

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

N. 234

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante: «Attuazione della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e della direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica all'allegato VII della direttiva 2008/57/CE»

(Parere ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 7 luglio 2009, n. 88)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 19 luglio 2010)



*Il Ministro
per i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVI/D 140/10

Roma **19 LUG. 2010**

Caro Presidente,

Le trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario", approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 16 luglio 2010.

*con il consiglio del
Ministro*

Sen.
Renato Giuseppe SCHIFANI
Presidente del
Senato della Repubblica
R O M A

Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e della direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 ottobre 2009 che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE".

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo è stato predisposto in attuazione della delega contenuta nella legge 7 luglio 2009, n. 88. (Legge comunitaria per il 2008), per il recepimento della direttiva 2008/57/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e della delega contenuta nella legge 4 giugno 2010, n. 96, (Legge comunitaria per il 2009) per il recepimento della direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 ottobre 2009, che modifica unicamente l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE.

L'invio del decreto in questione alle Commissioni parlamentari per il parere di competenza riveste carattere d'urgenza vista l'imminente scadenza del termine – 19 luglio 2010 - per recepire la direttiva 2008/57/CE ai sensi dell'art. 1, comma 3, della legge n. 88/2009.

La direttiva 2008/57/CE ha l'obiettivo di creare le condizioni per realizzare l'interoperabilità dei sistemi ferroviari nazionali con il sistema ferroviario transeuropeo. Il perseguimento di tale obiettivo dovrebbe portare alla definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica e consentire di:

- a) facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario internazionale all'interno dell'Unione europea e con i paesi terzi;
- b) contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi di costruzione, rinnovo, ristrutturazione e funzionamento del sistema ferroviario nella Comunità;
- c) contribuire all'interoperabilità del sistema ferroviario nella Comunità.

La direttiva in questione si presenta quale rifusione delle direttive 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale, modificate in modo sostanziale con la direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, per favorirne la chiarezza e per riunire le disposizioni in un unico testo per una maggiore semplificazione anche alla luce delle ulteriori modifiche apportate alle stesse.

La direttiva 2004/50/CE è stata recepita nel nostro ordinamento con il decreto legislativo n. 163 del 2007 ("Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario trans europeo"), che l'emanando provvedimento abroga in modo espresso, trattandosi anche di un riordino della normativa nazionale vigente in materia, conseguentemente per l'emanazione dello schema di decreto legislativo di cui trattasi sarà seguita la stessa procedura di emanazione del decreto legislativo n. 163 del 2007.

Tra le finalità indicate nei considerando della stessa direttiva 2008/57/CE in corso di recepimento si evidenziano in particolare:

- a) consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, è

opportuno in particolare favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali, nonché l'accesso a tali reti, intraprendendo ogni azione che si riveli necessaria nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche, come previsto all'articolo 155 del Trattato;

b) sviluppare, in linea generale, le specifiche europee in base al nuovo approccio in materia di armonizzazione tecnica e di normalizzazione. Esse consentono di beneficiare di una presunzione di conformità rispetto a determinati requisiti essenziali della presente direttiva, soprattutto nel caso dei componenti di interoperabilità e delle interfacce. Queste specifiche europee, o le parti di esse applicabili, non sono obbligatorie e non è necessario alcun riferimento esplicito a dette specifiche nelle STI. I riferimenti delle specifiche europee sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Gli Stati membri pubblicano i riferimenti delle norme nazionali che recepiscono le norme europee.

c) fare in modo che l'attuazione delle disposizioni relative all'interoperabilità del sistema ferroviario non crei ostacoli ingiustificati, dal punto di vista del rapporto costi-benefici, al mantenimento della coerenza della rete ferroviaria esistente in ogni Stato membro, pur sforzandosi di conservare l'obiettivo dell'interoperabilità;

c) consentire, in casi particolari, che lo Stato membro interessato non applichi determinate STI e prevedere procedure volte a garantire che tali deroghe siano giustificate. L'articolo 155 del trattato prescrive che l'azione della Comunità nel settore della interoperabilità tenga conto della potenziale validità economica dei progetti;

e) elaborare e applicare le STI al sistema ferroviario in modo da non ostacolare l'innovazione tecnologica e quest'ultima dovrebbe mirare al miglioramento delle prestazioni economiche.

f) sfruttare l'interoperabilità del sistema ferroviario, per quanto riguarda in particolare il trasporto di merci, per realizzare le condizioni di una migliore interoperabilità intermodale.

Relativamente all'articolato del decreto legislativo si rappresenta quanto segue:

L'articolo 1 definisce la finalità del provvedimento, orientata su progettazione, costruzione, messa in servizio, ristrutturazione, rinnovamento, esercizio e manutenzione degli elementi di detto sistema, nonché sulle qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio ed alla manutenzione. L'ambito di applicazione è riferito a tutto il sistema ferroviario nazionale, ad eccezione:

a) delle metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;

b) delle reti che sono isolate, dal punto di vista funzionale, dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché le imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti;

c) delle infrastrutture ferroviarie private nonché i veicoli utilizzati solo su tali infrastrutture; destinati ad essere utilizzati esclusivamente dai proprietari per le loro operazioni di trasporto merci;

d) delle infrastrutture e i veicoli destinati ad un uso strettamente locale, storico o turistico.

L'articolo 2 dà le definizioni dei principali concetti utilizzati nel provvedimento in modo conforme alle definizioni contenute nell'articolo 2 della direttiva.

L'articolo 3 rimanda ai requisiti essenziali standard del settore.

Il Capo II (artt. da 4 a 8) riguarda le specifiche tecniche di interoperabilità (STI), disciplinandone oggetto, adozione e revisione, estensioni e deroghe. Di particolare rilievo la procedura, posta in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per l'ottenimento di deroghe da parte della Commissione UE.

Il Capo III (artt. da 9 a 13) riguarda l'immissione sul mercato dei componenti tecnici di interoperabilità, le verifiche della loro conformità ed idoneità all'impiego, con l'analisi delle eventuali conseguenze negative, nonché la procedura relativa alla dichiarazione "CE" di conformità ed idoneità all'impiego.

Il Capo IV (artt. da 14 a 19) disciplina la messa in servizio, compatibilmente con la conformità alle STI, dei sottosistemi, definiti come "...: il risultato della divisione del sistema ferroviario... di natura strutturale (infrastrutture, energia, controllo-comando e segnalamento, esercizio e gestione del traffico, materiale rotabile) o funzionale (manutenzione, applicazioni telematiche per i passeggeri e le merci).

Il Capo V (artt. da 20 a 26) contiene la disciplina tecnica per l'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli, distinguendo i casi in cui i medesimi siano conformi o meno alle STI. E' previsto anche il caso di autorizzazione ad un "tipo" di veicolo, con conseguente autorizzazione implicita a tutti i veicoli conformi al "tipo" autorizzato.

Il Capo VI (artt. da 27 a 31) disciplina il settore degli Organismi notificati, prevedendo le procedure per il riconoscimento, la sospensione, la revoca o il rinnovo del riconoscimento medesimo nonché l'attività di vigilanza del Ministero sulle attività dell'Organismo.

Il Capo VII (artt. da 32 a 35) disciplina l'istituzione e le modalità di tenuta dei registri della rete e dei veicoli finalizzati a seguire la tracciabilità della vita tecnica dell'infrastruttura e dei mezzi.

L'articolo 36 contiene la previsione dell'abrogazione del d.lgs 10 agosto 2007, n.163 e dell'articolo 9 del d.lgs 10 agosto 2007, n.162.

