

**Regole uniformi concernenti la convalida di norme tecniche e l'adozione di
prescrizioni tecniche uniformi applicabili al materiale ferroviario destinato ad essere
utilizzato nel traffico internazionale
(APTU - Appendice F alla Convenzione)**

Articolo 1

Campo d'applicazione

Le presenti Regole uniformi stabiliscono la procedura di convalida di norme tecniche e di adozione di prescrizioni tecniche uniformi (PTU) per il materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini delle presenti Regole uniformi, dei loro allegati e delle PTU, oltre ai termini definiti all'articolo 2 delle ATMF, si definiscono i termini seguenti:

- a) «carrozza» designa un veicolo ferroviario non munito di mezzo di trazione che è destinato a trasportare viaggiatori; il termine include il bagagliaio che fa parte di un treno passeggeri;
- b) «progetto in uno stadio di sviluppo avanzato» designa un progetto che ha raggiunto una fase di pianificazione/costruzione tale che qualsiasi modifica delle specifiche tecniche sarebbe inaccettabile per lo Stato parte interessato; un tale ostacolo può essere di natura legale, contrattuale, economica, finanziaria, sociale o ambientale e deve essere adeguatamente comprovato;
- c) «sostituzione nell'ambito della manutenzione» designa una sostituzione di componenti con pezzi aventi identiche funzioni e prestazioni nell'ambito della manutenzione preventiva e correttiva;
- d) «prescrizione tecnica» designa ogni regola, diversa da una norma tecnica, contenuta nelle PTU e relativa alla costruzione, all'esercizio, alla manutenzione, alla sicurezza o a una procedura concernente il materiale ferroviario;
- e) «norma tecnica» designa una norma adottata su base volontaria da un organismo di normalizzazione internazionale riconosciuto secondo le procedure che gli sono proprie;
- f) «veicolo di trazione» designa un veicolo ferroviario munito di mezzo di trazione;
- g) «carro» designa un veicolo ferroviario non munito di mezzo di trazione che è destinato a trasportare merci.

Articolo 3

Scopo

§1 La convalida di norme tecniche relative al materiale ferroviario e l'adozione di prescrizioni tecniche uniformi (PTU) applicabili al materiale ferroviario, hanno lo scopo di:



- a) facilitare la libera circolazione dei veicoli e la libera utilizzazione di altri materiali ferroviari in traffico internazionale;
- b) contribuire a garantire la sicurezza, l'affidabilità e la disponibilità in traffico internazionale;
- c) tener conto della protezione dell'ambiente e della sanità pubblica.

§2 Al momento della convalida di norme tecniche o dell'adozione di prescrizioni tecniche uniformi (PTU), si tiene conto solo di quelle che sono state elaborate a livello internazionale .

§3 Per quanto possibile:

- a) conviene garantire un'interoperabilità dei sistemi e delle componenti tecniche necessarie in traffico internazionale;
- b) le norme tecniche e le prescrizioni tecniche uniformi sono imperniate sulle prestazioni; se del caso, esse comportano varianti.

Articolo 4

Elaborazione di norme tecniche e PTU

§ 1 L'elaborazione di norme tecniche relative al materiale ferroviario e la normalizzazione dei prodotti e delle procedure industriali sono di competenza degli organismi di normalizzazione nazionali e internazionali riconosciuti.

§ 2 L'elaborazione di PTU sulla base di domande in conformità all'articolo 6 è di competenza della Commissione di esperti tecnici assistita da appositi gruppi di lavoro e dal Segretario generale.

Articolo 5

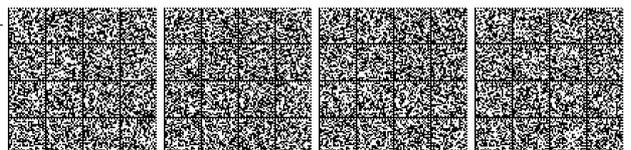
Convalida di norme tecniche

§ 1 La decisione in merito alla convalida di una norma tecnica o di parti di essa spetta alla Commissione di esperti tecnici secondo la procedura prevista agli articoli 16, 20 e 33 paragrafo 6 della Convenzione. Le decisioni entrano in vigore secondo l'articolo 35 paragrafi 3 e 4 della Convenzione.

