

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 23 luglio 2012

che modifica le decisioni 2006/861/CE, 2008/163/CE, 2008/164/CE, 2008/217/CE, 2008/231/CE, 2008/232/CE, 2008/284/CE, 2011/229/UE, 2011/274/UE, 2011/275/UE, 2011/291/UE e 2011/314/UE relative alle specifiche tecniche d'interoperabilità

[notificata con il numero C(2012) 4985]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2012/464/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario⁽¹⁾, in particolare l'articolo 6, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 12 del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (regolamento sull'agenzia)⁽²⁾ prevede che quest'ultima (in appresso «l'Agenzia») assicuri l'adeguamento delle specifiche tecniche di interoperabilità (in appresso «STI») in funzione del progresso tecnico e dell'evoluzione del mercato nonché delle esigenze a livello sociale e proponga alla Commissione le modifiche delle STI che ritiene necessarie.
- (2) Con decisione C(2007)3371 del 13 luglio 2007, la Commissione ha assegnato un mandato di riferimento all'Agenzia per lo svolgimento di talune attività previste dalla direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità⁽³⁾ e dalla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale⁽⁴⁾. Sulla base di tale mandato di riferimento, è stato chiesto all'Agenzia di rivedere le STI concernenti il materiale rotabile per l'alta velocità, i carri merci, le locomotive e il materiale rotabile per passeggeri, il rumore, l'infrastruttura, l'energia, il controllo-comando e segnalamento, l'esercizio e gestione del traffico, le applicazioni telematiche per il trasporto di merci e di passeggeri, la sicurezza nelle gallerie ferroviarie e l'accessibilità per le persone a mobilità ridotta.
- (3) Il 31 marzo 2011, l'Agenzia ha pubblicato una raccomandazione sulla specifica relativa al registro delle infrastrutture, la procedura per dimostrare il livello di conformità ai parametri fondamentali delle STI per le linee esistenti e i successivi emendamenti alle STI (ERA/REC/04-2011/INT).
- (4) Il 9 giugno 2011, il comitato istituito a norma dell'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE, ha

espresso parere positivo sul progetto di decisione di esecuzione della Commissione relativa al registro europeo dei tipi autorizzati di veicoli ferroviari e sul progetto di decisione di esecuzione della Commissione relativa alle specifiche comuni del registro delle infrastrutture ferroviarie. Facendo seguito all'adozione dei due atti della Commissione basati sui suddetti progetti, vale a dire la decisione di esecuzione 2011/633/UE della Commissione, del 15 settembre 2011, concernente le specifiche comuni del registro delle infrastrutture ferroviarie⁽⁵⁾ e la decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione, del 4 ottobre 2011, relativa al registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati⁽⁶⁾, è necessario adeguare le relative STI al fine di assicurare la coerenza del complesso di norme.

- (5) L'appendice A dell'attuale STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico, fa riferimento alla versione 1 delle norme operative del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) che sono state sviluppate sulla base della versione 2.2.2 delle specifiche di requisiti di sistema (SRS) del Sistema europeo di controllo dei treni (ETCS).
- (6) Le SRS dell'ETCS sono arrivate a una versione stabile (2.3.0.d.). È quindi necessario aggiornare le norme operative dell'ERTMS nella STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico, sia per le ferrovie convenzionali sia ad alta velocità.
- (7) Il 20 luglio 2011, l'Agenzia ha pubblicato una raccomandazione relativa a norme e principi operativi riveduti dell'ERTMS nella STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico per le ferrovie convenzionali e ad alta velocità (ERA/REC/08-2011/INT-ERTMS).
- (8) L'8 settembre 2011, l'Agenzia ha pubblicato una raccomandazione relativa a ulteriori emendamenti alle STI per correggere alcuni errori e lacune (ERA/REC/07-2011/INT).
- (9) Per motivi di praticità, è preferibile modificare una serie di STI per mezzo di un'unica decisione della Commissione, al fine di introdurre correzioni e aggiornamenti particolari nei testi giuridici. Tali correzioni e aggiornamenti non derivano da una revisione globale delle STI né dall'estensione della loro portata geografica.
- (10) Occorre pertanto modificare le seguenti decisioni:

⁽¹⁾ GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6.

⁽⁴⁾ GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU L 256 dell'1.10.2011, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 264 dell'8.10.2011, pag. 32.

- decisione 2006/861/CE della Commissione, del 28 luglio 2006, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — carri merci» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ⁽¹⁾,
- decisione 2008/163/CE della Commissione, del 20 dicembre 2007, concernente la sicurezza nelle gallerie ferroviarie nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità ⁽²⁾,
- decisione 2008/164/CE della Commissione, del 21 dicembre 2007, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità concernente le persone a mobilità ridotta nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità ⁽³⁾,
- decisione 2008/217/CE della Commissione, del 20 dicembre 2007, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Infrastruttura» del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità ⁽⁴⁾,
- decisione 2008/231/CE della Commissione, del 1° febbraio 2008, relativa alle specifiche tecniche d'interoperabilità per il sottosistema «Esercizio» del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 96/48/CE del Consiglio che abroga la decisione 2002/734/CE della Commissione del 30 maggio 2002 ⁽⁵⁾,
- decisione 2008/232/CE della Commissione, del 21 febbraio 2008, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile» del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità ⁽⁶⁾,
- decisione 2008/284/CE della Commissione, del 6 marzo 2008, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Energia» del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità ⁽⁷⁾,
- decisione 2011/229/UE della Commissione, del 4 aprile 2011, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità riguardante il sottosistema «Materiale rotabile — rumore» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ⁽⁸⁾,
- decisione 2011/274/UE della Commissione, del 26 aprile 2011, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Energia» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ⁽⁹⁾,
- decisione 2011/275/UE della Commissione, del 26 aprile 2011, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Infrastruttura» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ⁽¹⁰⁾,

— decisione 2011/291/UE della Commissione, del 26 aprile 2011, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ⁽¹¹⁾,

— decisione 2011/314/UE della Commissione, del 12 maggio 2011, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ⁽¹²⁾.

- (11) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito a norma dell'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'allegato della decisione 2006/861/CE è modificato in conformità all'allegato I della presente decisione.

Articolo 2

L'allegato della decisione 2008/163/CE è modificato in conformità all'allegato II della presente decisione.

Articolo 3

L'allegato della decisione 2008/164/CE è modificato in conformità all'allegato III della presente decisione.

Articolo 4

L'allegato della decisione 2008/217/CE è modificato in conformità all'allegato IV della presente decisione.

Articolo 5

L'allegato della decisione 2008/231/CE è modificato in conformità all'allegato V della presente decisione.

Articolo 6

L'allegato della decisione 2008/232/CE è modificato in conformità all'allegato VI della presente decisione.

Articolo 7

L'allegato della decisione 2008/284/CE è modificato in conformità all'allegato VII della presente decisione.

Articolo 8

L'allegato della decisione 2011/229/UE è modificato in conformità all'allegato VIII della presente decisione.

Articolo 9

L'allegato della decisione 2011/274/UE è modificato in conformità all'allegato IX della presente decisione.

⁽¹⁾ GU L 344 dell'8.12.2006, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 64 del 7.3.2008, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 64 del 7.3.2008, pag. 72.

⁽⁴⁾ GU L 77 del 19.3.2008, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU L 84 del 26.3.2008, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 84 del 26.3.2008, pag. 132.

⁽⁷⁾ GU L 104 del 14.4.2008, pag. 1.

⁽⁸⁾ GU L 99 del 13.4.2011, pag. 1.

⁽⁹⁾ GU L 126 del 14.5.2011, pag. 1.

⁽¹⁰⁾ GU L 126 del 14.5.2011, pag. 53.

⁽¹¹⁾ GU L 139 del 26.5.2011, pag. 1.

⁽¹²⁾ GU L 144 del 31.5.2011, pag. 1.

Articolo 10

L'allegato della decisione 2011/275/UE è modificato in conformità all'allegato X della presente decisione.

Articolo 11

L'allegato della decisione 2011/291/UE è modificato in conformità all'allegato XI della presente decisione.

Articolo 12

L'allegato della decisione 2011/314/UE è modificato in conformità all'allegato XII della presente decisione.

Articolo 13

La presente decisione si applica a partire dal 24 gennaio 2013.