L'articolo 37 contiene la clausola di invarianza della spesa prevedendo che dall'attuazione delle disposizioni del presente provvedimento non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Ciò in quanto le competenze attribuite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e al Ministero delle infrastrutture e trasporti rientrano nelle competenze già attribuite tra l'altro dal decreto legislativo n. 162 del 2007 (come l'attività relativa al registro nazionale di immatricolazione del materiale rotabile di cui all'art. 33 dello schema) e dal decreto legislativo n. 163 del 2007 (come l'attività relativa agli organismi notificati - art. 27 dello schema - e la vigilanza di cui all'art. 30 dello schema) e pertanto saranno svolte utilizzando, per quanto concerne l'Agenzia le proprie risorse finanziarie di cui all'art. 26 del decreto legislativo n. 162/2007 e per quanto riguarda il Ministero delle infrastrutture e trasporti con le risorse umane e finanziarie previste a legislazione vigente.

Infine l'articolo 38 reca le norme in materia di entrata in vigore prevedendo che il provvedimento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Al decreto sono allegati n. 12 documenti tecnici che costituiscono parte integrante dello stesso.

Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e della direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 ottobre 2009 che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE".

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(all. "A" al regolamento adottato con d.P.C.M. 11 settembre 2008 - G.U. n. 257 del 2008)

SEZIONE I - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

Lo schema di decreto legislativo proposto ha come scopo di dare attuazione alle disposizioni della direttiva comunitaria 2008/57/CE e della direttiva 2009/131/CE, recante modifica all'allegato VII della predetta direttiva 2008/57/CE.

Obiettivo delle disposizioni oggetto della direttiva è quello di consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici ed a tutti i soggetti interessati di beneficiare dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio ferroviario europeo senza frontiere interne; in tal senso le disposizioni in parola vogliono favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali, nonché l'accesso a tali reti, intraprendendo ogni azione che si riveli necessaria nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche, come previsto all'articolo 155 del Trattato.

L'esercizio commerciale di treni lungo la rete ferroviaria richiede in particolare una forte compatibilità tra le caratteristiche dell'infrastruttura e quelle dei veicoli, ma anche un'efficace interconnessione dei sistemi di informazione e di comunicazione dei diversi gestori e delle diverse imprese ferroviarie. Da questa coerenza e da questa interconnessione dipendono il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità e il costo dei servizi e su questa coerenza e su questa interconnessione si basa principalmente l'interoperabilità del sistema ferroviario.

Storicamente, in ciascuno degli Stati Membri le normative nazionali, i regolamenti interni e le specifiche tecniche applicati dalle ferrovie presentano rilevanti differenze dal momento che esse incorporano tecnologie proprie delle industrie nazionali e prescrivono dimensioni e dispositivi particolari, nonché caratteristiche speciali. Questa situazione ha sempre ostacolato la circolazione dei treni su tutto il territorio comunitario.

Con il passare degli anni questa situazione ha creato stretti legami tra le industrie ferroviarie nazionali e le ferrovie nazionali, a detrimento dell'apertura effettiva dei mercati. Tali industrie, per poter sviluppare la loro competitività su scala mondiale, necessitano di un mercato europeo aperto e concorrenziale.

È stato fondamentale, in tale contesto e nel quadro dei principi fondanti dell'Unione Europea, definire per tutta la Comunità requisiti essenziali da applicare al suo sistema ferroviario che possano operare un'effettiva apertura del mercato ferroviario sia per le imprese di trasporto che per le industrie ferroviarie produttrici dei sistemi e dei sottosistemi.

Per realizzare questi obiettivi il Consiglio adottò una prima misura con l'adozione della direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità. Successivamente, fu adottata la direttiva 2001/16/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.

Successivamente tali direttive furono modificate, al fine di migliorare ed integrare le disposizioni già in vigore con la direttiva 2004/50/CE, che fu sviluppata in parallelo alla direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie. Lievi modifiche agli allegati tecnici furono in seguito apportate con la Direttiva 2007/32/CE.

Con la direttiva 2008/57/CE (e con la Direttiva 2009/131/CE che di questa modifica l'allegato tecnico VII) la UE ha provveduto a riunificare ed aggiornare in un unico strumento normativo le disposizioni normative relative all'interoperabilità ed i campi di applicazione convenzionale ed ad alta velocità del sistema ferroviario europeo. Le principali innovazioni sono relative alla introduzione di disposizioni per la messa in servizio dei veicoli e, quindi, all'introduzione di figure quali il detentore dei carri (*keeper*) e il soggetto responsabile della manutenzione (*ECM*), che troveranno riscontro nel prossimo recepimento della Direttiva 2008/110/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie. Altre modifiche e innovazioni sono state introdotte per la parte inerente i registri della rete e dei veicoli.

SEZIONE II - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

Non sono necessarie procedure di consultazione, essendo tale attività già stata svolta durante la fase di stesura della direttiva da parte della Commissione Europea e nella fase ascendente di approvazione consultiva del Consiglio e del Parlamento Europeo. L'Italia, quale paese membro, ha l'obbligo di recepimento della direttiva in questione e non sono previsti, nel testo della direttiva in analisi, elementi facoltativi che possano essere discussi con procedure consultive con i soggetti interessati, essendo argomento direttamente afferente la sicurezza.

SEZIONE III - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO

Tale opzione non è possibile in primo luogo perché si incorrerebbe direttamente in una procedura di infrazione per mancato recepimento promossa da parte della Commissione Europea, ma anche perché verrebbero a mancare gli obiettivi di razionalizzazione del settore di cui alla sezione I.

SEZIONE IV - VALUTAZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE

Come chiarito alla precedente Sezione, non sono possibili opzioni alternative trattandosi di recepimento di direttiva comunitaria.

SEZIONE V - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA

Il provvedimento legislativo è motivato dalla necessità di recepimento della direttiva 2008/57/CE e della direttiva 2009/131/CE, per le finalità precisate nella sezione I.

SEZIONE VI - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITÀ

Le disposizioni contenute nell'articolato rappresentano recepimento di una direttiva europea. L'argomento, ancorché relativo all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, è direttamente legato alla sfera della sicurezza. Altresì, si ricorda come la realizzazione di una rete europea interoperabile sia uno dei pilastri fondamentali del completamento e corretto sviluppo del processo di liberalizzazione in Europa. E' quindi evidente che solo la realizzazione di reti ferroviarie interoperabili, e quindi la conseguente definizione di regole e criteri per la

Prot: RGS 0063425/2010

realizzazione, progettazione e messa in servizio dei sistemi e sottosistemi ferroviari (infrastrutture e materiale rotabile), è un processo fondamentale per lo scambio di merci e passeggeri su tutto il territorio comunitario, substrato fondamentale per la creazione e crescita di un vero e competitivo mercato ferroviario.

SEZIONE VII - MODALITÀ ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

L'intervento legislativo in questione non necessita di particolari modalità attuative in quanto la direttiva 2008/57/CE (come modificata, per quanto riguarda unicamente l'allegato VII, dalla direttiva 2009/131/CE) è una rifusione di precedenti direttive già recepite nell'ordinamento nazionale.

Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e della direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 ottobre 2009 che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE".

ANALISI TECNICO NORMATIVA (A.T.N.)

(all. "A" alla Direttiva P.C.M. 10 settembre 2008 - G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazioni proponenti: DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE COMUNITARIE E MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Titolo: Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e della Direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 ottobre 2009 che modifica l'allegato VII della Direttiva 2008/57/CE".

Indicazione del referente di Amministrazione concertante: Ministeri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione, dello sviluppo economico e del lavoro e della previdenza sociale;

PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.

Lo schema di decreto legislativo proposto ha come scopo di dare attuazione alle disposizioni della Direttiva Comunitaria 2008/57/CE e della successiva Direttiva 2009/131/CE che ne modifica solo l'allegato VI. L'esigenza è quella che la Direttiva in questione venga recepita nell'ordinamento normativo nazionale entro il 19 luglio 2010.