§ 2 Una domanda di convalida di una norma tecnica può essere presentata da:

- a) ogni Stato parte;
- b) ogni organizzazione regionale di cui all'articolo 2 lettera x) delle ATMF;
- c) ogni organismo di normalizzazione nazionale o internazionale che si occupa della normalizzazione nell'ambito ferroviario; si tiene conto dell'articolo 3 paragrafo 2;
- d) ogni associazione internazionale rappresentativa per i cui membri l'esistenza di norme tecniche relative al materiale ferroviario è indispensabile per ragioni di sicurezza e di economia nell'esercizio della loro attività.

§ 3 I riferimenti alle norme tecniche convalidate sono pubblicati dal Segretario generale sul sito Internet dell'Organizzazione. Dopo la pubblicazione dei riferimenti, l'applicazione delle norme tecniche ne fa presumere la conformità alle corrispondenti PTU.



§ 4 L'applicazione di norme tecniche convalidate avviene su base volontaria; tuttavia, una norma può essere resa obbligatoria, in tutto o in parte, attraverso disposizioni contenute in una PTU.

Articolo 6

Adozione di PTU

§ 1 La decisione in merito all'adozione di PTU o alla loro modifica incombe alla Commissione di esperti tecnici secondo la procedura prevista agli articoli 16, 20 e 33 paragrafo 6 della Convenzione. Le decisioni entrano in vigore secondo l'articolo 35 paragrafi 3 e 4 della Convenzione.

§ 2 Una domanda di adozione o di modifica di PTU secondo il paragrafo 1 può essere presentata da:

- a) ogni Stato parte;
- b) ogni organizzazione regionale di cui all'articolo 2 lettera x) delle ATMF;
- c) ogni associazione internazionale rappresentativa per i cui membri l'esistenza di PTU relative al materiale ferroviario è indispensabile per ragioni di sicurezza e di economia nell'esercizio della loro attività.

Articolo 7

Forma delle domande

Le domande di cui agli articoli 5 e 6 devono essere inviate al Segretario generale e indirizzate alla Commissione di esperti tecnici in una delle lingue di lavoro in conformità all'articolo 1 paragrafo 6 della Convenzione. La Commissione di esperti tecnici può respingere una domanda qualora la ritenga incompleta, incoerente, non sufficientemente motivata o ingiustificata. La domanda deve essere corredata da una valutazione delle conseguenze sociali, economiche e ambientali.

Articolo 7a

Valutazione delle conseguenze

§ 1 La Commissione di esperti tecnici adotta le sue decisioni dopo aver preso in considerazione le motivazioni e gli elementi giustificativi presentati dal richiedente.

§ 2 La valutazione indica l'impatto prevedibile per l'insieme degli Stati parti, dei gestori e degli altri attori interessati. Se la domanda ha un impatto su PTU diverse da quella a cui si riferisce direttamente, vanno prese in considerazione anche queste interfacce.

§ 3 Tutti gli organismi interessati partecipano alla valutazione fornendo a titolo gratuito i dati necessari, a condizione che questi non siano protetti dai diritti di proprietà intellettuale.



Articolo 8

Prescrizioni tecniche uniformi (PTU)

§ 1 Le PTU adottate sono pubblicate sul sito Internet dell'Organizzazione.

§ 2 Di regola, ogni sottosistema è sottoposto a una PTU. Se del caso, un sottosistema può essere coperto da diverse PTU e una PTU può coprire diversi sottosistemi.

§ 2a Le PTU si applicano ai sottosistemi nuovi. Si applicano a un sottosistema esistente quando quest'ultimo è rinnovato o ammodernato e conforme alla strategia di migrazione disciplinata al paragrafo 4 lettera f).