Articolo 14

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 23 luglio 2012

Per la Commissione

Siim KALLAS

Vicepresidente

ALLEGATO I

L'allegato della decisione 2006/861/CE (STI Materiale rotabile – carri merci) è così modificato:

- 1) al punto 3.4.3 «COMPATIBILITÀ TECNICA», sesto paragrafo, è soppresso il decimo trattino;
- 2) il punto 4.2.3.2 è sostituito dal seguente:

«4.2.3.2. Carico statico per asse, massa per unità di lunghezza e caratteristiche geometriche dell'interasse

Il carico utile permesso che un carro può trasportare, per linee fino a 25 t, è stabilito tramite applicazione dei punti 6.1 e 6.2 della norma EN 15528:2008. Per le caratteristiche dei sistemi di rilevamento dei treni ai carri sono imposti ulteriori requisiti (cfr. STI CCS allegato A, Appendice 1);

- 3) al punto 4.2.4.1.2.2 «Elementi delle prestazioni di frenatura», paragrafo «Percentuale di massa frenata», il secondo capoverso è sostituito dal seguente:

«Il metodo per determinare la massa frenata/percentuale di massa frenata si applica congiuntamente al metodo dei profili di decelerazione; il costruttore fornisce i suddetti valori»;

- 4) al punto 4.2.4.1.2.8 «Freno di stazionamento», l'undicesimo capoverso è sostituito dal seguente:

«Le prestazioni minime del freno di stazionamento, in assenza di vento, sono determinate a calcolo come definito al punto 6 della norma EN 14531-6:2009. Le prestazioni minime del freno di stazionamento sono marcate sull'unità. La marcatura è conforme alla norma EN 15877-1:2010 (punto 4.5.25)»;

- 5) al punto 4.2.6.1.1 «Indicazioni generali», il terzo capoverso è soppresso;
- 6) al punto 4.2.8 «MANUTENZIONE: PIANO DI MANUTENZIONE», il quinto capoverso è soppresso;
- 7) al punto 4.2.8.1.2 «Gestione del piano di manutenzione», il primo trattino è soppresso;
- 8) il punto 4.3.2.1. è sostituito dal seguente:

«4.3.2.1. Carico statico per asse, massa per unità di lunghezza e caratteristiche geometriche dell'interasse (punto 4.2.3.2)

Il punto 4.2.3.2 della presente STI specifica la massa per unità di lunghezza e caratteristiche geometriche dell'interasse, tra cui i requisiti imposti ai carri (cfr. STI CCS allegato A, Appendice 1) per le caratteristiche dei sistemi di rilevamento dei treni»;

- 9) al punto 4.3.3.9 «Condizioni ambientali», il primo capoverso è sostituito dal seguente:

«Quando viene superato un limite delle condizioni climatiche di cui al punto 4.2.6.1.2 della presente STI, il sistema è in condizioni di degrado. In questo caso devono essere applicate prescrizioni di servizio e le relative informazioni sono trasmesse all'impresa ferroviaria o al macchinista»;

- 10) il titolo del punto 4.3.5.4 è sostituito dal testo seguente:

«4.3.5.4. Carico statico per asse, massa per unità di lunghezza e caratteristiche geometriche dell'interasse»;

- 11) la sezione 4.8. è sostituita dalla seguente:

«4.8. REGISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E REGISTRO EUROPEO DEI TIPI DI VEICOLI AUTORIZZATI.

Le informazioni da inserire nel registro di cui all'articolo 34 della direttiva 2008/57/CE sono quelle indicate nella decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione, del 4 ottobre 2011, relativa al registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati (*).

(*) GU L 264 dell'8.10.2011, pag. 32.»;

- 12) la sezione 7.6.5 è sostituita dalla seguente:

«7.6.5. Anche se un carro è stato autorizzato alla messa in servizio, occorre assicurare che sia utilizzato su infrastrutture compatibili.»;

- 13) all'allegato C, Sezione C.4 «PROFILI LIMITE DI INGOMBRO DEI VEICOLI GA, GB, GC», il secondo capoverso è sostituito dal seguente:

«I carichi e i veicoli che rispettano i profili allargati GA, GB o GC sono consentiti esclusivamente sulle linee ampliate per ospitare tali profili. Tutte le circolazioni relative a profili allargati GA, GB e GC sulle linee non ampliate per ospitare tali profili devono essere trattate come trasporti eccezionali»;

- 14) l'allegato D è soppresso;
- 15) l'allegato H è soppresso;
- 16) nell'allegato I, la figura I.5 è sostituita dalla seguente:

«Input Pressure (brake pipe pressure)

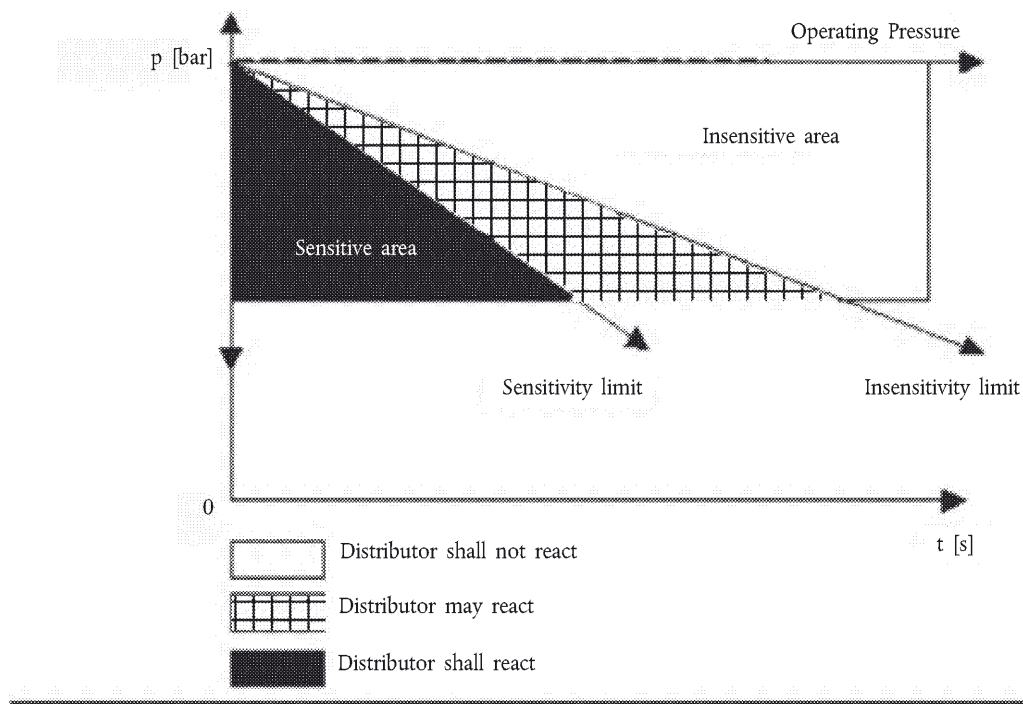


Figura I.5;

- 17) nell'allegato P, la tabella P.3 è modificata come segue:
 - a) quarta riga dall'alto della tabella («Una sovrappressione di 6 bar nella condotta del freno a seguito di una frenata di servizio completa, non deve avviare un serraggio dei freni se tale pressione si mantiene per»), il testo dell'ultima colonna «Valore limite», è sostituito dal seguente:
 - «Posizione passeggeri: fino a 10 secondi.
 - Posizione merci: fino a 40 secondi»;
 - b) sesta riga dall'alto della tabella («Tempo di sfrenatura dopo una frenata completa»), il testo dell'ultima colonna «Valore limite» è sostituito dal seguente:
 - «Posizione passeggeri: fino a 25 secondi.
 - Posizione merci: fino a 60 secondi»;
- 18) nell'allegato Q, la tabella Q.1 è modificata come segue:
 - a) nel testo alla quinta colonna «Sperimentazione in servizio (Modulo V)», la quinta riga dal basso «Piastra e disco del freno» è sostituita dal seguente:
 - «12 mesi»;
 - b) nel testo alla quinta colonna «Sperimentazione in servizio (Modulo V)», la quarta riga dal basso «Ceppi del freno» è sostituita dal seguente:
 - «12 mesi»;
- 19) nell'allegato T, Sezione T.1.1 «Introduzione», il primo capoverso è sostituito dal testo seguente:

«Sulle linee britanniche sono disponibili le seguenti sagome di carri merci: W6, W7, W8 e W9. Le sagome sono descritte di seguito nella sezione A — W6, nella sezione B — esempio di calcolo, nella sezione C — W7 e W8 e nella sezione D — W9. L'applicazione di tali sagome è limitata ai veicoli in cui il movimento della sospensione laterale e la *souplesse* sono minimi. I veicoli con sospensione laterale morbida e/o un'ampia *souplesse* sono valutati da un punto di vista dinamico conformemente alle norme nazionali notificate»;

20) nell'allegato V la Sezione V.2 è modificata come segue:

a) il primo capoverso è sostituito dal seguente:

«Per i carri merci circolanti nel Regno Unito è necessario calcolare la forza di frenatura equivalente e, ove applicabile, qualunque altro fattore di forza di frenatura. Per i carri merci circolanti negli Stati membri diversi dal Regno Unito occorre calcolare il peso frenato/la percentuale di peso frenato. Per i carri merci che devono circolare nel Regno Unito e negli altri Stati membri occorre calcolare sia la forza di frenatura equivalente/i fattori di forza di frenatura, sia il peso frenato/la percentuale di peso frenato»;

b) nel paragrafo «Calcolo dei dati della forza di frenatura», il punto ii) è soppresso;

21) l'allegato AA è così modificato:

a) la sezione «Modulo SD» è modificata come segue:

i) alla sezione 4.2, secondo capoverso, il sesto trattino è soppresso;

ii) al paragrafo 10, le parole «in particolare» e il nono trattino sono soppressi;

b) la sezione «Modulo SF (Verifica del prodotto)» è modificata come segue:

i) al paragrafo 5, secondo capoverso, il terzo trattino è soppresso.