Obiettivo delle disposizioni oggetto della Direttiva è quello di consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici ed a tutti i soggetti interessati di beneficiare dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio ferroviario europeo senza frontiere interne; in tal senso le disposizioni in parola vogliono favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali, nonché l'accesso a tali reti, intraprendendo ogni azione che si riveli necessaria nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche, come previsto all'articolo 155 del trattato.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Si riporta di seguito un elenco delle principali norme e regolamenti europei, recepiti nell'ordinamento nazionale relative allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Normativa Unione Europea	Legislazione attuativa Nazionale
Direttiva 91/440/CE del 29.7.1991 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie	DPR 277/98 dell'8.7.1998: "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva

	91/440/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie".
Direttiva 95/18/CE del 16.6.1995 relativa alle licenze alle imprese ferroviarie	DPR 146/99 del 16 marzo 1999: "Regolamento recante norme di attuazione della Direttiva 95/18/CE relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della Direttiva 95/19/CE relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura".
Direttiva 95/19/CE del 19.6.1995 riguardante la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura	
Direttiva 96/48/CE del 23.7.1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità .	Decreto Legislativo n. 299 del 24 maggio 2001 (* ABROGATO)
Direttiva 2001/12/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie; Direttiva 2001/13/CE relativa alla licenza ferroviaria; Direttiva 2001/14/CE relative alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria.	Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n.188: "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria".
Direttiva 2001/16/CE, in materia di interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.	Decreto Legislativo 30 settembre 2004, n. 268 (* ABROGATO)
Direttive 2004/49/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE e della direttiva 2001/14/CE.	Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162
Direttiva 2004/50/CE, che modifica la direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale	Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 163 (** ABROGANDO)
Direttiva 2004/51/CE, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie	Già recepita nel D.lgs 188/03
Direttiva 2007/32/CE, che modifica l'allegato VI della direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e l'allegato VI della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale	Decreto del Ministro dei Trasporti dell'11 dicembre 2007
Direttiva 2007/58/CE, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e	Decreto Legislativo 25 gennaio 2010, n. 15: "Attuazione della direttiva 2007/58/CE, che modifica le direttive 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle Ferrovie Comunitarie, e 2001/14/CE relativa alla ripartizione della

all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria	capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria".
--	---

- (*) I due Decreti Legislativi n.299 del 24 maggio 2001 e n. 268 del 30 settembre 2004, sono stati abrogati e sostituiti dal Decreto Legislativo n. 163 del 10 agosto 2007.
- (**) Il Decreto Legislativo n.163 del 10 agosto 2007 verrà abrogato con la promulgazione dello schema di Decreto Legislativo in esame.

3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.*

La promulgazione del Decreto Legislativo in esame produrrà la contemporanea abrogazione del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 163 e del successivo Decreto del Ministro dei Trasporti dell'11 dicembre 2007. Tali decreti avevano, a suo tempo, provveduto, rispettivamente, a recepire le disposizioni: .

- della Direttiva 2004/50/CE, che modificava la Direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la Direttiva 2001/16/CE all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
- della Direttiva 2007/32/CE, che modifica l'allegato VI della Direttiva 96/48/CE del Consiglio e l'allegato VI della Direttiva 2001/16/CE.

Infatti, l'entrata in vigore della Direttiva 2008/57/CE produrrà:

- la abrogazione delle due Direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, e delle loro successive modifiche operate con le sopracitate Direttive 2004/50/CE e 2007/32/CE;
- la abrogazione dell'art. 14 della Direttiva 2004/49/CE con la conseguente abrogazione dell'articolo 9 del d.lgs. 162/2007.

La direttiva 2008/57/CE, in pratica, riunifica ed aggiorna in un unico strumento normativo i campi di applicazione convenzionale ed ad alta velocità del sistema ferroviario europeo, per quanto riguarda il concetto di interoperabilità.

4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.*

Lo schema normativo in esame rispetta i principi degli articoli 76 ed 87 della Costituzione in tema di esercizio della funzione legislativa.

5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

Come già il precedente d.lgs. n.163/2007, l'intervento normativo in esame è compatibile con le competenze e funzioni degli enti territoriali e locali.

Peraltro, la direttiva 2008/57/CE del cui recepimento si tratta si presenta quale rifusione delle direttive 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del

Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale, modificate in modo sostanziale con la direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, per favorirne la chiarezza e per riunire le disposizioni in un unico testo per una maggiore semplificazione anche alla luce delle ulteriori modifiche apportate alle stesse.

La direttiva 2004/50/CE è stata recepita nel nostro ordinamento con il citato decreto legislativo n. 163 del 2007 ("Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario trans europeo"), che l'emanando provvedimento abroga in modo espresso, conseguentemente per l'emanazione dello schema di decreto legislativo in questione sarà seguita la stessa procedura di emanazione del decreto legislativo n. 163 del 2007.

- 6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.*

Lo schema normativo in esame rispetta i principi sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

- 7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.*

Come accennato al punto 3), l'emanazione dello schema normativo in esame produrrà la contemporanea abrogazione del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 163, e del successivo decreto del Ministro dei trasporti dell'11 dicembre 2007, che regolamentano la materia dell'interoperabilità ferroviaria e l'abrogazione dell'art. 9 del decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162.

- 8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

Non esistono progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

- 9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza, ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.*

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

- 10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.*

Dando attuazione ad una direttiva europea, lo schema normativo in esame è pienamente compatibile con l'ordinamento comunitario.

- 11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non esistono procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.*

L'intervento regolatorio in questione è stato posto in essere proprio in adempimento di obblighi comunitari ed è compatibile con gli obblighi internazionali assunti anche dalla UE, quali quelli derivanti, ad esempio, dalla adesione alla Convenzione COTIF, che impone alla stessa UE insieme agli Stati Membri, di rendere le disposizioni derivanti dall'appartenenza alla Convenzione stessa compatibili con le normative comunitarie, tra le quali anche quelle relative all'interoperabilità.

13) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

14) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte Europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.*

Non risultano esistenti linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto, in quanto peraltro la direttiva 2008/57/CE è rifusione di precedenti direttive e la direttiva 2009/131/CE modifica unicamente un allegato tecnico della predetta direttiva 2008/57/CE.

PARTE III - ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Come riferito, lo schema normativo in esame provvede a riunificare ed aggiornare in un unico testo normativo i campi di applicazione convenzionale ed ad alta velocità del sistema ferroviario europeo, per quanto riguarda il concetto di interoperabilità. Le innovazioni sono relative alla introduzioni di disposizioni per la messa in servizio dei veicoli e, quindi, all'introduzione di figure quali il detentore dei carri (*keeper*) e il soggetto responsabile della manutenzione (ECM), che troveranno riscontro nel prossimo recepimento della direttiva 2008/110/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie. Altre modifiche e innovazioni sono state introdotte per la parte inerente i registri della rete e dei veicoli.

2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.*

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

- 3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

Non è stata utilizzata la tecnica della novella legislativa.

- 4) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

Non si rilevano effetti abrogativi impliciti in quanto sono state espressamente indicate le abrogazioni conseguenti all'entrata in vigore dell'emanando provvedimento.

- 5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetti retroattivi o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.*

Non sono presenti disposizioni aventi effetti retroattivi o di reviviscenza o di interpretazione autentica o di deroga di norme vigenti.

- 6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.*

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto.

- 7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.*

Articolo 20, comma 5: non è indicato alcun termine.

Articolo 31, comma 4, primo periodo: il termine di sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto appare congruo.

Articolo 31, comma 4, secondo periodo: non è indicato alcun termine.



