

Sintesi dal punto di vista di Swissrail: Scambio sul processo di autorizzazione dei veicoli tra UFT e Gruppo di lavoro Swissrail Autorizzazione dei veicoli, con rappresentanti dell'industria e degli operatori, 27 agosto 2024

## Sintesi dal punto di vista di Swissrail

### Partecipanti:

#### UFT

- Daniel Kiener, Sezione Veicoli
- Hugo Eicher, Sezione Autorizzazioni e Norme
- Michael Riemenschmitter, Sezione Tecnologia della sicurezza
- Michel Baudraz, Sezione Autorizzazioni e Norme
- Raphael Schumacher, Sezione Autorizzazioni e Norme

#### Gruppo di lavoro Swissrail Autorizzazione dei veicoli

- William Anderson, Alstom
- Markus Hirt, Hitachi
- Alexej Bauer, Knorr-Bremse
- Sarah Friedlin, Siemens Mobility
- Matthias Eberhart, Stadler Signalling
- Lorenzo Allemann, Stadler Rail
- Jürg Bolliger, BLS
- Lorenz Feldmann / Matthias Barta / Marcus Thiele, FFS
- Andreas Haas, Direttore generale, Swissrail
- Noëlle Meier, Political and Public Affairs, Swissrail

**Contesto:** Il gruppo di lavoro Swissrail Autorizzazione dei veicoli è composto da rappresentanti dell'industria e degli operatori. Durante gli incontri, sono stati discussi i processi di autorizzazione dei veicoli con l'obiettivo di elaborare proposte per ridurre i costi e semplificare le procedure. Le proposte sono state discusse durante lo scambio con l'UFT del 27 agosto.

*Nota: Le proposte sono state strutturate in base ai processi di autorizzazione dei veicoli e alle autorizzazioni ETCS-OBV.*

*Nota sulla traduzione: Questo testo è stato tradotto con l'AI e da noi verificato. Qualora dovete riscontrare errori o punti non comprensibili, non esitate a comunicarcelo.*

## Processo di autorizzazione dei veicoli

### Proposta: Allineamento delle BBW con il 4. pacchetto ferroviario

Situazione iniziale: In Svizzera ci sono 2000 veicoli: 600 circolano nelle regioni di confine, 800 a livello internazionale e solo 600 esclusivamente in Svizzera.

→ Il grande numero di veicoli internazionali mostra che l'armonizzazione con l'UE ha un impatto significativo.

Esistono differenze tra la terminologia e le prassi svizzera ed europea, che possono generare costi aggiuntivi. I termini e i requisiti devono quindi essere chiaramente definiti:

- Omologazione di tipo svizzera: L'omologazione di tipo in Svizzera è pensata per una componente, un prodotto o un veicolo come omologazione in serie e può essere richiesta volontariamente dal costruttore (art. 7, OFE).
- Autorizzazione d'esercizio svizzera: Ogni veicolo necessita in Svizzera di un'autorizzazione d'esercizio (art. 8, OFE), che include l'omologazione del veicolo.
- L'autorizzazione d'esercizio svizzera può anche essere valida come autorizzazione di messa in servizio (autorizzazione di messa in esercizio).
- Omologazione di tipo europea: L'omologazione di tipo europea è simile, ma è obbligatoria nell'UE e non facoltativa.
- Le omologazioni di tipo e di veicoli in Europa sono completamente separate dall'operatività/dagli operatori/proprietari dei veicoli.

In generale: I nuovi veicoli devono ottenere l'autorizzazione d'esercizio e i nuovi tipi di veicoli devono ottenere l'omologazione di tipo. Il costruttore è solitamente titolare dell'omologazione di tipo (CH) / approvazione di tipo (UE), mentre l'operatore è generalmente titolare dell'autorizzazione d'esercizio (proprietario).

- Nell'autorizzazione d'esercizio svizzera, il titolare dell'autorizzazione d'esercizio è chiaramente definito. Questo è al contempo il proprietario e titolare dell'omologazione del veicolo. Il titolare dell'approvazione di tipo rimane tuttavia incerto.
- Secondo l'UFT, il titolare di un'omologazione di tipo può essere definito successivamente nel registro ERATV.
- La prassi svizzera non è allineata a quella europea.

Tuttavia: La Svizzera non è pienamente integrata nell'UE; un ulteriore allineamento delle BBW con il 4° pacchetto ferroviario non è possibile senza un'integrazione più ampia con l'ERA. Dal 2019, l'UFT sta lavorando all'allineamento con il 4° pacchetto ferroviario, mantenendo al contempo alcuni successi pragmatici svizzeri. La questione delle linee di confine è un tema centrale nella discussione politica europea. Tutti gli attori mirano a migliorare la compatibilità e l'armonizzazione nel quadro politico possibile.

- In caso di dubbi in futuro, verrà organizzato uno scambio reciproco ad hoc.

### Proposta: L'UFT assume un ruolo di osservatore e i test di marcia sono approvati in coordinamento con l'operatore dell'infrastruttura

Situazione iniziale: La normativa attuale richiede più tempo e costi, e comporta un rischio per la sicurezza, poiché la valutazione delle "modifiche rilevanti per la sicurezza" o delle "modifiche significative" viene effettuata dal richiedente.