ii) al paragrafo 10, il secondo trattino è soppresso.

c) alla sezione «Modulo SH2 (sistema di gestione della qualità totale con esame del progetto)», paragrafo 10, l'ottavo trattino è soppresso;

22) l'allegato FF è così modificato:

a) la tabella FF 2.1 è così modificata:

i) la nota g) è sostituita dalla seguente:

«g) Funzione normalizzata quando il volume del cilindro del freno o del serbatoio di comando è inferiore a 14 litri (volume fittizio)»;

ii) la nota k) è sostituita dalla seguente:

«k) SW 4/3 — con valvola di chiusura C3 W (riempimento dei serbatoi di comando e ausiliario quasi contemporaneo)»;

b) la tabella FF 2.2 è così modificata:

i) il testo dell'ultima colonna «Freni ad aria compressa», la nona riga dal basso «Oerlikon/ESH 100» è sostituita dalla seguente:

«Freni G/P con azione non universale quando il cilindro del freno collegato o i volumi preregolati non superino 14 litri»;

ii) la nota b) è sostituita dalla seguente:

«b) SW 4C — riempimento controllato del serbatoio di comando con protezione contro il sovraccarico quando il freno viene rilasciato»;

iii) il testo della nota d) è sostituito dal testo seguente:

«d) Lo starter del distributore va gradualmente adeguato ai volumi del serbatoio ausiliario del veicolo»;

c) alla Tabella FF 3, la quarta e la quinta riga dal basso sono sostituite dalle seguenti:

«DAKO	Valvola proporzionale al carico SL1 o SL2	DAKO-DSS
DAKO	Valvola proporzionale al carico SL1 o SL2	DAKO-DS»

d) alla tabella FF 8, la sesta riga (PKP) è sostituita dalla seguente:

«CNTK	Varsavia»
-------	-----------

23) l'allegato KK è soppresso.

ALLEGATO II

L'allegato della decisione 2008/163/CE (STI SRT — Sicurezza nelle gallerie ferroviarie) è così modificato:

- 1) il titolo «PROGETTO DI SPECIFICA TECNICA DI INTEROPERABILITÀ» è sostituito dal seguente:

«SPECIFICA TECNICA DI INTEROPERABILITÀ»;

- 2) al punto 4.2.4.1 «Dispositivi di rilevamento di boccole calde», il secondo capoverso è sostituito dal seguente:

«Il gestore dell'infrastruttura indica i rilevatori di boccole calde lungo la linea e la loro posizione nel Registro delle infrastrutture. L'impresa ferroviaria include queste informazioni nel Fascicolo linea»;

- 3) il punto 4.2.5.9 è sostituito dal seguente:

«4.2.5.9. Sistema di illuminazione di emergenza all'interno del treno

I requisiti del punto 4.2.7.12 "Illuminazione di emergenza" della STI RST AV si applicano anche al materiale rotabile passeggeri convenzionale, salvo che è richiesta un'autonomia di 90 minuti dopo che sia venuta a mancare l'alimentazione di energia principale.»;

- 4) al punto 4.3.2 «Interfacce con il sottosistema Infrastruttura», il titolo della prima colonna nella tabella è sostituito da «STI SRT»;

- 5) il punto 4.3.2.1 è sostituito dal seguente:

«4.3.2.1. Marciapiedi per l'esodo

La definizione di marciapiedi per l'esodo figura al punto 4.2.2.7 della presente STI.»;

- 6) al punto 4.3.3 «Interfacce con il sottosistema Energia», il titolo della prima colonna nella tabella è sostituito da «STI SRT»;

- 7) al punto 4.3.4 «Interfacce con il sottosistema Controllo/comando e segnalamento», il titolo della prima colonna nella tabella è sostituito da «STI SRT»;

- 8) al punto 4.3.5 «Interfacce con il sottosistema Esercizio e gestione del traffico», il titolo della prima colonna nella tabella è sostituito da «STI SRT»;

- 9) il punto 4.3.6 «Interfacce con il sottosistema Materiale rotabile» è modificato come segue:

a) il titolo della prima colonna nella tabella è sostituito da «STI SRT»;

b) le righe 9 e 10 della tabella sono sostituite dalle seguenti:

«4.2.5.9 Sistema di illuminazione di emergenza all'interno del treno	4.2.7.12	
4.2.5.10 Spegnimento dell'impianto di condizionamento nel treno	4.2.7.11.1»	

- 10) al punto 4.3.7 «Interfacce con il sottosistema PRM», il titolo della prima colonna nella tabella è sostituito da «STI SRT»;

- 11) la sezione 4.8 è sostituita dalla seguente:

«4.8. Registro delle infrastrutture e registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati.

Le informazioni da inserire nei registri di cui agli articoli 34 e 35 della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), sono quelle indicate nella decisione di esecuzione 2011/633/UE della Commissione, del 15 settembre 2011, concernente le specifiche comuni del registro delle infrastrutture ferroviarie (**) e la decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione, del 4 ottobre 2011, relativa al registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati (***).

(*) GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

(**) GU L 256 dell'1.10.2011, pag. 1.

(***) GU L 264 dell'8.10.2011, pag. 32.»;

- 12) al punto 6.2.1 «Valutazione di conformità (osservazioni generali)», il testo «STI SRT CONVENZIONALE», è sostituito da «STI SRT»;

- 13) l'allegato A è soppresso;

14) l'allegato B è soppresso;

15) l'allegato F è così modificato:

a) alla sezione F.3.1 «Modulo SB: esame del tipo», paragrafo 3, sesto capoverso, il secondo trattino è sostituito dal seguente:

«— il registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati, contenente tutte le indicazioni precisate nella STI»;

b) la sezione F.3.2 «Modulo SD: sistema di gestione di qualità della produzione» è modificata come segue:

i) al paragrafo 4.1, terzo capoverso, il sesto trattino è sostituito dal seguente:

«— il registro delle infrastrutture, comprese tutte le indicazioni precisate nella STI»;

ii) al paragrafo 10, il nono trattino è sostituito dal seguente:

«— il registro delle infrastrutture, comprese tutte le indicazioni precisate nella STI»;

c) la sezione F.3.3 «Modulo SF (Verifica del prodotto)» è modificata come segue:

i) al paragrafo 5, secondo capoverso, il terzo trattino è sostituito dal seguente:

«— il registro delle infrastrutture, comprese tutte le indicazioni precisate nella STI»;

ii) al paragrafo 10, il secondo trattino è sostituito dal seguente:

«— il registro delle infrastrutture, comprese tutte le indicazioni precisate nella STI»;

d) la sezione F.3.4 «Modulo SG (Verifica di esemplare unico)» è modificata come segue:

i) al paragrafo 3, secondo capoverso, il secondo trattino è sostituito dal seguente:

«— il registro delle infrastrutture, comprese tutte le indicazioni precisate nella STI»;

ii) al paragrafo 8, l'ottavo trattino è sostituito dal seguente:

«— il registro delle infrastrutture, comprese tutte le indicazioni precisate nella STI»;

e) la sezione F.3.5 «Modulo SH2: sistema di gestione della qualità totale con esame del progetto», è modificata come segue:

i) al paragrafo 4.2, secondo capoverso, il settimo trattino è sostituito dal seguente:

«— il registro delle infrastrutture o il registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati, comprese tutte le indicazioni precisate nella STI»;

ii) al paragrafo 10, l'ottavo trattino è sostituito dal seguente:

«— il registro delle infrastrutture, comprese tutte le indicazioni precisate nella STI».

ALLEGATO III

L'allegato della decisione 2008/164/CE (STI PRM — Persone a mobilità ridotta) è così modificato:

1) il punto 4.1.2.18.1 è sostituito dal seguente:

«4.1.2.18.1. Altezza dei marciapiedi

Per i marciapiedi della rete ferroviaria ad alta velocità dove sono previste fermate di treni conformi alla STI “materiale rotabile ad alta velocità” nel normale esercizio commerciale, i valori sono specificati nella STI INS AV (punto 4.2.20.4).

Per i marciapiedi della rete ferroviaria ad alta velocità dove non sono previste fermate di treni conformi alla STI “materiale rotabile ad alta velocità” nel normale esercizio commerciale e per i marciapiedi della rete ferroviaria convenzionale, sono autorizzati due valori nominali di altezza: 550 mm e 760 mm al di sopra della superficie di rotolamento. Le tolleranze su queste dimensioni sono comprese fra – 35 mm e + 0 mm.

Per i marciapiedi della rete ferroviaria convenzionale dove sono previste fermate di linee di tram (per esempio Stadtbahn o Tram-Treno), è autorizzata un'altezza nominale dei marciapiedi compresa fra 300 mm e 380 mm. Le tolleranze su queste dimensioni devono essere entro + /– 20 mm.