243
5

fo
ROLOM

Ministero
dell'Economia e delle Finanze
DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO
ISPETTORATO GENERALE PER I RAPPORTI FINANZIARI
CON L'UNIONE EUROPEA
UFFICIO IV

Roma, 19 LUG. 2010

All'Ufficio del coordinamento legislativo
Ufficio legislativo - Economia
SEDE

Prot. N. 63450
Rif. Prot. Entrata N. 63425
Allegati: 1
Risposta a nota del:

e, p.c.: All'Ufficio legislativo - Finanze
SEDE

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE UFFICIO DEL COORDINAMENTO LEGISLATIVO Ufficio Legislativo - Finanze
19 LUG. 2010
Prot. n. 9368

OGGETTO: Schema di decreto legislativo per l'attuazione della direttiva 2008/57/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e della direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE.

Si fa riferimento all'atto indicato in oggetto, trasmesso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per gli Affari Giuridici e Legislativi, ai fini delle verifiche tecniche di competenza.

Al riguardo, non avendo osservazioni da formulare, si restituisce bollinato il testo unitamente alla relazione tecnica verificata.

fo

Il Ragioniere Generale dello Stato

Conti

Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e della direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 ottobre 2009 che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE".

RELAZIONE TECNICO - FINANZIARIA

Lo schema di decreto legislativo è stato predisposto in attuazione della delega contenuta nella legge 7 luglio 2009, n. 88, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria per il 2008, nonché della delega contenuta nella legge 4 giugno 2010, n. 96, -Legge comunitaria per il 2009.

Con il suddetto provvedimento si provvede al recepimento nell'ordinamento nazionale della direttiva 2008/57/CE, avente l'obiettivo di creare le condizioni per realizzare l'interoperabilità dei sistemi ferroviari nazionali con il sistema ferroviario transeuropeo nonché della direttiva 2009/131/CE, che modifica unicamente l'allegato VII della predetta direttiva 2008/57/CE.

Lo schema reca la clausola di invarianza della spesa (art. 37) in quanto gli adempimenti conseguenti al recepimento della citata normativa comunitaria non importano nuovi oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, in particolare, si evidenzia che le competenze attribuite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, peraltro in gran parte già previste dal decreto legislativo n. 162 /2007 saranno svolte utilizzando le risorse umane, strumentali e finanziarie proprie della predetta Agenzia, come previsto dal citato decreto legislativo n.162/2007.

Le residuali competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in modo particolare l'attività relativa agli organismi notificati (art. 27 dello schema) e l'attività di vigilanza (art. 30 dello schema) rientrano nelle competenze istituzionali dello stesso e, pertanto, saranno svolte con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ha avuto esito

POSITIVO NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

Caruso



12/11/2009

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Prot. RGS 0063425/2010

Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario" e della direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 ottobre 2009 che modifica l'allegato VII della Direttiva 2008/57/CE".

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario";

Vista la legge 7 luglio 2009, n. 88, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria per il 2008 ed, in particolare, l'allegato B;

Vista la direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 ottobre 2009 che modifica l'allegato VII della Direttiva 2008/57/CE".

Vista la legge 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria per il 2009 ed, in particolare, l'allegato B;

Visto il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, di recepimento delle direttive 2001/12/CE, 2001/134/CE e 2001/14/CE;

Visto il decreto legislativo del 10 agosto 2007, n.162, di recepimento delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE, che istituiscono un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie;

Vista la direttiva 2008/110/CE del Parlamento e del Consiglio europeo, che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;

Visto il decreto legislativo del 10 agosto 2007, n.163, di recepimento delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, così come modificate dalla 2004/50/ CE;

Visto il regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che stabilisce, tra l'altro, la necessità di potenziare l'interoperabilità della rete transeuropea;

Visto l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la definitiva deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del

Sulla proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione, dello sviluppo economico e del lavoro e della previdenza sociale;

Emana
il seguente decreto legislativo:

CAPO I
DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1

Finalità e campo di applicazione

1. Il presente decreto definisce le condizioni necessarie a realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario nazionale con il corrispondente sistema ferroviario transeuropeo, stabilite dalla direttiva 2008/57/CE, così come modificata dalla direttiva 2009/131/CE, in modo compatibile con le disposizioni della direttiva 2004/49/CE, così come modificata dalla direttiva 2008/110/CE.
2. Le condizioni di cui al comma 1 riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovamento, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di detto sistema nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio ed alla manutenzione.
3. Fatte salve le deroghe all'applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità elencate nell'articolo 8, l'ambito di applicazione del presente decreto è esteso a tutto il sistema ferroviario nazionale, ad eccezione:
 - a) delle metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;
 - b) delle reti che sono isolate, dal punto di vista funzionale, dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani nonché le imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti;
 - c) delle infrastrutture ferroviarie private nonché i veicoli utilizzati solo su tali infrastrutture, destinati ad essere utilizzati esclusivamente dai proprietari per le loro operazioni di trasporto merci;
 - d) delle infrastrutture ed i veicoli destinati ad un uso strettamente locale, storico o turistico e fatte salve le deroghe all'applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità elencate nell'articolo 8.
4. L'ambito di applicazione delle STI è progressivamente esteso, tenendo conto dell'articolo 7, a tutto il sistema ferroviario inclusi i raccordi ferroviari di accesso ai principali servizi nei terminali e nei porti che servono o potrebbero servire più di un cliente finale.
5. Il presente decreto riguarda le disposizioni relative, per ogni sottosistema, ai parametri, ai componenti di interoperabilità, alle interfacce e alle procedure nonché alle condizioni di coerenza globale del sistema ferroviario necessarie per realizzarne l'interoperabilità.

6. Gli allegati costituiscono parte integrante del presente decreto. Alle eventuali modifiche di ordine tecnico ed esecutivo degli allegati, apportate a livello comunitario, e' data attuazione con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di natura non regolamentare, ai sensi dell'articolo 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11.

Art. 2

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:
 - a) direttiva: la direttiva 2008/57/CE del Parlamento e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, così come modificata dalla direttiva 2009/131/CE del Parlamento e del Consiglio del 16 ottobre 2009;
 - b) sistema ferroviario transeuropeo: i sistemi ferroviari convenzionale e ad alta velocità transeuropei di cui, rispettivamente, all'allegato I, punti 1 e 2;
 - c) sistema ferroviario nazionale: la parte del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità costituita dalle infrastrutture definite nell'allegato I, sezione 3, punto 3.8 della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, e dai materiali rotabili che utilizzano dette infrastrutture. Nel territorio nazionale il sistema ferroviario ad alta velocità coincide con il sistema ferroviario ad alta capacità.
 - d) interoperabilità: la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni, garantendo il livello di prestazioni richiesto per le linee. Tale capacità si fonda sull'insieme delle prescrizioni regolamentari, tecniche ed operative che debbono essere soddisfatte per ottemperare ai requisiti essenziali;
 - e) veicolo: veicolo ferroviario atto a circolare con le proprie ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione. Il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali o di parti di tali sottosistemi;
 - f) rete: linee, stazioni e terminal e tutti i tipi di attrezzature fisse necessarie per assicurare il funzionamento sicuro e continuo del sistema ferroviario;
 - g) sottosistemi: il risultato della divisione del sistema ferroviario come indicato nell'allegato II. Tali sottosistemi, i cui requisiti essenziali sono definiti all'allegato III, sono di natura strutturale (infrastrutture, energia, controllo-comando e segnalamento, materiale rotabile) o funzionale (esercizio e gestione del traffico, manutenzione, applicazioni telematiche per i passeggeri e le merci);
 - h) componenti di interoperabilità: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario. Il concetto di componente comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software;
 - i) requisiti essenziali: l'insieme delle condizioni descritte nell'allegato III che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce;