§ 3 Al termine della procedura di notifica di cui all'articolo 35 paragrafi 3 e 4 della Convenzione e con almeno un mese di anticipo rispetto all'entrata in vigore, il Segretario generale pubblica sul sito Internet dell'Organizzazione quanto segue:

- a) la PTU adottata e notificata;
- b) la data di entrata in vigore;
- c) la lista degli Stati parti in cui si applica questa PTU;
- d) la lista aggiornata delle PTU e delle loro date di entrata in vigore.

§ 4 Nella misura necessaria al raggiungimento dello scopo fissato all'articolo 3, le PTU che si riferiscono a sottosistemi devono almeno:

- a) indicare il campo di applicazione previsto (parte della rete o veicoli, sottosistema o parte di sottosistema);
- b) stabilire i requisiti essenziali di ogni sottosistema interessato e le sue interfacce con altri sottosistemi;
- c) definire le specifiche funzionali e tecniche che devono essere rispettate dal sottosistema e dalle sue interfacce con altri sottosistemi; ove necessario, queste specifiche possono variare a seconda dell'utilizzazione del sottosistema, ad esempio in conformità alle categorie di tratte, punti nodali e/o veicoli;
- d) determinare gli elementi costruttivi o le componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di norme tecniche necessarie per realizzare l'interoperabilità nel sistema ferroviario;
- e) precisare per ogni caso preso in considerazione le procedure da utilizzare per valutare la conformità alle disposizioni delle PTU; queste procedure si basano sui moduli di valutazione definiti in una PTU generale di cui al paragrafo 8;
- f) indicare la strategia di attuazione delle PTU; in particolare, è necessario specificare le tappe da superare per realizzare una transizione graduale dallo stato esistente a quello finale in cui la conformità alle PTU sia la norma; ogni tappa comporta appropriate disposizioni transitorie;
- g) indicare per il personale interessato le qualifiche professionali nonché le condizioni sanitarie e di sicurezza sul lavoro richieste dalla gestione e dalla manutenzione del sottosistema interessato così come dall'attuazione delle PTU.

§ 5 Ogni PTU deve essere elaborata sulla base di un esame di un sottosistema esistente e deve precisare uno o più sottosistemi come obiettivi da raggiungere progressivamente in un ragionevole



arco di tempo. Di conseguenza, l'adozione graduale delle PTU e la conformità con queste ultime consentono la realizzazione progressiva dell'interoperabilità nel sistema ferroviario.

§ 6 Le PTU devono preservare in modo appropriato la compatibilità del sistema ferroviario esistente in ciascuno Stato parte. Con questo obiettivo si può prevedere in ogni PTU una disposizione per «casi specifici» riguardante uno o più Stati parti nei settori delle reti e dei veicoli; particolare attenzione va accordata alla sagoma limite, allo scartamento o alla distanza tra i binari e ai veicoli provenienti da Paesi terzi o ivi diretti. Per ogni caso specifico, le PTU precisano le regole per l'attuazione degli elementi indicati nel paragrafo 4 lettere da c) fino a g).

§ 7 Gli aspetti tecnici considerati come requisiti essenziali e che non possono essere esplicitamente trattati in una PTU sono chiaramente identificati nella prescrizione come «punti aperti».

§ 8 La Commissione di esperti tecnici può adottare delle PTU che non si riferiscono a sottosistemi, come le disposizioni generali, i requisiti essenziali o i moduli di valutazione.

§ 9 I testi delle PTU sono presentati in un formato a due colonne. I testi su pagina intera senza colonne sono identici ai testi corrispondenti delle specificazioni tecniche per l'interoperabilità (STI) della Comunità europea. Quando è suddiviso in due colonne, il testo è diverso per le PTU e per le STI corrispondenti o per le altre regolamentazioni della Comunità europea. Il testo della PTU (disposizioni dell'OTIF) compare nella colonna di sinistra, mentre il testo della STI (Comunità europea) compare nella colonna di destra. All'estrema destra è riportato il riferimento della STI.

Articolo 8a

Lacune nelle PTU

§ 1 La Commissione di esperti tecnici, quando apprende che una PTU adottata presenta errori o lacune o non soddisfa pienamente i requisiti essenziali, adotta misure appropriate, e segnatamente:

- a) decide se modificare la PTU interessata in conformità agli articoli 6 e 8; ed
- b) esprime raccomandazioni riguardanti soluzioni provvisorie giustificate.