Nelle curve con raggio inferiore a 500 m l'altezza dei marciapiedi può essere inferiore o superiore ai valori specificati a condizione che il primo gradino utilizzabile del veicolo sia conforme alla figura 11 di cui al punto 4.2.2.12.1;

2) al punto 4.2.2.2.2.1 «Sedili prioritari. Osservazioni di carattere generale», la figura 3 è sostituita dalla seguente:

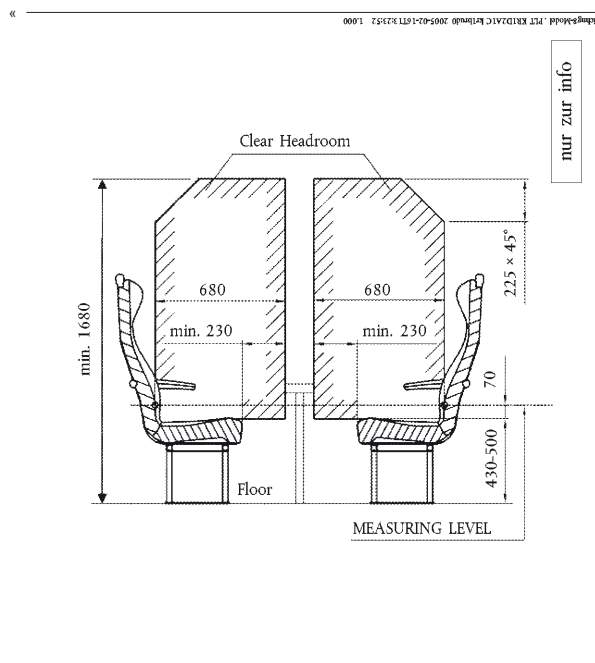


Figura 3»;

3) al punto 7.3.2, «Materiale rotabile», il terzo capoverso è sostituito dal seguente:

«La presente STI non si applica al materiale rotabile oggetto di rinnovo o ristrutturazione a norma di un contratto già concluso o nella fase finale di una procedura di appalto alla data di entrata in vigore della presente STI.»

4) nell'allegato N «Targhette PRM — Persone con mobilità ridotta», la figura 1 è sostituita dalla seguente:

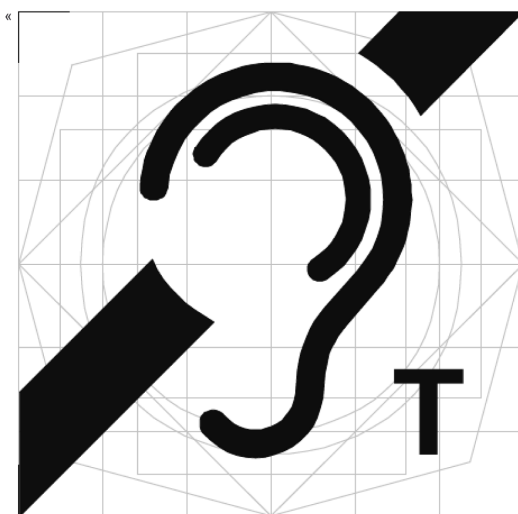


Figura 1».

—

ALLEGATO IV

L'allegato della decisione 2008/217/CE (STI INF — sottosistema infrastruttura AV) è così modificato:

- 1) alla sezione 2.1 «Definizione del settore dell'infrastruttura» il secondo capoverso è sostituito dal seguente:

«Il sottosistema di natura strutturale "Infrastruttura" del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità include binari e dispositivi d'armamento delle linee ad alta velocità che rientrano nel campo di applicazione definito nel capitolo 1»;

- 2) al punto 4.2.1 «Disposizioni generali» il nono capoverso è sostituito dal seguente:

«Le prestazioni dei treni ad alta velocità possono anche essere potenziate mediante l'adozione di sistemi specifici, come i dispositivi di cassa oscillante. Possono essere stabilite condizioni particolari per la circolazione dei treni così equipaggiati, purché esse non comportino restrizioni alla circolazione dei treni ad alta velocità privi di simili dispositivi»;

- 3) al punto 4.2.3 «Profilo minimo dell'infrastruttura» il terzo capoverso è soppresso;

- 4) al punto 4.2.8.1 «Insufficienza di sopraelevazione nei binari di corsa e lungo il binario principale dei dispositivi d'armamento» la nota a) è soppressa;

- 5) il punto 4.2.9.2 «Valori per la progettazione» è modificato come segue:

- a) il primo capoverso è sostituito dal seguente:

«I valori per la progettazione dello scartamento, del profilo del fungo della rotaia e dell'inclinazione della rotaia per i binari di corsa devono essere scelti in modo da garantire che non siano superati i limiti della conicità equivalente riportati nella tabella quando sia ipotizzato il passaggio delle seguenti sale montate sul binario in condizioni di progetto (simulato mediante i calcoli specificati nella norma EN 15302:2008 + A1:2010).

— S 1002, definito nella norma EN 13715:2006 + A1:2010 con SR = 1 420 mm

— S 1002, definito nella norma EN 13715:2006 + A1:2010 con SR = 1 426 mm

— GV 1/40, definito nella norma EN 13715:2006 + A1:2010 con SR = 1 420 mm

— GV 1/40, definito nella norma EN 13715:2006 + A1:2010 con SR = 1 426 mm»;

- b) la tabella 1 è sostituita dalla seguente:

«Fasce di velocità (km/h)	Valori limite della conicità equivalente
$v \leq 160$	Valutazione non richiesta
$160 < v \leq 280$	0,20
$v > 280$	0,10»

- 6) al punto 4.2.9.3.1 «Valori minimi dello scartamento medio», la tabella è sostituita dalla seguente:

«Fasce di velocità (km/h)	Valore minimo dello scartamento medio (mm) su 100 m in servizio
$v \leq 200$	1 430
$200 < v \leq 230$	1 432
$230 < v \leq 250$	1 433
$v > 250$	1 434»

- 7) al punto 4.2.11 «Inclinazione della rotaia», lettera a) «Binario di corsa», il secondo capoverso è sostituito dal seguente:

«L'inclinazione della rotaia per un determinato percorso deve essere selezionata entro gli intervalli da 1/20 a 1/40»;

- 8) al punto 4.2.13.1 «Linee di categoria I», paragrafo «Carichi longitudinali», l'ultimo capoverso è soppresso;

9) il punto 4.2.14.1 è sostituito dal seguente:

«4.2.14.1. Carichi verticali

Le strutture devono essere progettate per sostenere carichi verticali conformemente ai seguenti modelli di carico, definiti nella norma EN 1991-2:2003:

- a) il modello di carico 71, come stabilito nel paragrafo 6.3.2(2)P della norma EN 1991-2:2003
- b) il modello di carico SW/0 per ponti continui, come stabilito nel paragrafo 6.3.3(3)P della norma EN 1991-2:2003.

I modelli di carico vanno moltiplicati per il fattore alfa (α) come stabilito nei paragrafi 6.3.2(3)P e 6.3.3(5)P della norma EN 1991-2:2003. Il valore di α deve essere uguale o maggiore di 1.

Gli effetti di carico di un modello di carico vanno incrementati applicando un fattore dinamico ϕ (Φ), come definito nei paragrafi 6.4.3(1)P e 6.4.5.2(2) della norma EN 1991-2:2003.

La flessione verticale massima di un impalcato di ponte non deve eccedere i valori stabiliti nel paragrafo A2.4.4.2.3(1) dell'Allegato A2 della norma EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005.;

10) al punto 4.2.14.2 «Analisi dinamica», il terzo capoverso è sostituito dal seguente:

«I valori massimi di picco nella progettazione relativi all'accelerazione su un impalcato di ponte calcolati lungo la linea di un binario non devono eccedere i valori stabiliti nel paragrafo A2.4.4.2.1(4)P dell'allegato A2 della norma EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005. Il progetto dei ponti deve tener presenti gli effetti più sfavorevoli dei carichi verticali indicati al paragrafo 4.2.14.1 o del modello di carico HSLM, in conformità al paragrafo 6.4.6.5(3) della norma EN 1991-2:2003.»;

11) il punto 4.2.14.4 è sostituito dal seguente:

«4.2.14.4. Spinte di serpeggio

La spinta di serpeggio deve essere tenuta presente nella progettazione delle strutture, come definito nei paragrafi 6.5.2(2)P e (3) della norma EN 1991-2:2003. Essa deve essere applicata al binario sia su rettilineo sia in curva.»;

12) al punto 4.2.14.5 «Azioni dovute alla trazione e alla frenatura (carichi longitudinali)», il primo capoverso è sostituito dal seguente:

«Le forze di trazione e di frenatura devono essere tenute presenti nella progettazione delle strutture, come definito nei paragrafi 6.5.3(2)P, (4), (5) e (6) della norma EN 1991-2:2003. La direzione delle forze di trazione e di frenatura deve tener conto delle direzioni di marcia consentite su ciascun binario.»;

13) al punto 4.2.18 «Caratteristiche elettriche», il secondo capoverso è soppresso;

14) al punto 4.2.23.1 «Spazio laterale lungo i binari», il secondo capoverso è sostituito dal seguente:

«Sulle linee di categoria II e III, un siffatto spazio laterale va previsto ovunque esso sia ragionevolmente realizzabile. Qualora non possa essere ricavato spazio sufficiente, l'impresa ferroviaria deve essere informata di questa situazione particolare»;

15) alla sezione 4.7 «Condizioni di salute e di sicurezza», il terzo capoverso è sostituito dal seguente:

«Quando lavora sui o in prossimità dei binari, il personale addetto alla manutenzione del sottosistema infrastruttura per l'alta velocità deve indossare abbigliamento riflettente, contrassegnato dal marchio CE»;

16) la sezione 4.8 è sostituita dal testo seguente:

«4.8. Registro delle infrastrutture e registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati.