- j) **specifica europea:** una specifica tecnica comune, un'omologazione tecnica europea o una norma nazionale che recepisce una norma europea, come definite nell'allegato XXI della direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004;
- k) **STI:** specifiche tecniche di interoperabilità adottate a norma della direttiva, di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario;
- l) **organismi notificati:** gli organismi incaricati di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istruire la procedura di verifica CE dei sottosistemi;
- m) **parametri fondamentali:** ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, critica per l'interoperabilità, e specificata nelle STI pertinenti;
- n) **caso specifico:** ogni parte del sistema ferroviario che necessita di disposizioni particolari nelle STI, temporanee o definitive, a causa di limitazioni geografiche, topografiche, di ambiente urbano o di coerenza rispetto al sistema esistente. Ciò può comprendere in particolare le linee e reti ferroviarie isolate dalla rete del resto della Comunità, la sagoma, lo scartamento o l'interasse fra i binari, i veicoli destinati ad un uso strettamente locale, regionale o storico e i veicoli in provenienza o a destinazione di paesi terzi;
- o) **ristrutturazione:** lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che migliora l'insieme delle prestazioni del sottosistema;
- p) **rinnovo:** lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;
- q) **sostituzione nell'ambito di una manutenzione:** sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nell'ambito di una manutenzione preventiva o correttiva;
- r) **sistema ferroviario esistente:** l'insieme costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente e i veicoli di ogni categoria e origine che percorrono dette infrastrutture;
- s) **messa in servizio:** insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema o un veicolo è messo nello stato di funzionamento di progetto;
- t) **ente appaltante:** qualsiasi ente, pubblico o privato, che ordina la progettazione e/o la costruzione, la ristrutturazione o il rinnovo di un sottosistema. L'ente può essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un detentore, oppure il concessionario incaricato della messa in servizio di un progetto;
- u) **gestore dell'infrastruttura:** qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione di una infrastruttura ferroviaria e della gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura e della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore di una infrastruttura o di parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie e nazionali vigenti;
- v) **gestore dell'infrastruttura nazionale:** il soggetto indicato agli articoli 3, comma 1, lettera h), e 11 del decreto 8 luglio 2003, n. 188;

w) *impresa ferroviaria*: qualsiasi impresa titolare di una licenza ai sensi del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o di passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;

x) *Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, di seguito: "Agenzia"*: l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo II del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162;

y) *Agenzia ferroviaria europea, di seguito:"ERA"*: Agenzia comunitaria per la sicurezza e l'interoperabilità ferroviaria;

z) *detentore*: il soggetto o l'entità che utilizza il veicolo come mezzo di trasporto ed è iscritto in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 33: può esserne il proprietario o avere il diritto di utilizzarlo;

aa) *progetto in fase avanzata di sviluppo*: qualsiasi progetto la cui progettazione /costruzione è giunta a una fase tale che una modifica delle specifiche tecniche sarebbe inaccettabile. Questa impossibilità può essere dovuta a ragioni giuridiche, contrattuali, economiche, finanziarie, sociali o ambientali, che devono essere debitamente giustificate;

bb) *tipo*: il tipo di veicolo che definisce le caratteristiche essenziali di progettazione del veicolo cui si riferisce l'attestato unico di esame del tipo descritto nel modulo B della decisione 93/465/CEE;

cc) *serie*: una serie di veicoli identici di uno stesso tipo di progetto;

dd) *soggetto responsabile della manutenzione (ECM)*: soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo registrato in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale.

Art. 3

Requisiti essenziali

1. Il sistema ferroviario, i sottosistemi, i componenti di interoperabilità, comprese le interfacce, devono soddisfare i requisiti essenziali che li riguardano;
2. Le specifiche tecniche supplementari di cui all'articolo 34 della direttiva 2004/17/CE, necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme applicate nella Comunità, non devono essere in contrasto con i requisiti essenziali.

CAPO II

SPECIFICHE TECNICHE DI INTEROPERABILITÀ

Art. 4

Oggetto delle STI

1. Per ogni sottosistema e' applicata la relativa STI, ovvero le relative STI se un sottosistema e' oggetto di più STI e una STI può abbracciare vari sottosistemi.

2. I sottosistemi devono essere conformi alle STI vigenti al momento della loro messa in servizio, del loro rinnovamento o della loro ristrutturazione; conformemente al presente decreto; tale conformità deve essere costantemente garantita durante l'esercizio di ciascun sottosistema.
3. Le STI preservano in modo adeguato la compatibilità del sistema ferroviario esistente. A tal fine possono essere previsti per ciascuna STI casi specifici sia per quanto riguarda la rete sia per quanto riguarda i veicoli; una particolare attenzione è rivolta alla sagoma, allo scartamento o all'interasse fra i binari e ai veicoli in provenienza o a destinazione dei paesi terzi.
4. Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ad alcuni requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, essi sono chiaramente individuati come «punti in sospeso» in un allegato della STI. Per tali aspetti si applica l'articolo 16, comma 5.
5. Le STI possono fare un esplicito e chiaro riferimento a norme o specifiche europee o internazionali o a documenti tecnici pubblicati dall'ERA qualora ciò sia strettamente necessario per conseguire l'obiettivo del presente decreto. In questo caso, le norme o specifiche (o le singole parti richiamate) o i documenti tecnici si considerano allegati alla STI in questione e diventano obbligatori a partire dal momento in cui la STI è applicabile. In mancanza di siffatte norme o specifiche o documenti tecnici ed in attesa della loro elaborazione è consentito il riferimento ad altri documenti normativi chiaramente identificati; in questo caso deve trattarsi di documenti facilmente accessibili e di dominio pubblico.

Art. 5

Adozione, revisione e pubblicazione di STI

1. Le STI di cui all'articolo 4 sono quelle elaborate o modificate dall'ERA, su mandato della Commissione, con le procedure di cui all'articolo 6 della direttiva. Nella fase di elaborazione delle STI presso i gruppi di lavoro organizzati e guidati dall'ERA ai sensi degli articoli 3 e 12 del regolamento (CE) n. 881/2004, del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, partecipano, in relazione alle rispettive competenze, rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'Agenzia.
2. Nel caso in cui, per motivi di sicurezza o interoperabilità debitamente giustificati, sia necessaria una nuova autorizzazione a seguito di rinnovamento o di ristrutturazione di sottosistemi già messi in servizio in base alle versioni di STI precedenti i termini corrispondenti, ove non fissati nelle STI sono definiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sentita l'Agenzia.

Art. 6

Carenze delle STI

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può chiedere che sia interpellato il Comitato di cui all'articolo 29 della direttiva qualora successivamente all'adozione risulta che la STI non soddisfa completamente i requisiti essenziali.
2. Per quanto non specificatamente previsto dal presente decreto, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 7 della direttiva.

Art. 7

Estensione dell'ambito di applicazione delle STI

1. L'ambito di applicazione delle STI è progressivamente esteso alle linee ed ai veicoli non ancora contemplati, a seguito di adozione di nuove STI e/o revisione di STI già adottate.

2. Nelle more dell'effettiva estensione dell'ambito di applicazione delle STI a tutta la rete ferroviaria, si applicano le norme nazionali di sicurezza di cui all'articolo 12 del decreto legislativo n.162 del 2007 o, qualora applicabile, all'articolo 16, comma 5, del presente decreto, per quanto concerne:
 - a) la procedura di messa in servizio:
 - 1) di veicoli e sottosistemi controllo-comando e segnalamento a bordo, di cui è previsto un utilizzo almeno parziale nella parte della rete che non rientra ancora nell'ambito di applicazione delle STI, per tale parte della rete;
 - 2) di sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento sui binari nelle parti della rete che non rientrano ancora nell'ambito di applicazione delle STI;
 - b) l'autorizzazione di messa in servizio di veicoli di cui è previsto un utilizzo occasionale nella parte della rete che non rientra ancora nell'ambito di applicazione delle STI, per tale parte del sistema. La suddetta autorizzazione deve inoltre essere rilasciata a norma dell'articolo 20 del presente decreto.