L'articolo 6 dell'OFE regola l'autorizzazione temporanea per i test di marcia. Qualsiasi modifica deve essere approvata dal Parlamento.

- Durante il ciclo di revisione delle normative previsto per il 2028, potrebbe essere avanzata una proposta con lo stesso livello di sicurezza per una modifica della normativa.

## **Possiamo risparmiare sui costi promuovendo la standardizzazione e utilizzando in modo mirato le omologazioni di tipo?**

Situazione iniziale: Esiste un interesse comune tra gli operatori, l'UFT e l'industria nel promuovere l'omologazione di tipo per i componenti dei veicoli, al fine di ridurre gli sforzi per le nuove autorizzazioni. Attualmente, ci sono pochissime omologazioni di tipo, poiché i requisiti o le denominazioni cambiano nei bandi di gara o nei vari progetti.

Le omologazioni di tipo sono rare e conosciute soprattutto nel settore CCS, ad esempio per le versioni GSM-R o ETCS-OBUE.

Secondo la legislazione svizzera, un'omologazione di tipo è valida espressamente solo per i requisiti noti al momento della sua emissione (che non è molto esigente).

Idea: Swissrail incoraggia l'industria a ottenere omologazioni di tipo. Ad esempio, si potrebbero identificare componenti per i quali un'omologazione di tipo apporterebbe un grande vantaggio:

- Prodotti uguali con denominazioni diverse in bandi di gara differenti.
- Natura a lungo termine
- Promozione della standardizzazione a lungo termine sui veicoli.

Inoltre:

- Offrire agli operatori la possibilità di confrontare i requisiti dei bandi con Swissrail per stimare i costi.
- In caso di modifiche produttive, l'obsolescenza (componenti che non vengono più prodotti) può essere comunicata via e-mail all'UFT.

## **Eliminazione della doppia valutazione tra DEBO PTNN e consulenti per l'accesso alla rete**

Situazione iniziale: Le specifiche di accesso alla rete vengono pubblicate separatamente dall'infrastruttura, indipendentemente dalle PTNN. Anche le modifiche seguono un processo indipendente.

Nota: Gli operatori dell'infrastruttura devono concordare le specifiche di accesso alla rete con l'UFT e pubblicarle esclusivamente attraverso le PTNN.

Obiettivo: Eliminare le procedure duplicate, semplificando la gestione dei requisiti. Ridurre le doppie valutazioni, poiché le specifiche di accesso alla rete sarebbero meglio integrate nelle PTNN.

## Processo di autorizzazione ETCS-OBU

**Le esperienze con il concetto di dimostrazione della sicurezza devono essere utilizzate per migliorare il processo di autorizzazione e armonizzarlo con l'ERA.**

Sono già in corso degli sforzi, e l'UFT incoraggia il settore a utilizzare i propri canali. Le future modifiche delle STI dovrebbero essere istituzionalizzate nel settore per ottimizzare l'accesso a questi canali.

**Le PTNN dovrebbero essere discusse con l'UFT, con la partecipazione dell'industria (processo di consultazione).**

L'obiettivo generale del settore è ridurre le PTNN. L'UFT può confrontare gli impatti delle PTNN con il settore tramite Swissrail. Durante le revisioni normative, le preoccupazioni possono essere presentate.

**Le richieste aggiuntive legate alle STI possono essere discusse con il settore prima delle gare d'appalto, e si possono fornire stime sui costi e gli sforzi necessari.**

L'UFT prende nota di questo punto e accoglie con favore le iniziative che promuovono il dialogo tra il settore e le FOM.

**Swissrail avvierà un dialogo con l'industria e i fornitori per ottenere la disponibilità alla pubblicazione di titoli di test (o, a seconda della disponibilità, ulteriori informazioni).**

L'UFT sottolinea il contesto storico: la sequenza dei test non dovrebbe essere resa nota per evitare che i costruttori si preparino in anticipo, garantendo così la qualità dei risultati. In passato, questo approccio era valido poiché l'ESC rispondeva alle diverse condizioni geografiche e fisiche.

Nota: Non è il numero dei test a determinare i costi, ma il passaggio da una campagna di test all'altra (ad esempio, la modalità di inversione).

Idea: Swissrail promuove il dialogo tra i produttori di OBU e i fornitori dell'infrastruttura.

Prospettive:

- L'ERA ha redatto un rapporto per le STI sull'eliminazione dell'ESC; lo sviluppo in Svizzera dipenderà dalla decisione europea.
- La discussione mostra che questo tema deve continuare ad essere trattato all'interno del settore.
- Temi correlati:
  - Il monitoraggio dei difetti potrebbe determinare quali test sono essenziali per la sicurezza e se il numero complessivo dei test potrebbe essere ridotto.
  - Swissrail introdurrà questo tema nel dialogo con il settore, e le FFS chiederanno all'industria di divulgare i risultati dei test.

## Osservazioni finali

- Questo scambio è stato importante per ottimizzare il sistema complessivo, anche se non è stato esaustivo. Vi è un grande rispetto reciproco.
- Swissrail si propone come partner di dialogo per gli operatori e l'UFT per discutere le sfide future.
- Swissrail propone di organizzare un altro incontro sul tema dei titoli di test (ETCS-OBU) tra 6 e 9 mesi.