Le informazioni da inserire nel registro di cui all'articolo 35 della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), sono quelle indicate nella decisione di esecuzione 2011/633/UE della Commissione, del 15 settembre 2011, concernente le specifiche comuni del registro delle infrastrutture ferroviarie (**).

(*) GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

(**) GU L 256 dell'1.10.2011, pag. 1.»;

17) al punto 5.3.1.1 «Profilo del fungo della rotaia», le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

«a) Binario di corsa

Il profilo del fungo della rotaia è scelto all'interno dell'intervallo stabilito nella norma EN 13674-1:2011 allegato A.

b) Dispositivi di armamento

Il profilo del fungo della rotaia è scelto all'interno dell'intervallo stabilito nella norma EN 13674-1:2011 allegato A e nella norma EN 13674-2:2006 + A1:2010 allegato A.»;

18) il punto 5.3.1.3 è sostituito dal seguente:

«5.3.1.3. Tipi di acciaio

a) Binario di corsa

Il tipo di acciaio impiegato per la rotaia deve essere conforme alla norma EN 13674-1:2011 Capitolo 5.

b) Dispositivi di armamento

Il tipo di acciaio impiegato per la rotaia deve essere conforme alla norma EN 13674-2:2006 + A1:2010 Capitolo 5»;

19) al punto 5.3.2 «Sistemi di attacchi di rotaia», la lettera d) è soppressa;

20) al punto 6.1.6.2 «Valutazione dei sistemi di attacco delle rotaie», il secondo trattino è soppresso;

21) al punto 7.3.5 «Particolarità della rete finlandese», la tabella nel paragrafo «Conicità equivalente» è sostituita dalla seguente:

«Fasce di velocità (km/h)	Valore minimo dello scartamento medio (mm) su 100 m
$v \leq 160$	Valutazione non richiesta
$160 < v \leq 200$	1 519
$200 < v \leq 230$	1 521
$230 < v \leq 250$	1 522
$v > 250$	1 523»

22) al punto 7.3.6.2, sezione «Marciapiedi (4.2.20)», paragrafo «Lunghezza minima dei marciapiedi», il secondo capoverso è soppresso;

23) l'allegato A è così modificato:

a) alla Tabella A1, la riga «5.3.2.d Resistenza elettrica» è soppressa;

b) alla Tabella A2, la riga «4.2.18 Caratteristiche elettriche» è soppressa;

24) nell'allegato B1, alla tabella B1, la riga «4.2.18. Caratteristiche elettriche» è soppressa;

25) nell'allegato C, il titolo del capitolo: «Modulo A: controllo interno del progetto con verifica della produzione» è sostituito da: «Modulo A1: controllo interno del progetto con verifica della produzione»;

26) l'allegato D è soppresso;

27) l'allegato F è soppresso;

28) all'allegato H, la quarta riga è soppressa.

ALLEGATO V

L'allegato A della decisione 2008/231/CE (STI OPE AV) è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO A

NORME DI ESERCIZIO DELL'ERTMS

Le norme di esercizio per l'ERTMS/ETCS e l'ERTMS/GSM-R sono specificate nel documento tecnico "Norme e principi operativi dell'ERTMS, versione 2" pubblicato sul sito Internet dell'Agenzia ferroviaria europea (<http://www.era.europa.eu>).»

ALLEGATO VI

L'allegato della decisione 2008/232/CE (STI RST — materiale rotabile AV) è così modificato:

- 1) al punto 3.4.3 «Compatibilità tecnica», paragrafo «Requisito essenziale 2.4.3, paragrafo 3», secondo comma, il diciottesimo trattino è soppresso;
- 2) alla Sezione 3.7 «Elementi del sottosistema materiale rotabile collegati ai requisiti essenziali», l'ultima riga della tabella «Registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile» è soppressa;
- 3) alla Sezione 4.1, «Introduzione», il terzo paragrafo è sostituito dal seguente:

«Le caratteristiche comuni del sottosistema materiale rotabile sono definite nel capitolo 4 della presente STI»;
- 4) al punto 4.2.2.5, il secondo capoverso è soppresso;
- 5) al punto 4.2.3.1, il terzo capoverso è sostituito dal seguente:

«Il profilo sottoposto a valutazione deve essere indicato nel certificato di esame del tipo o del progetto rilasciato nell'ambito della verifica CE del materiale rotabile»;
- 6) al punto 4.2.3.3.2.1 «Treni di classe 1», il settimo capoverso è sostituito dal seguente:

«Nel caso dei veicoli con ruote indipendenti, se non è possibile evitare falsi allarmi usando il numero di identificazione del treno, deve essere data precedenza al sistema di rilevamento di bordo, a condizione che tutte le boccole delle ruote siano sottoposte a monitoraggio»;
- 7) al punto 4.2.3.3.2.3.2 «Requisiti funzionali per il veicolo», il terzo capoverso è sostituito dal seguente:

«In alternativa all'applicazione di questo requisito sui livelli di attivazione dell'allarme, previo accordo tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, è consentito identificare il treno per mezzo di sistemi di identificazione dei treni e usare livelli specifici concordati di attivazione dell'allarme diversi da quelli appena indicati»;
- 8) al punto 4.2.3.4.3 «Valori limite di carico consentiti dal binario», lettera b) «Carico longitudinale», il quarto capoverso è sostituito dal seguente:

«caso 2: negli altri casi (normale frenatura di servizio per la riduzione o il mantenimento della velocità oppure l'arresto), l'uso del freno e il valore massimo di sforzo ammesso devono essere definiti dal gestore dell'infrastruttura per ogni linea specifica. Eventuali limitazioni della forza di frenatura definita al punto 4.2.4.5 devono essere motivate e di esse si deve tenere conto nella normativa di esercizio»;
- 9) al punto 4.2.3.4.5 «Progettazione finalizzata alla stabilità del veicolo», il terzo capoverso è sostituito dal seguente:

«L'intervallo dei valori di velocità e conicità per i quali è assicurata la stabilità del veicolo in fase di progetto deve essere specificato e certificato»;
- 10) al punto 4.2.3.4.7 «Valori di progetto per il profilo della ruota», alla tabella 4, il testo nella colonna «Profilo del fungo della rotaia» per le righe di «Condizione di prova n.» 5 e 6 è sostituito dal seguente:

«profilo 60 E 2 definito nella norma EN 13674-1:2003/A1:2007»;
- 11) il punto 4.2.3.7 è sostituito dal seguente:

«4.2.3.7 Raggio di curvatura minimo

Questo parametro costituisce un'interfaccia con il sottosistema infrastruttura alta velocità, in quanto le curvature minime da prendere in considerazione sono definite sia per i binari per l'alta velocità (sulla base dell'insufficienza di sopraelevazione), sia per i binari di stazionamento. Si deve fare riferimento ai punti 4.2.6 e 4.2.24.3 della STI Infrastruttura alta velocità del 2006»;
- 12) al punto 4.2.4.5 «Freno a correnti parassite», secondo capoverso, il primo trattino è sostituito dal seguente:

«— per la frenatura d'urgenza su tutte le linee, eccetto alcune specifiche linee di collegamento o raccordo»;
- 13) al punto 4.2.4.5 «Freno a correnti parassite», secondo capoverso, il secondo trattino è sostituito dal seguente:

«— per la frenatura completa o normale di servizio sui tratti di linea in cui il gestore dell'infrastruttura lo consente»;

14) il punto 4.2.6.1 è sostituito dal seguente:

«4.2.6.1 Condizioni ambientali

Il materiale rotabile e tutti i suoi componenti devono essere conformi ai requisiti della presente STI nelle zone climatiche T1, T2 o T3 di cui alla norma EN 50125-1:1999 in cui sono destinati a circolare»;

15) al punto 4.2.6.2.2 «Carichi aerodinamici sui passeggeri presenti sul marciapiede», paragrafo «Condizioni di prova», il secondo capoverso è sostituito dal seguente:

«Se la valutazione dà esito positivo per un'altezza pari a 240 mm o inferiore, il treno è considerato accettabile per tutte le linee.»;

16) al punto 4.2.7.2.2 «Misure per la prevenzione degli incendi», il terzo capoverso è sostituito dal seguente:

«I requisiti di conformità sono trattati al punto 7.1.7»;

17) al punto 4.2.7.4.2.1 «Trombe — Generalità», è aggiunto il seguente testo dopo la lettera d):

«oppure

e) Nel caso di due trombe suonate separatamente, le frequenze fondamentali delle note delle trombe devono essere:

nota alta: 660 Hz $\pm$ 30 Hz

nota bassa: 370 Hz $\pm$ 20 Hz»;