Art. 8

Deroghe dall'applicazione delle STI

1. Una o più STI possono non essere applicate nei casi e nelle condizioni seguenti:
 - a) per un progetto di realizzazione di un nuovo sottosistema, di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema esistente o per ogni elemento di cui all'articolo 1, commi 1 e 2, che si trovi in una fase avanzata di sviluppo o che formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione al momento della pubblicazione delle STI;
 - b) per un progetto di rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema esistente quando la sagoma, lo scartamento o l'interasse dei binari o la tensione elettrica previsti da queste STI sono incompatibili con quelli del sottosistema esistente;
 - c) per un progetto di realizzazione di un nuovo sottosistema o per un progetto concernente il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema esistente realizzato sul territorio dello Stato quando la rete ferroviaria di quest'ultimo è interclusa o isolata per la presenza del mare o è separata dalla rete ferroviaria del resto della Comunità a causa di condizioni geografiche particolari;
 - d) per ogni progetto concernente il rinnovo, l'estensione o la ristrutturazione di un sottosistema esistente, quando l'applicazione delle STI compromette la redditività economica del progetto e/o la coerenza del sistema ferroviario nazionale;
 - e) quando, in seguito ad un incidente o ad una catastrofe naturale, le condizioni di ripristino rapido della rete non consentono dal punto di vista economico o tecnico l'applicazione parziale o totale delle STI corrispondenti;
 - f) per veicoli in provenienza o a destinazione di un paese terzo nel quale lo scartamento dei binari è diverso da quello della principale rete ferroviaria nella Comunità.
2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ad esclusione dei casi di cui al comma 1, lettera f), anche su proposta di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria o di un ente

appaltante, sentita preliminarmente l'Agenzia per gli aspetti riguardanti la sicurezza della circolazione, può avvalersi della facoltà di cui al comma 1 comunicando alla Commissione europea la proposta motivata di deroga. Detta proposta è corredata di un fascicolo contenente l'indicazione delle STI o delle parti di esse che si chiede di non applicare e le corrispondenti specifiche tecniche che si ritiene di applicare.

3. Nel caso di cui al comma 1, lettera a), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti notifica alla Commissione l'elenco dei progetti che hanno luogo nel territorio nazionale e che si trovano in fase avanzata di sviluppo, entro un anno dall'entrata in vigore di ogni STI.
4. Nei casi di cui al comma 1, lettere a), c) ed e), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dà attuazione all'eventuale raccomandazione sulle specifiche da applicare formulata dalla Commissione sulla base dei risultati dell'analisi dei progetti. Nelle more della predetta decisione della Commissione, il Ministero può applicare le disposizioni alternative di cui all'allegato IX.
5. Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 5, della direttiva, nelle more della decisione della Commissione europea nel caso di cui al comma 1, lettera f), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può applicare le disposizioni alternative di cui all'allegato IX.
6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica a tutte le parti interessate le deroghe autorizzate dalla Commissione europea e le eventuali raccomandazioni della Commissione stessa sulle specifiche che devono essere applicate.

CAPO III COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

Art. 9

Immissione sul mercato di componenti di interoperabilità

1. I componenti di interoperabilità possono essere immessi sul mercato soltanto se consentono di realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario soddisfacendo i requisiti essenziali e se sono usati nel loro campo di impiego conformemente alla loro destinazione nonché installati e sottoposti a corretta manutenzione. Tali disposizioni non si applicano se tali componenti vengono immessi sul mercato per altre applicazioni.
2. I componenti di interoperabilità preliminarmente al loro impiego non sono soggetti a verifiche ulteriori rispetto a quelle compiute in un altro Stato membro della Comunità europea nell'ambito della procedura relativa alla dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, i cui elementi sono indicati nell'allegato IV.

Art. 10

Conformità o idoneità all'impiego

1. I componenti di interoperabilità sono considerati conformi ai pertinenti requisiti essenziali se muniti della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, i cui elementi sono indicati nell'allegato IV.
2. Ogni componente di interoperabilità è sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nella pertinente STI ed è munito del relativo certificato.

3. Un componente d'interoperabilità soddisfa i requisiti essenziali se e' conforme alle condizioni stabilite dalla relativa STI o alle specifiche europee elaborate per soddisfare tali condizioni. I componenti di interoperabilità sono sottoposti a interventi di verifica e manutenzione da parte degli utilizzatori, atti ad accertare e garantire, nel tempo, il mantenimento dei requisiti essenziali.
4. I pezzi di ricambio dei sottosistemi già messi in servizio al momento dell'entrata in vigore della corrispondente STI possono essere installati negli stessi senza dover essere sottoposti alla procedura di cui al comma 2.
5. Le STI possono prevedere un periodo di transizione per i prodotti ferroviari che esse identificano come componenti di interoperabilità già immessi sul mercato al momento della loro entrata in vigore. Tali componenti devono soddisfare i requisiti di cui all'articolo 9, comma 1.

Art. 11

Non conformità delle specifiche europee ai requisiti essenziali

1. Qualora risulti che determinate specifiche europee non soddisfano i requisiti essenziali, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti consulta il Comitato di cui all'articolo 29 della direttiva.

Art. 12

Procedura relativa alla dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego

1. La dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità e' redatta, prima dell'immissione sul mercato, dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità, applicando le disposizioni previste dalle STI.
2. Qualora la STI corrispondente lo richieda, la valutazione di conformità o di idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità e' effettuata da un organismo notificato a richiesta del fabbricante o del suo mandatario, stabilito nella Comunità.
3. Qualora i componenti di interoperabilità sono oggetto di altre direttive comunitarie concernenti altri aspetti, la dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, di cui al presente decreto, deve indicare che i componenti di interoperabilità rispondono anche ai requisiti di queste altre direttive.
4. Gli obblighi di cui ai commi 1, 2 e 3, qualora non assolti dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità, sono a carico di chiunque immetta sul mercato i componenti di interoperabilità o assembla i medesimi componenti o parti degli stessi di diversa origine, o fabbrica i componenti per uso proprio.
5. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 13, quando si accerta che la dichiarazione CE di conformità è stata indebitamente rilasciata, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità sono tenuti, se necessario, a rimettere il componente di interoperabilità in conformità e a far cessare l'infrazione. Nel caso in cui la non conformità persista, vengono adottate tutte le misure opportune per limitare o vietare l'immissione sul mercato del componente di interoperabilità di cui si tratta o assicurarne il ritiro dal mercato, secondo le procedure di cui all'articolo 13.

6. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque immette sul mercato componenti di interoperabilità privi di requisiti essenziali o con irregolare dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego o privi della stessa e' soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro.
7. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque installa ed utilizza componenti di interoperabilità in modo difforme dalla loro destinazione e' soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro.
8. Le disposizioni di cui ai commi 6 e 7 non ostano all'immissione sul mercato di tali componenti per altre applicazioni.

