allegato C.	Richiesta di autorizzazione in conformità per prove
Allegato D.	Impegno preliminare per l'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali
Allegato E.	Richiesta di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali
Allegato F.	Istanza di parere riguardo i rinnovi e le ristrutturazioni di sottosistemi in esercizio
Allegato G.	Istanza di parere riguardo le istanze di deroga
Allegato H.	Impegno preliminare per l'autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche (prime specifiche)
Allegato I.	Richiesta di autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche (prime specifiche)
Allegato J.	Dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà per conferimento di procura
Allegato K.	Impegno preliminare per l'autorizzazione di messa in servizio di veicoli o tipi di veicolo per reti funzionalmente isolate/Autorizzazione di messa in servizio di tipi di locomotiva da manovra
Allegato L.	Richiesta di autorizzazione di messa in servizio di veicoli o di tipi di veicolo per reti funzionalmente isolate/autorizzazione di messa in servizio di tipi di locomotiva da manovra
Allegato M.	Richiesta di autorizzazione di messa in servizio di veicoli in conformità al tipo autorizzato per reti funzionalmente isolate/autorizzazione di messa in servizio di locomotive da manovra in conformità al tipo autorizzato
Allegato N.	Modulo di effettuazione pagamento tariffa veicoli tipo
Allegato O.	Modulo di effettuazione pagamento tariffa veicoli conformi
Allegato P.	Dichiarazione di conformità a un tipo autorizzato di veicolo per reti funzionalmente isolate
Allegato Q.	Dichiarazione di conformità a un tipo di locomotiva da manovra autorizzato per locomotive da manovra e specificità procedura di verifica locomotive da manovra tipo B secondo Decreto ANSF 1/2015
Allegato R.	Fac-simile Dichiarazione conformità per prove