18) al punto 4.2.7.4.2.5 «Requisiti relativi al componente di interoperabilità "trombe"», è aggiunto il testo seguente:

«oppure

660 Hz $\pm$ 30 Hz»;

19) al punto 4.2.8.3.6.1 «Forza di contatto del pantografo», lettera b) «Regolazione della forza di contatto media del pantografo e integrazione nel sottosistema materiale rotabile», il quinto capoverso è soppresso;

20) al punto 4.2.10.1 «Competenze», il quinto capoverso è soppresso;

21) al punto 4.2.10.2.2 «Documentazione di manutenzione», primo capoverso, il quarto trattino è sostituito dal seguente:

«Limiti relativi alla sicurezza/interoperabilità: per i componenti o le parti rilevanti ai fini della sicurezza/interoperabilità a norma della presente STI, questo documento deve indicare i limiti misurabili da non superare in esercizio (anche in condizioni degradate)»;

22) al punto 4.2.10.3 «Gestione del dossier di manutenzione», quarto capoverso, il primo trattino è soppresso;

23) al punto 4.2.10.4 «Gestione delle informazioni relative alla manutenzione», il primo trattino è soppresso;

24) la sezione 4.8 è sostituita dalla seguente:

«4.8. Registro delle infrastrutture e registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati

Le informazioni da inserire nel registro di cui all'articolo 34 della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), sono quelle indicate nella decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione, del 4 ottobre 2011, relativa al registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati (**).

(*) GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1

(**) GU L 264 dell'8.10.2011, pag. 32.»;

25) il punto 7.1.3 è sostituito dal seguente:

«7.1.3. Materiale rotabile di nuova costruzione sulla base di un progetto esistente non certificato ai sensi della precedente versione (2002) della STI RST AV.

Per il materiale rotabile di nuova costruzione sulla base di un progetto esistente, nel caso del materiale rotabile di classe 2, che non rientrava nel campo di applicazione della versione precedente (2002) della STI RST AV, è consentito, durante un periodo transitorio di 4 anni a decorrere dalla data di applicazione della presente STI (vale a dire 1° settembre 2008), autorizzare l'immissione in servizio di tale materiale rotabile senza applicare la presente STI RST AV. In tal caso, si applicano le norme nazionali notificate. Allo scadere del periodo transitorio di 4 anni, si procede a una valutazione di conformità alla presente STI RST AV per permettere l'immissione in servizio del materiale rotabile di nuova costruzione in questione.

Per progetto esistente di cui ai punti 7.1.2 e 7.1.3 si intende un progetto particolare che è già stato utilizzato per produrre un tipo di materiale rotabile, di cui è già stata autorizzata l'immissione in servizio in uno Stato membro prima dell'entrata in vigore della presente STI.»

- 26) il punto 7.1.8.2 è sostituito dal seguente:

«7.1.8.2. Accordi futuri

Gli accordi futuri e le modifiche degli accordi esistenti, in particolare quelli che riguardano tra l'altro appalti di fornitura di materiale rotabile il cui progetto non è certificato ai sensi della presente STI, terranno conto della normativa UE e della presente STI. Gli Stati membri notificano alla Commissione tali accordi o intese. La procedura da applicare è la stessa descritta al punto 7.1.8.1»;

- 27) al punto 7.3.2.7 «Rilevamento termico boccole per i treni di classe 2 [punto 4.2.3.3.2.3]», il paragrafo «Requisiti funzionali per il veicolo» è sostituito dal seguente:

«Requisiti funzionali per il veicolo

Per l'identificazione dei treni mediante sistemi di identificazione e per l'uso di livelli specifici di attivazione dell'allarme, è necessario l'accordo tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria»;

- 28) al punto 7.3.2.10 «Lunghezza massima del treno [4.2.3.5]», il paragrafo «Caso specifico della Gran Bretagna» è sostituito dal seguente:

«Caso specifico della Gran Bretagna

Categoria "P" — permanente

La STI Infrastruttura Alta velocità del 2006 contiene un caso specifico relativo alla rete britannica, che prescrive per i marciapiedi delle linee ristrutturate una lunghezza utile di almeno 300 m. La lunghezza dei treni ad alta velocità destinati a circolare sulla rete britannica deve essere compatibile con la lunghezza dei marciapiedi presso cui è prevista la loro fermata»;

- 29) al punto 7.3.2.19 «Pantografo [punto 4.2.8.3.6]», il paragrafo «Caso specifico dei treni che circolano sulla rete in Gran Bretagna» è sostituito dal seguente:

«Caso specifico dei treni che circolano sulla rete in Gran Bretagna

Categoria "P" — permanente

Per le linee di categoria II e III la testa del pantografo non deve essere equipaggiata con corni isolati, tranne nel caso in cui se ne ammetta l'uso per itinerari specifici.

Per le linee di categoria II e III, il campo di conduzione dell'archetto deve essere di 1 300 mm.

Il campo di lavoro dei pantografi deve essere di 2,1 m.

L'ampiezza massima degli archetti in direzione longitudinale al binario deve essere di 400 mm»;

- 30) al punto 7.3.2.19 «Pantografo [punto 4.2.8.3.6]», al paragrafo «Sagoma del pantografo», il secondo capoverso è sostituito dal seguente:

«A tutte le velocità fino alla velocità della linea, alla sopraelevazione massima, alla velocità massima del vento a cui è possibile la circolazione senza restrizioni e alla velocità estrema del vento»;

- 31) l'allegato F è così modificato:

- a) alla sezione F.3.1 «Modulo SB: esame del tipo», paragrafo 3, sesto capoverso, il secondo trattino è sostituito dal seguente:

«— il registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati, comprese tutte le indicazioni precisate nella STI»;

- b) la sezione F.3.2 «Modulo SD: sistema di gestione di qualità della produzione» è modificata come segue:

- i) al paragrafo 4.2, secondo capoverso, il sesto trattino è soppresso;
- ii) al paragrafo 10, le parole «e in particolare» e il nono trattino sono soppressi;

- c) la sezione F.3.3 «Modulo SF: verifica del prodotto» è modificata come segue:

- i) al paragrafo 5, secondo capoverso, il terzo trattino è soppresso;
- ii) al paragrafo 10, il secondo trattino è soppresso;

d) la sezione F.3.4 «Modulo SH2: sistema di gestione della qualità totale con esame del progetto» è modificata come segue:

i) al paragrafo 4.2, secondo capoverso, il settimo trattino è sostituito dal seguente:

«— il registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati, comprese tutte le indicazioni precisate nella STI»;

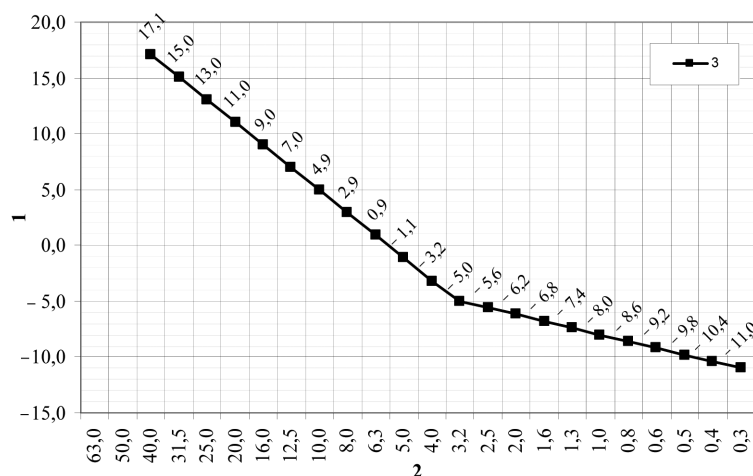
ii) al paragrafo 10, l'ottavo trattino è soppresso;

32) l'allegato I è soppresso;

33) nell'allegato N, la figura N1 è sostituita dalla seguente:

«Figura N1

Spettro limite acustico relativo alla rugosità della rotaia per il binario di riferimento



Legenda

1. Livello di rugosità in banda di 1/3 di ottava, dB
2. Lunghezza d'onda, cm;
3. Livello di rugosità in banda di 1/3 di ottava, dB

34) all'allegato P, parte P.1 «Introduzione», il primo comma è sostituito dal seguente:

«Il presente allegato descrive la procedura da seguire per determinare la decelerazione a_i (m/s^2) per l'intervallo di velocità $[v_{i-1}, v_i]$ nelle condizioni di degrado del caso B di cui alla tabella 6 del punto 4.2.4.1 della presente STI, nonché le corrispondenti distanze massime di arresto di cui alla tabella 7 del punto 4.2.4.1 della presente STI».