Art. 13

Non conformità dei componenti di interoperabilità ai requisiti essenziali

1. Se un gestore dell'infrastruttura, un'impresa ferroviaria o un ente appaltante, constata che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato in esercizio conformemente alla sua destinazione rischia di non soddisfare i requisiti essenziali, adotta, per quanto di competenza, ogni misura urgente necessaria per limitarne il campo di applicazione o per vietarne l'impiego, ed informa immediatamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia.
2. Qualora l'Agenzia, anche su indicazione di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria o di un ente appaltante, ritenga che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato in esercizio conformemente alla sua destinazione, rischia di non soddisfare i requisiti essenziali, adotta le misure necessarie per limitarne il campo di applicazione, per vietarne l'impiego o finalizzate a ritirarlo dal mercato ed informa immediatamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, esponendone i motivi e precisando, in particolare, se la non conformità deriva da un'inosservanza dei requisiti essenziali, da una scorretta applicazione delle specifiche europee (a condizione che sia invocata l'applicazione di queste specifiche) o da una carenza delle specifiche europee. In quest'ultimo caso la comunicazione e' inviata anche al Ministero dello sviluppo economico.
3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa immediatamente la Commissione europea delle misure adottate e delle motivazioni di cui al comma 2.
4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotta, nei casi di cui al comma 2, provvedimenti conformi alle conclusioni comunicate dalla Commissione europea.
5. Qualora risulti, anche su indicazione dell'Agenzia, di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria, di un ente appaltante o di un fabbricante, che determinate specifiche europee utilizzate, direttamente o indirettamente, ai fini delle attività regolate dalle direttive non soddisfano i requisiti essenziali, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richiede alla Commissione l'attivazione della procedura di cui all'articolo 11.
6. Nei casi di irregolarità di cui all'articolo 12, comma 6, e comunque in tutti i casi in cui risulti che il componente di interoperabilità non e' conforme ai requisiti essenziali o non e' idoneo all'impiego, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità o l'utilizzatore del componente provvedono alla sua regolarizzazione ai sensi del presente decreto. Qualora la non conformità persista si procede in conformità a quanto riportato ai commi 2, 3 e 4.

7. I provvedimenti di cui ai commi 1, 2 e 4 sono motivati e comunicati al fabbricante o ai suoi mandatarî stabiliti nella Comunità e all'utilizzatore, che sono tenuti a sostenere tutte le spese conseguenti ai medesimi provvedimenti.

CAPO IV SOTTOSISTEMI

Art. 14

Procedura di messa in servizio

1. Fatto salvo il Capo V, l'Agenzia autorizza la messa in servizio dei sottosistemi strutturali, costitutivi del sistema ferroviario, che sono installati o gestiti sul territorio nazionale, soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i pertinenti requisiti essenziali, nel momento in cui siano integrati nel sistema ferroviario. L'Agenzia verifica in particolare la compatibilità tecnica di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono integrati e l'integrazione di tali sottosistemi in condizioni di sicurezza, conformemente all'articolo 5, comma 4, del decreto legislativo n. 162 del 2007 e all'articolo 6, comma 3, della direttiva 2004/49/CE.
2. L'Agenzia verifica che, prima di essere messi in servizio, tali sottosistemi rispettino, laddove applicabili, le prescrizioni delle STI in fatto di gestione e manutenzione.
3. La verifica ha luogo successivamente alla messa in servizio di detti sottosistemi, utilizzando le procedure di valutazione e di verifica previste nelle pertinenti STI strutturali e funzionali:
 - a) per le infrastrutture, nell'ambito del rilascio e del controllo delle autorizzazioni di sicurezza a norma dell'articolo 15 del decreto legislativo n. 162 del 2007;
 - b) per i veicoli, nell'ambito del rilascio e del controllo dei certificati di sicurezza a norma dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 162 del 2007.

Art. 15

Libera circolazione dei sottosistemi

1. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 14, comma 1, non è consentito vietare, limitare od ostacolare la costruzione, la messa in servizio e l'esercizio di sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, che sono conformi ai requisiti essenziali. In particolare, non possono esigersi verifiche che sono già state compiute:
 - a) nell'ambito della procedura concernente la dichiarazione CE di verifica, i cui elementi sono indicati nell'allegato V, o in altri Stati membri, prima o dopo l'entrata in vigore del presente decreto, al fine di verificare la conformità con identici requisiti nelle medesime condizioni operative;
 - b) in altri Stati membri, prima o dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, al fine di verificare la conformità con identici requisiti nelle medesime condizioni operative.

Art. 16

Conformità alle STI e alle norme nazionali

1. Si considerano interoperabili e conformi ai requisiti essenziali ad essi applicabili i sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, muniti della dichiarazione CE di verifica di cui all'allegato V.
2. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie assicurano, ciascuno per la propria parte di sistema, al momento in cui i sottosistemi sono integrati nel sistema, la coerenza di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono integrati.
3. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie assicurano, ciascuno per la propria parte di sistema, la gestione e il mantenimento dei sottosistemi conformemente ai relativi requisiti essenziali, ricorrendo, a tale fine, alle procedure di valutazione e di verifica previste nelle pertinenti STI strutturali e funzionali. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie verificano, al momento della messa in servizio e in seguito regolarmente, che i sottosistemi siano gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali ad essi applicati.
4. La verifica dell'interoperabilità, nel rispetto dei requisiti essenziali, di un sottosistema di natura strutturale, costitutivo del sistema ferroviario, è compiuta con riferimento alle STI, se esistenti.
oppure
5. L'Agenzia predispone, per ogni sottosistema, un elenco delle norme tecniche in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti lo notifica alla Commissione europea qualora non esista una STI pertinente oppure una deroga sia stata notificata in applicazione dell'articolo 8 oppure un caso specifico necessiti l'applicazione di norme tecniche non riprese nella STI pertinente.
6. L'elenco è notificato ogni qualvolta è modificato l'elenco delle norme tecniche, già notificate conformemente all'articolo 16, paragrafo 3, della direttiva 96/48/CE e all'articolo 16, paragrafo 3, della direttiva 2001/16/CE oppure dopo che la deroga è stata notificata oppure dopo la pubblicazione della STI in questione. In tale occasione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti designa inoltre gli organismi incaricati di espletare, con riferimento a tali norme tecniche, la procedura di verifica di cui all'articolo 17.
7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rende disponibile, su richiesta della Commissione europea, il testo integrale delle norme notificate. Possono non essere notificate norme e restrizioni di natura strettamente locale. In tal caso, di tali norme e restrizioni deve essere fatto cenno nei registri dell'infrastruttura di cui all'articolo 35.
8. L'Agenzia provvede a che le norme tecniche vincolanti siano pubblicate e messe a disposizione di tutti i gestori delle infrastrutture, delle imprese ferroviarie, dei richiedenti le autorizzazioni di messa in servizio in un linguaggio chiaro che possa essere compreso dalle parti interessate.

Art. 17

Procedura per la redazione della dichiarazione «CE» di verifica

1. Al fine di redigere la dichiarazione CE di verifica, il richiedente invita l'organismo notificato di propria scelta, prima che il sottosistema sia immesso in servizio, ad avviare la procedura di verifica CE di cui all'allegato VI. Il richiedente può essere l'ente appaltante o il fabbricante o il rispettivo mandatario stabilito nella Comunità.
2. La procedura di verifica CE di un sottosistema, effettuata dall'organismo notificato, inizia dalla fase di progettazione e prosegue per tutto il periodo di costruzione fino alla fase di omologazione, precedente l'entrata in servizio del sottosistema. Detta procedura comprende

anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato, sulla scorta delle informazioni disponibili nella STI pertinente e nei registri di cui agli articoli 34 e 35.

