



PROBLEMÁTICA DE LA HOMOLOGACIÓN DE LOCOMOTORAS A NIVEL EUROPEO

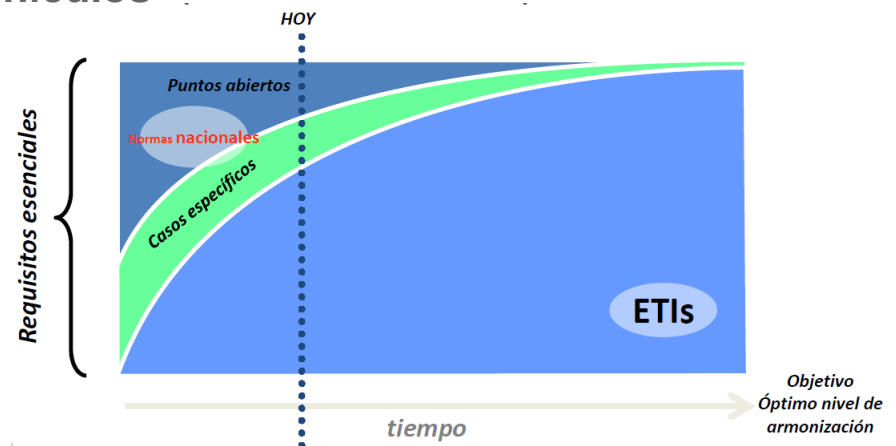
JORNADA DE INTERMODALIDAD EN LA LOGÍSTICA DE APROVISIONAMIENTO

Mar Rivas. Valencia. 25/10/2016

STADLER

INTEROPERABILIDAD

- **Interoperabilidad:** Es la capacidad del sistema ferroviario para permitir la **circulación segura e ininterrumpida de trenes por todo el espacio ferroviario europeo**, satisfaciendo los requisitos esenciales
- Se basa en el **cumplimiento de las condiciones reglamentarias, técnicas y operativas** que deben cumplir cada uno de los subsistemas ferroviarios – ETIs
- **Las ETIs aplican a toda la red** y son el modo de **garantizar la interoperabilidad** satisfaciendo los requisitos esenciales
- **Las ETI son transparentes y claras pero no regulan todo el sistema ferroviario. Solo regulan las especificaciones que deben cumplir los parámetros** relacionados con las **interfaces entre la red y los vehículos**
- Las ETI incluyen además
 - **casos específicos** de cada país
 - **puntos abiertos**
- Además existen:
 - **Normas nacionales**

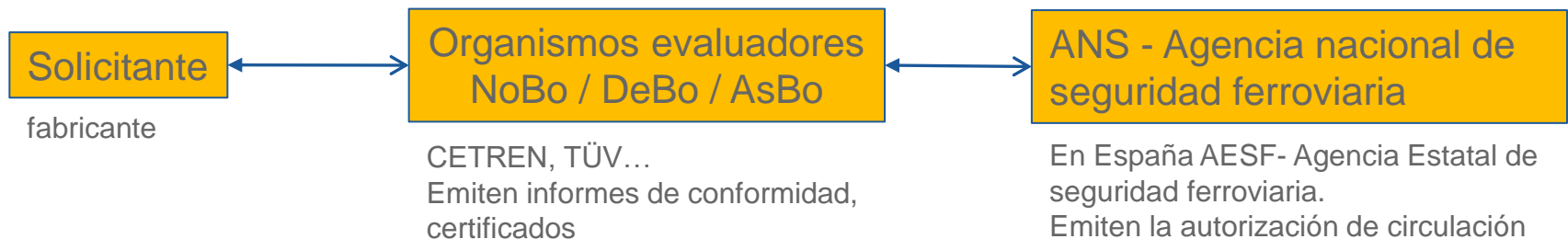


Fuente: Jornada formativa 4º Paquete ferroviario

PROCESO DE HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS HOY

Para obtener la autorización de circulación de un vehículo (homologación) deben comprobarse los siguientes conceptos:

Interoperabilidad		Seguridad	Compatibilidad con la infraestructura
TSI o ETI (especificación técnica de interoperabilidad)	NNTR o NNN (national notified technical rules)	MTC (métodos comunes de seguridad)	
NoBo	DeBo	AsBo	Gestor de infraestructuras