ALLEGATO VII

L'allegato della decisione 2008/284/CE (STI ENE —AV) è così modificato:

- 1) al punto 4.2.2 «Tensione e frequenza», il secondo capoverso è sostituito dal seguente:

«La tensione e la frequenza ai terminali delle sottostazioni e ai pantografi devono essere conformi alla norma EN 50163:2004, paragrafo 4. La conformità viene dimostrata attraverso l'esame del progetto»;
- 2) al punto 4.2.3 «Prestazioni del sistema e potenza installata», il secondo capoverso è sostituito dal seguente:

«Il sottosistema energia deve essere progettato in modo da garantire le prestazioni specificate per quanto riguarda l'alimentazione»;
- 3) al punto 4.2.4 «Frenatura a recupero», il secondo capoverso è sostituito dal seguente:

«I sistemi di alimentazione a corrente continua non devono essere obbligatoriamente progettati per permettere l'utilizzo del sistema di frenatura a recupero come freno di servizio»;
- 4) al punto 4.2.6 «Compatibilità elettromagnetica esterna», il primo capoverso è sostituito dal seguente:

«La compatibilità elettromagnetica esterna non è una caratteristica specifica della rete ferroviaria transeuropea ad alta velocità. Gli impianti di alimentazione di energia devono essere conformi alla norma EN 50121-2:2006 per soddisfare tutti i requisiti di compatibilità elettromagnetica»;
- 5) al punto 4.2.9.2 «Geometria della linea aerea di contatto», il quarto capoverso è soppresso;
- 6) al punto 4.2.10 «Compatibilità del sistema linea aerea di contatto con il profilo dell'infrastruttura» il primo capoverso è sostituito dal seguente:

«Il sistema linea aerea di contatto deve essere progettato in modo da essere compatibile con i profili dell'infrastruttura di cui al paragrafo 4.2.3 della STI infrastruttura per l'alta velocità. La linea aerea di contatto deve essere progettata in modo da essere compatibile con la sagoma cinematica dei veicoli»;
- 7) al punto 4.2.15 «Forza media di contatto», il settimo capoverso è sostituito dal seguente:

«Le nuove linee possono inoltre permettere l'uso di pantografi che seguano le curve C1 o C2. Le linee esistenti possono esigere l'uso di pantografi che seguano le curve C1 o C2»;
- 8) al punto 4.2.20 «Capacità di corrente, sistemi CC, con treni in stazionamento», il quarto capoverso è sostituito dal seguente:

«La valutazione di conformità è effettuata conformemente alla norma EN 50367:2006, allegato A.4.1.»;
- 9) il punto 4.2.21 «Tratti a separazione di fase» è modificato come segue:
 - a) il secondo capoverso è sostituito dal seguente:

«Si devono prevedere i mezzi adeguati per consentire di riavviare un treno che si è fermato all'interno del tratto di separazione di fase. Il tratto neutro deve poter essere collegabile ai tratti adiacenti attraverso sezionatori controllati a distanza»;
 - b) al paragrafo «Linee di categoria II e III»:
 - i) il testo del secondo capoverso è sostituito dal seguente:

«Per le linee di categoria II e III, possono essere adottati tratti a separazione come specificato per le linee di categoria I o una progettazione secondo la figura 4.2.21. Nel caso della figura 4.2.21, il tratto centrale deve essere collegato al circuito di ritorno di corrente, i tratti neutri (d) possono essere formati da sezioni neutre isolanti e le dimensioni devono essere le seguenti:»
 - ii) il quinto capoverso è soppresso;
- 10) al punto 4.2.22.1 il terzo capoverso è sostituito dal seguente:

«I gestori dell'infrastruttura confinanti si accorderanno per la soluzione (a) o (b) a seconda delle circostanze prevalenti»;
- 11) al punto 4.2.23 «Disposizioni sul coordinamento della protezione elettrica» il primo capoverso è sostituito dal seguente:

«La progettazione del coordinamento della protezione elettrica nel sottosistema energia deve essere conforme ai requisiti specificati nella norma EN 50388:2005, paragrafo 11»;

12) il punto 4.2.25 è sostituito dal seguente:

«4.2.25. Caratteristiche armoniche ed effetti dinamici

Il sottosistema energia ad alta velocità è in grado di resistere a sovratensioni generate dalle caratteristiche armoniche del materiale rotabile fino ai limiti indicati nella norma EN 50388:2005, paragrafo 10.4 per l'alimentazione in CA. La valutazione di conformità consiste in uno studio di compatibilità che dimostri che l'elemento sottosistema può resistere alle caratteristiche armoniche fino ai limiti definiti in base alla norma EN 50388:2005, paragrafo 10. La valutazione di conformità viene effettuata conformemente alla norma EN 50388:2005, paragrafo 10»;

13) la sezione 4.8 è sostituita dalla seguente:

«4.8. Registro delle infrastrutture e registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati.

Le informazioni da inserire nel registro di cui all'articolo 35 della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), sono quelle indicate nella decisione di esecuzione 2011/633/UE della Commissione, del 15 settembre 2011, concernente le specifiche comuni del registro delle infrastrutture ferroviarie (**).

(*) GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

(**) GU L 256 dell'1.10.2011, pag. 1.»;

14) al punto 6.2.2.1 «Considerazioni generali», il primo comma è sostituito dal seguente:

«Per la verifica del sottosistema energia, l'ente appaltante o il suo mandatario stabilito all'interno dell'Unione può scegliere

— la procedura di verifica di un unico prodotto (modulo SG), di cui all'allegato A.3 della presente STI, oppure

— il sistema di gestione della qualità totale con procedura di esame del progetto (Modulo SH2), di cui all'allegato A.3 della presente STI.»;

15) l'allegato D è soppresso;

16) l'allegato E è soppresso.

ALLEGATO VIII

Nell'allegato alla decisione 2011/229/UE (STI Rumore — Convenzionale) il punto 4.8.2 è sostituito dal seguente:

«4.8.2. Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati

Le informazioni da inserire nel registro di cui all'articolo 34 della direttiva 2008/57/CE sono quelle indicate nella decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione, del 4 ottobre 2011, relativa al registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati (*).

(*) GU L 264 dell'8.10.2011, pag. 32.»

ALLEGATO IX

L'allegato della decisione 2011/274/UE (STI ENE — Convenzionale) è così modificato:

- 1) al punto 4.1 «Introduzione», il terzo capoverso è sostituito dal seguente:

«Tenendo conto di tutti i requisiti essenziali pertinenti, il sottosistema energia è caratterizzato dalle specifiche illustrate ai paragrafi da 4.2 a 4.7»;

- 2) al punto 4.2.3. «Tensione e frequenza» il quarto capoverso è soppresso;

- 3) al punto 4.2.4.1 «Corrente massima del treno», il primo capoverso è soppresso;

- 4) al punto 4.2.6. «Capacità di corrente, sistemi CC, con treni in stazionamento», il terzo capoverso è soppresso;

- 5) al punto 4.2.7 «Frenatura a recupero», il terzo capoverso è soppresso;

- 6) al punto 4.2.13.1 «Altezza del filo di contatto», il quinto capoverso è soppresso;

- 7) al punto 4.2.13.3 «Spostamento laterale», il quarto capoverso è soppresso;

- 8) al punto 4.2.17 «Distanza tra pantografi», l'ultimo capoverso (testo dopo la tabella 4.2.17) è soppresso;

- 9) al punto 4.2.18 «Materiale del filo di contatto», il terzo capoverso è sostituito dal seguente:

«Per le linee a CA, il filo di contatto deve essere progettato per consentire l'uso di striscianti in carbonio semplice (STI CR LOC&PAS, paragrafo 4.2.8.2.9.4.2).»;

- 10) al punto 4.2.19 «Tratti a separazione di fase», il quarto capoverso è soppresso;

- 11) al punto 4.2.20.1 «Considerazioni generali», il terzo capoverso è sostituito dal seguente:

«I gestori dell'infrastruttura confinanti si accorderanno per la soluzione (a) o (b) a seconda delle circostanze prevalenti.»;

- 12) al punto 4.2.20.2 «Pantografi sollevati», il secondo capoverso è soppresso;

- 13) i punti 4.4.2.1 e 4.4.2.2 sono sostituiti dai seguenti:

«4.4.2.1. Gestione del sistema di alimentazione in condizioni normali

In condizioni normali, per soddisfare quanto previsto al punto 4.2.4.1, la corrente massima assorbita dal treno non può superare il valore indicato nel registro delle infrastrutture.

4.4.2.2. Gestione del sistema di alimentazione in condizioni anomale

In condizioni anomale, la corrente massima assorbita dal treno può essere inferiore. Il Gestore dell'infrastruttura notifica la variazione alle imprese ferroviarie»;

- 14) la sezione 4.8 è sostituita dalla seguente:

«4.8. Registro delle infrastrutture e registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati

Le informazioni da inserire nel registro di cui all'articolo 35 della direttiva 2008/57/CE sono quelle indicate nella decisione di esecuzione 2011/633/UE della Commissione, del 15 settembre 2011, concernente le specifiche comuni del registro delle infrastrutture ferroviarie (*).

(*) GU L 256 dell'1.10.2011, pag. 1.»;

15) al punto 7.4.1 «Introduzione», il quinto capoverso è sostituito dal seguente:

«Un sottosistema esistente può consentire la circolazione di veicoli conformi alla STI rispettando nel contempo i requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE. In questo caso il gestore dell'infrastruttura dovrebbe essere in grado, su base volontaria, di dimostrare la conformità del sottosistema esistente ai parametri fondamentali della presente STI»;

16) il punto 7.4.4 è sostituito dal seguente:

«7.4.4. Sottosistemi esistenti non soggetti a progetti di rinnovo o ristrutturazione

Un sottosistema attualmente in esercizio può consentire il funzionamento di treni conformi ai requisiti stabiliti dalle STI materiale rotabile AV e convenzionale se rispettano i requisiti essenziali»;

17) l'allegato C è soppresso;

18) l'allegato D è soppresso.