§ 2 Gli Stati parti, le organizzazioni regionali e gli organismi di valutazione sono tenuti a informare senza indugio il Segretario generale qualora constatino errori o lacune in una PTU.

Articolo 9

Dichiarazioni

§1 Ogni Stato parte può, entro quattro mesi dalla data della notifica ad opera del Segretario generale della decisione della Commissione di esperti tecnici, depositare presso quest'ultima una dichiarazione motivata secondo la quale detto Stato non applicherà, o applicherà solo parzialmente la norma tecnica convalidata o la prescrizione tecnica uniforme adottata per quanto concerne l'infrastruttura ferroviaria situata sul suo territorio ed il traffico su questa infrastruttura.

§2 Gli Stati parti che hanno reso una dichiarazione in conformità al § 1 non vengono presi in considerazione nel fissare il numero di Stati che devono formulare un'obiezione in conformità all'articolo 35, § 4 della Convenzione, affinché la decisione della Commissione di esperti tecnici non entri in vigore.



§3 Lo Stato che ha reso una dichiarazione in conformità al § 1 può rinunciarvi in qualsiasi momento, informandone il Segretario generale. Questa rinuncia ha effetto il primo giorno del secondo mese successivo all'informativa.

Articolo 10

Abrogazione dell'Unità Tecnica

L'entrata in vigore, in tutti gli Stati parti della Convenzione internazionale sull'Unità Tecnica delle Ferrovie firmata a Berna il 21 ottobre 1882 secondo il suo tenore del 1938, degli Allegati adottati dalla Commissione di esperti tecnici in conformità all'articolo 8, § 3 comporta l'abrogazione di detta Convenzione.

Articolo 11

Prevalenza delle PTU

§ 1 Dopo l'entrata in vigore delle PTU, adottate dalla Commissione di esperti tecnici in conformità all'articolo 6 paragrafo 1, le norme tecniche e le PTU prevalgono, nelle relazioni fra gli Stati parti, sulle disposizioni della Convenzione internazionale sull'Unità Tecnica delle Ferrovie, firmata a Berna il 21 ottobre 1882, secondo il suo tenore del 1938.

§ 2 Dopo l'entrata in vigore delle PTU, adottate dalla Commissione di esperti tecnici in conformità all'articolo 6 paragrafo 1, le presenti Regole uniformi nonché le norme tecniche e le PTU prevalgono, fra gli Stati parti, sulle disposizioni tecniche:

- a) del Regolamento per l'impiego reciproco delle carrozze e bagagliai in traffico internazionale (RIC);
- b) del Regolamento per l'impiego reciproco dei carri in traffico internazionale (RIV).

Articolo 12

Requisiti tecnici nazionali

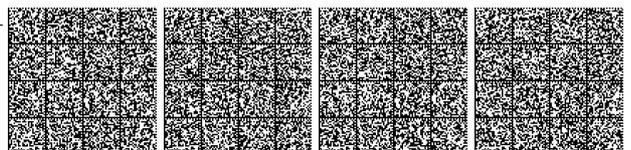
§ 1 Gli Stati parti provvedono a informare il Segretario generale in merito ai requisiti tecnici nazionali in vigore per i veicoli ferroviari e gli altri materiali ferroviari. Il Segretario generale pubblica questi requisiti nella banca dati di cui all'articolo 13 delle Regole uniformi ATMF.

Le informazioni sono fatte pervenire al Segretario generale entro i tre mesi successivi all'entrata in vigore delle Regole uniformi modificate.

Il requisito può restare in vigore in questa forma fino a quando esso o un analogo requisito è posto in vigore attraverso l'adozione di prescrizioni conformi agli articoli di cui sopra. Lo Stato parte può, in qualsiasi momento, revocare la disposizione temporanea notificandola al Segretario generale.