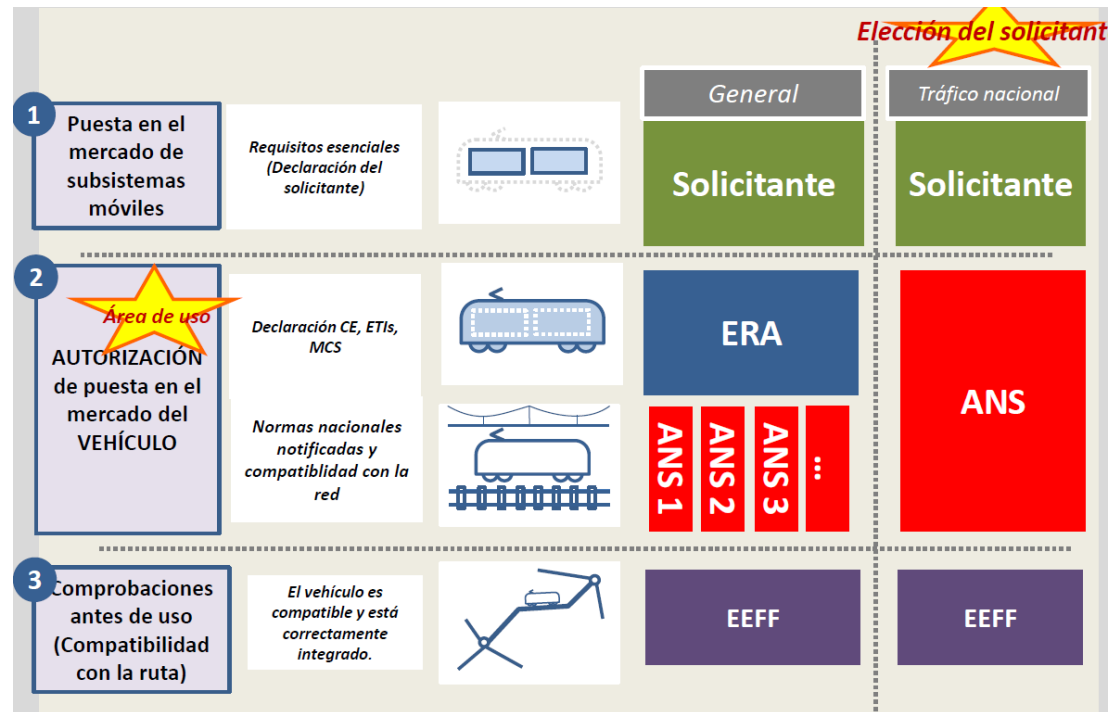
PROCESO DE HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS FUTURO

HOY:

- la ANS (agencia nacional de seguridad ferroviaria) es la encargada de conceder las autorizaciones de circulación.
- Si el vehículo tiene que circular por diferentes países → hay que repetir el proceso en cada país

FUTURO:

- A partir del 2019, la ERA (European Railway Agency) dará las autorizaciones → **1 autorización con área de uso** (países por donde circulará)
- NNN y compatibilidad con la infraestructura siguen dependiendo de los países



Fuente: Jornada formativa 4º Paquete ferroviario

PROBLEMAS

1. Indefinición de los requisitos al comienzo del proyecto

- ETI – transparentes y claras
- NNTR o NNN – algo mas opacas e incluso a veces contradictorias con las ETI
- **Compatibilidad infraestructura** – requisitos 100% opacos → reuniones previas con el Gestor de Infraestructuras

2. Las Normas Notificadas Nacionales son un extra ¿son necesarias?

3. Subjetividad de las ANS. En cada país actúan de manera diferente.

4. Repetición del proceso en cada país

- En parte resuelto a partir del 2019 con el 4º Paquete Ferroviario que hace a la ERA organismo responsable de conceder las autorizaciones → **1 autorización con área de uso por vehículo**
- Pero las **NNN y la compatibilidad con la Infraestructura** sigue siendo **responsabilidad de cada país** en particular → sigue existiendo el riesgo de largos procesos de homologación.

PROXIMO PROYECTO LOCOMOTORA EURODUAL



**Locomotora EURODUAL -
perfecta para la conexión Francia- Corredor Mediterráneo**

Thanks for your attention

STADLER