ALLEGATO X

L'allegato della decisione 2011/275/UE (STI INF — Convenzionale) è così modificato:

- 1) al punto 4.2.1 «Categorie di linea STI», il numero 4) è soppresso;
- 2) al punto 4.2.2 «Parametri di prestazioni», i numeri 6), 7) e 8) sono soppressi;
- 3) il punto 4.2.3.2 «Requisiti per i parametri fondamentali» è modificato come segue:
 - a) il numero 6) è sostituito dal seguente:

«6) È autorizzato l'uso di una breve sezione di binario con dispositivi per consentire il passaggio fra scartamenti nominali diversi»;
 - b) il numero 8) è sostituito dal seguente:

«8) Le prestazioni dei treni convenzionali possono essere potenziate mediante l'adozione di sistemi specifici, come i dispositivi a cassa oscillante. Possono essere autorizzate condizioni particolari per la circolazione dei treni così equipaggiati, purché esse non comportino restrizioni alla circolazione dei treni privi di simili dispositivi»;
- 4) al punto 4.2.4.2 «Interasse dei binari», il numero 3) è soppresso;
- 5) al punto 4.2.4.3 i numeri 9) e 10) sono soppressi;
- 6) al punto 4.2.4.4 «Raggio minimo di curvatura orizzontale», il numero 5) è soppresso;
- 7) al punto 4.2.5.1 «Scartamento nominale», il numero 2) è soppresso;
- 8) al punto 4.2.5.2 «Sopraelevazione», il numero 2) è soppresso;
- 9) al punto 4.2.5.7.1 «Binario di corsa», il numero 3) è soppresso;
- 10) il punto 4.2.7.2.2 «Compatibilità con i sistemi di frenatura» è modificato come segue:
 - a) il numero 2) è soppresso;
 - b) il numero 3) è sostituito dal seguente:

«Se il binario è compatibile con l'uso di sistemi di frenatura indipendenti dalle condizioni di aderenza viene tenuto conto delle condizioni climatiche locali e del numero previsto di azionamenti ripetuti dei freni in un determinato luogo. I sistemi di frenatura indipendenti dalle condizioni di aderenza ruota-rotaia includono i freni magnetici di binario e i freni a correnti parassite.»;
- 11) al punto 4.2.10.1 «Lunghezza utile dei marciapiedi», il numero 3) è soppresso;
- 12) al punto 4.2.12.1 «Indicatori di distanza», il numero 2) è soppresso;
- 13) al punto 4.2.13.1 «Considerazioni generali», il numero 2) è soppresso;
- 14) la sezione 4.8 è sostituita dalla seguente:

«4.8. Registro delle infrastrutture e registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati

Le informazioni da inserire nel registro di cui all'articolo 35 della direttiva 2008/57/CE sono quelle indicate nella decisione di esecuzione 2011/633/UE della Commissione, del 15 settembre 2011, concernente le specifiche comuni del registro delle infrastrutture ferroviarie (*).

(*) GU L 256 dell'1.10.2011, pag. 1.»;

- 15) al punto 5.3.1.1 «Profilo del fungo della rotaia», il numero 2) è soppresso;
 - 16) il punto 6.1.4.2 «Dichiarazione CE di conformità per le rotaie», è soppresso;
 - 17) la sezione 6.5 «Valutazione del registro delle infrastrutture» è soppressa;
 - 18) il punto 7.3.4 «Linee esistenti che non sono oggetto di un progetto di rinnovo o ristrutturazione» è così modificato:
 - a) il numero 1) è sostituito dal seguente:

«Un sottosistema esistente può consentire la circolazione di veicoli conformi alle STI purché rispettino i requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE. In questo caso il gestore dell'infrastruttura deve essere in grado, su base volontaria, di dimostrare la conformità del sottosistema esistente ai parametri fondamentali della presente STI»;
 - b) il numero 2) è soppresso;
 - 19) al punto 7.6.3.1 «Parametri di prestazioni (4.2.2)», il numero 6) è soppresso;
 - 20) al punto 7.6.10.1 «Sagoma (4.2.4.1)», il numero 4) è soppresso;
 - 21) l'allegato D è soppresso.
-

ALLEGATO XI

L'allegato della decisione 2011/291/UE (STI Loc&Pas — Convenzionale) è così modificato:

- 1) al punto 4.1.1 «Indicazioni generali», il quinto capoverso è soppresso;
- 2) al punto 4.2.2.2.3 «Accoppiatore finale», lettera a) «Accoppiatore finale — Indicazioni generali», primo capoverso, il secondo trattino è soppresso;
- 3) al punto 4.2.2.10 «Condizioni di carico e massa ponderata», il settimo capoverso è soppresso;
- 4) al punto 4.2.3.1 «Sagoma», il sesto e il settimo capoverso sono soppressi;
- 5) al punto 4.2.3.3.1 «Caratteristiche del materiale rotabile in termini di compatibilità con i sistemi di rilevamento dei treni», il secondo capoverso è soppresso;
- 6) al punto 4.2.4.5.2 «Freno d'emergenza», paragrafo «Calcolo della decelerazione», il sesto capoverso (vale a dire «Per ciascuna condizione di carico... della presente STI») è soppresso;
- 7) il punto 4.2.4.5.4 «Calcoli relativi alla capacità termica» è così modificato:
 - a) il settimo capoverso è soppresso;
 - b) l'ottavo capoverso è sostituito dal seguente:

«Si suggerisce di considerare il seguente "caso di riferimento" per la pendenza: mantenere la velocità di 80 km/h su una pendenza con gradiente costante del 21 ‰ per una tratta di 46 km»;
- 8) al punto 4.2.4.5.5 «Freno di stazionamento», il terzo capoverso è sostituito dal seguente:

«Le prestazioni di frenatura di stazionamento dell'unità (treno o veicolo) devono essere calcolate come definite nella norma EN 14531-6:2009»;
- 9) al punto 4.2.5.9 «Qualità dell'aria interna», secondo capoverso, secondo trattino, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Se questo dispositivo di emergenza è assicurato da una ventilazione forzata alimentata a batteria, devono essere effettuate misurazioni al fine di definire la durata per la quale il livello di CO₂ rimarrà inferiore a 10 000 ppm, ipotizzando un carico passeggeri desunto dalla condizione di carico "massa da progetto in condizioni di carico utile normale". La durata non deve essere inferiore a 30 minuti»;
- 10) al punto 4.2.6.1 «Condizioni ambientali», il sesto capoverso è soppresso;
- 11) al punto 4.2.6.1.1 «Altitudine», il secondo capoverso è soppresso;
- 12) al punto 4.2.6.1.2 «Temperatura», il secondo capoverso è soppresso;
- 13) al punto 4.2.6.1.5 «Neve, ghiaccio e grandine», il sesto capoverso è soppresso;
- 14) al punto 4.2.8.1.2 «Requisiti di prestazione», il quinto capoverso è soppresso;
- 15) al punto 4.2.8.2.2 «Esercizio in un intervallo di tensioni e frequenze», il terzo capoverso è soppresso;
- 16) al punto 4.2.8.2.4 «Potenza e corrente massime derivabili dalla linea aerea di contatto», il terzo capoverso è soppresso;
- 17) al punto 4.2.8.2.5 «Corrente massima a treno fermo per i sistemi CC», il secondo capoverso è sostituito dal seguente:

«I valori limite sono specificati al punto 4.2.6 della STI ENERGIA Convenzionale»;
- 18) al punto 4.2.8.2.8 «Funzione di misurazione del consumo di energia», il terzo capoverso è soppresso;
- 19) al punto 4.2.8.2.9.2 «GEOMETRIA DELL'ARCHETTO DEL PANTOGRAFO (LIVELLO DEI COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ)», il secondo capoverso è soppresso;
- 20) al punto 4.2.10.1 «Indicazioni generali e classificazione», il quarto capoverso è soppresso;

21) la sezione 4.8 è sostituita dal testo seguente:

«4.8. Registro delle infrastrutture e registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati

Le informazioni da inserire nel registro di cui all'articolo 34 della direttiva 2008/57/CE sono quelle indicate nella decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione, del 4 ottobre 2011, relativa al registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati (*).

(*) GU L 264 dell'8.10.2011, pag. 32.»

ALLEGATO XII

L'Appendice A dell'allegato alla decisione 2011/314/UE (STI OPE — Convenzionale) è sostituita dalla seguente:

«Appendice A

Norme di esercizio dell'ERTMS

Le norme di esercizio per l'ERTMS/ETCS e l'ERTMS/GSM-R sono specificate nel documento tecnico "Norme e principi operativi dell'ERTMS, versione 2" pubblicato sul sito Internet dell'Agenzia ferroviaria europea (<http://www.era.europa.eu>).»