§ 2 Quando una PTU è stata adottata o modificata, lo Stato parte provvede a informare il Segretario generale (fornendo i necessari elementi giustificativi) in merito ai requisiti tecnici nazionali menzionati al paragrafo 1, ai quali continuerà a conformarsi per garantire la compatibilità tecnica tra i veicoli e la rete; questi requisiti includono le prescrizioni nazionali applicabili ai «punti aperti» nelle PTU e ai casi specifici debitamente identificati nella PTU.

Le informazioni includono l'indicazione dei «punti aperti» e/o dei «casi specifici» nella PTU a cui si riferisce ciascun requisito tecnico nazionale.



I requisiti tecnici nazionali mantengono la loro validità unicamente se il Segretario generale riceve la notifica entro i sei mesi successivi alla data di entrata in vigore della prescrizione tecnica in oggetto o della sua modifica.

§ 3 Le informazioni devono riportare il testo integrale della disposizione tecnica nazionale redatto in una lingua ufficiale dello Stato parte, nonché il titolo e una sintesi in una delle lingue ufficiali dell'OTIF.

Articolo 13

Tabella d'equivalenza

§ 1 Allo scopo di ridurre al minimo le valutazioni e, di conseguenza, i costi dovuti alle domande di ammissione tecnica, i requisiti tecnici nazionali di cui all'articolo 12 sono classificati in conformità all'elenco dei parametri e ai principi definiti nell'allegato alle presenti Regole uniformi. La classificazione è effettuata sotto la responsabilità della Commissione di esperti tecnici. Gli Stati parti e le organizzazioni regionali collaborano con la Commissione di esperti tecnici e con il Segretario generale all'esecuzione di questo compito.

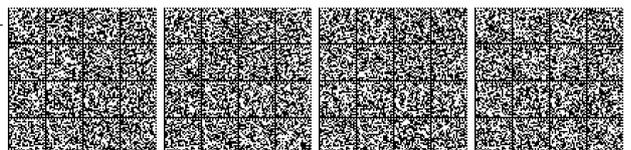
§ 2 La Commissione di esperti tecnici può riesaminare l'allegato tenendo conto dell'esperienza acquisita attraverso il riconoscimento reciproco di veicoli negli Stati parti.

§ 3 La Commissione di esperti tecnici provvede alla stesura di un documento di riferimento contenente rinvii incrociati a tutti i requisiti tecnici nazionali notificati. Il documento di riferimento, che precisa anche le disposizioni pertinenti nelle PTU e nelle rispettive STI (art. 8 par. 9), è pubblicato sul sito Internet dell'Organizzazione e aggiornato.

§ 4 Dopo aver tenuto debitamente conto dell'opinione degli Stati membri interessati e delle organizzazioni regionali coinvolte, la Commissione di esperti tecnici può decidere di dichiarare l'equivalenza in materia di sicurezza ferroviaria:

- a) tra i requisiti tecnici nazionali di diversi Stati parti;
- b) tra le disposizioni delle PTU e quelle corrispondenti delle STI; e
- c) tra i requisiti tecnici nazionali di uno o di più Stati parti e le disposizioni delle PTU e/o le disposizioni delle STI.

L'equivalenza dichiarata è indicata in una tabella di equivalenza nel documento di riferimento menzionato al paragrafo 3 di cui sopra.



Allegato

Parametri da verificare in relazione all'ammissione tecnica di veicoli non conformi alle PTU e classificazione dei requisiti tecnici nazionali

1. Elenco dei parametri

1.1 Documentazione generale

Documentazione generale (descrizione di veicolo nuovo, rinnovato o ammodernato e utilizzazione prevista, informazioni su progettazione, riparazione, esercizio e manutenzione, documentazione tecnica ecc.).

1.2 Strutture e parti meccaniche

Integrità meccanica e interfaccia tra veicoli (tra cui organi di trazione e repulsione, corridoi/passarelle), solidità della struttura e dell'equipaggiamento del veicolo (ad es. sedili), portata di carico, sicurezza passiva (compresa la resistenza interna ed esterna alla collisione).

1.3 Interazione veicolo-binario e sagoma limite di carico dei veicoli

Interfacce meccaniche con l'infrastruttura (tra cui comportamento statico e dinamico, distanze funzionali, scartamento, organi di rotolamento ecc.).

1.4 Dispositivo di frenaggio

Elementi del dispositivo di frenaggio (ad es. dispositivo contro lo slittamento delle ruote, comando di frenatura e potenza di frenata in situazione di esercizio, di emergenza e di parcheggio).

1.5 Dispositivi destinati ai passeggeri

Installazioni e ambienti per i passeggeri (finestre e porte a loro disposizione, dispositivi per le persone con mobilità ridotta ecc.).

1.6 Condizioni ambientali ed effetti aerodinamici

Impatto dell'ambiente sul veicolo e del veicolo sull'ambiente (comprese le condizioni aerodinamiche e l'interfaccia del veicolo con la parte a terra del sistema ferroviario nonché con l'ambiente esterno).

1.7 Dispositivo di avviso esterno, segnaletica, funzioni e requisiti in materia di integrità del software

Dispositivi di avviso esterni, segnaletica, funzioni e integrità del software, ad esempio le funzioni in materia di sicurezza che incidono sul comportamento del treno, tra cui il bus di treno.

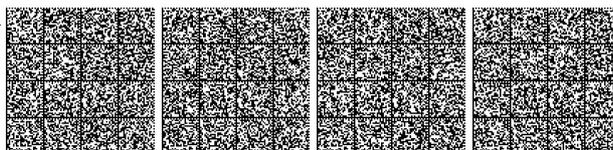
1.8 Sistemi di alimentazione in energia e sistemi di controllo a bordo

Sistemi di propulsione, di alimentazione in energia e di controllo a bordo, nonché interfaccia del veicolo con l'infrastruttura di alimentazione in energia e tutti gli aspetti della compatibilità elettromagnetica.

1.9 Installazioni, interfacce e ambiente per il personale

Installazioni di bordo, interfacce, condizioni di lavoro e ambiente per il personale (incluse le cabine di guida, l'interfaccia macchinista - macchina).

1.10 Sicurezza antincendio ed evacuazione



1.11 *Manutenzione*

Installazioni a bordo e interfacce per la manutenzione.

1.12 *Controllo, comando e segnalazione a bordo*

Tutte le apparecchiature di bordo necessarie per garantire la sicurezza, il comando e il controllo della circolazione dei treni autorizzati a circolare sulla rete e loro effetti sulla parte a terra del sistema ferroviario.

1.13 *Requisiti operativi specifici*

Requisiti operativi specifici per i veicoli (inclusi esercizio in condizioni di degrado, riparazione/recupero del veicolo ecc.).

1.14 *Dispositivi per le merci*

Requisiti e ambienti specifici per le merci (comprese le installazioni specifiche necessarie per le merci pericolose).

Le spiegazioni e gli esempi sopra riportati in tondo sono forniti a titolo puramente indicativo e non costituiscono definizioni dei parametri.

2. Classificazione dei requisiti tecnici nazionali

I requisiti tecnici nazionali relativi ai parametri elencati nella sezione 1 sono classificati nei tre gruppi indicati qui di seguito. Le prescrizioni e le restrizioni di natura strettamente locale non sono prese in considerazione; la loro verifica presuppone l'esecuzione di controlli, condotti di comune accordo dalle imprese ferroviarie e dai gestori d'infrastruttura.

Gruppo A

Il Gruppo A comprende:

- le norme internazionali;
- le prescrizioni nazionali considerate equivalenti, sul piano della sicurezza ferroviaria, alle prescrizioni nazionali di altri Stati membri;
- le prescrizioni nazionali considerate equivalenti, sul piano della sicurezza ferroviaria, alle disposizioni delle PTU e/o delle STI.

Gruppo B

Il Gruppo B comprende tutte le prescrizioni che non rientrano nel campo di applicazione del Gruppo A o del Gruppo C o che non è stato ancora possibile classificare in uno di questi gruppi.

Gruppo C

Il Gruppo C comprende le prescrizioni che sono associate alle caratteristiche dell'infrastruttura tecnica e sono strettamente necessarie per garantire un impiego sicuro e interoperabile sulla rete interessata (ad es. la sagoma utile).