3. L'ente appaltante o il suo mandatario stabilito nella Comunità che richiede a un organismo notificato di istruire la procedura di verifica CE di un sottosistema strutturale mette a disposizione dello stesso organismo la documentazione tecnica necessaria relativa alle caratteristiche del sottosistema.
4. All'organismo notificato compete la preparazione della documentazione tecnica di accompagnamento alla dichiarazione CE di verifica di cui all'allegato VI. La documentazione tecnica contiene tutti i documenti necessari relativi alle caratteristiche del sottosistema, nonché eventualmente tutti i documenti che attestano la conformità dei componenti di interoperabilità. Essa contenere altresì tutti gli elementi relativi alle condizioni e ai limiti di utilizzazione, alle istruzioni di manutenzione, di sorveglianza continua o periodica, di regolazione e riparazione.
5. L'organismo notificato può rilasciare dichiarazioni intermedie di verifica per coprire determinate fasi delle procedure di verifica o determinate parti del sottosistema. In questo caso si applica la procedura di cui all'allegato VI.
6. Se le STI pertinenti lo permettono, l'organismo notificato può rilasciare certificati di conformità per una serie di sottosistemi o talune loro parti.
7. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque utilizza, nel sistema ferroviario transeuropeo nazionale, un sottosistema strutturale in modo difforme dalla sua destinazione è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria che può variare fra 15.000 euro e 100.000 euro.

Art. 18

Mancato rispetto dei requisiti essenziali da parte dei sottosistemi

1. Se l'Agenzia, anche su segnalazione del gestore dell'infrastruttura o delle imprese ferroviarie, constata che un sottosistema in esercizio munito della dichiarazione CE di verifica, corredata della documentazione tecnica, non soddisfa interamente le disposizioni del presente decreto e in particolare i requisiti essenziali, può richiedere l'esecuzione di verifiche supplementari con spese a carico dell'ente appaltante, informandone il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa senza ritardo la Commissione europea delle richieste di verifica supplementare di cui al comma 1, esponendone i motivi e precisando se la non completa conformità alle disposizioni del presente derivi:
 - a) dal mancato rispetto dei requisiti essenziali o di una STI o da una scorretta applicazione di una STI;
 - b) da una carenza di una STI. In questo caso si applica la procedura di modifica della STI di cui all'articolo 6.

Art. 19

Messa in servizio di sottosistemi esistenti a seguito di rinnovo o ristrutturazione

1. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema in esercizio l'ente appaltante o il fabbricante depositano un fascicolo con la descrizione del progetto presso l'Agenzia. L'Agenzia esamina il fascicolo e, tenendo conto della strategia di attuazione indicata nella STI applicabile,

decide se l'importanza dei lavori giustifichi la necessità di una nuova autorizzazione di messa in servizio ai sensi del presente decreto. Tale autorizzazione è necessaria ogni qualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato può risentirne. L'Agenzia decide entro quattro mesi dalla presentazione del dossier completo da parte del richiedente.

2. Qualora sia necessaria una nuova autorizzazione, l'Agenzia decide in quale misura le STI debbano essere applicate al progetto e lo comunica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che notifica la decisione alla Commissione europea e agli altri Stati membri, specificando:
 - a) il motivo per cui la o le STI non sono applicate completamente;
 - b) le caratteristiche tecniche che si applicano in sostituzione della STI;
 - c) gli organismi incaricati di applicare, nel caso di queste caratteristiche, la procedura di verifica di cui all'articolo 17.

CAPO V VEICOLI

Art. 20

Autorizzazione di messa in servizio dei veicoli

1. Prima di essere usato su una rete, un veicolo è oggetto di un'autorizzazione di messa in servizio da parte dell'Agenzia, salvo disposizione contraria del presente capo.
2. Un veicolo conforme alle STI è autorizzato a norma degli articoli 21 o 22.
3. Un veicolo non conforme alle STI è autorizzato a norma degli articoli 23 o 24.
4. Un veicolo conforme a un tipo autorizzato è autorizzato a norma dell'articolo 25.
5. Un'autorizzazione rilasciata dall'Agenzia è riconosciuta in tutti gli altri Stati membri, fermo restando il disposto degli articoli 22 e 24 concernenti le autorizzazioni complementari. Su indicazione dell'Agenzia, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiarisce, attraverso specifiche disposizioni normative di attuazione del presente decreto, da emanare con provvedimento di natura non regolamentare, se siano necessarie ulteriori autorizzazioni ai sensi delle pertinenti disposizioni dell'articolo 22 nel caso di veicoli conformi alle STI o dell'articolo 24 nel caso di veicoli non conformi.
6. Tutte le domande di autorizzazione di messa in servizio sono oggetto di una decisione dell'Agenzia, a norma degli articoli 21 e 22 o degli articoli 23 e 24. L'autorizzazione di messa in servizio di cui al comma 1 può contemplare condizioni di utilizzazione ed altre restrizioni.
7. Le decisioni negative dell'Agenzia rispetto alla messa in servizio di un veicolo ferroviario sono debitamente motivate. Entro un mese dalla ricezione della notifica della decisione negativa il richiedente può presentare all'Agenzia stessa una richiesta di riesame per motivi debitamente comprovati. L'Agenzia dispone di un termine di due mesi a partire dalla ricezione del ricorso per confermare o revocare la propria decisione. Se la decisione negativa è confermata, il richiedente può chiedere all'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari che la decisione sia riesaminata per motivi debitamente comprovati.
8. In assenza di una decisione, ex articoli 22 comma 7, e 24 comma 5, da parte dell'Agenzia entro i termini prescritti, la messa in servizio del veicolo ferroviario in questione si considera autorizzata dopo che sia trascorso un periodo di tre mesi dalla scadenza dei termini suddetti. Le autorizzazioni concesse in applicazione del presente comma sono valide unicamente sulla rete per la quale l'Agenzia non abbia provveduto entro i termini prescritti.

9. Nel caso in cui l'Agenzia intenda revocare un'autorizzazione di messa in servizio da essa stessa rilasciata o un'autorizzazione in possesso del richiedente a norma del comma 8, utilizza la procedura di revisione dei certificati di sicurezza di cui all'articolo 14, comma 8, del decreto legislativo n. 162 del 2007 o, se applicabile, la procedura di revisione delle autorizzazioni di sicurezza di cui all'articolo 15, comma 4, del predetto decreto.
10. In caso di procedura di ricorso, l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari può richiedere all'ERA un parere ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 10, della direttiva.
11. Nel caso di veicoli che circolano dal territorio nazionale verso un paese terzo o viceversa su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale della Comunità e per i quali può essere concessa una deroga a norma dell'articolo 8, comma 5, o che sono soggetti a casi specifici, le norme nazionali di cui agli articoli 21 e 23 possono includere accordi internazionali nella misura in cui essi sono compatibili con la normativa comunitaria.
12. Le autorizzazioni di messa in servizio rilasciate prima del 19 luglio 2008, comprese quelle rilasciate in virtù di accordi internazionali, in particolare RIC (regolamento internazionale carrozze) e RIV (regolamento internazionale veicoli), restano valide alle condizioni alle quali sono state rilasciate. Tale disposizione prevale sugli articoli da 21 a 24.
13. L'Agenzia può concedere autorizzazioni di messa in servizio per una serie di veicoli, comunicando al richiedente la procedura da seguire.
14. Le autorizzazioni alla messa in servizio rilasciate ai sensi del presente articolo non inficiano le altre condizioni imposte alle imprese ferroviarie e ai gestori d'infrastruttura per operare tali veicoli sulla pertinente rete, a norma degli articoli 13, 14 e 15 del decreto legislativo n. 162 del 2007.

Art. 21

Prima autorizzazione di messa in servizio dei veicoli conformi alle STI

1. Il presente articolo si applica ai veicoli conformi alle STI pertinenti in vigore alla data di messa in servizio, a condizione che esse prevedano un numero sufficiente di requisiti essenziali e che le STI applicabili al materiale rotabile siano entrate in vigore.
2. La prima autorizzazione è rilasciata dall'Agenzia secondo i criteri seguenti:
 - a) quando tutti i sottosistemi strutturali di un veicolo sono stati autorizzati conformemente alle disposizioni del capo IV, l'autorizzazione è rilasciata senza ulteriori verifiche;
 - b) nel caso di veicoli provvisti di tutte le necessarie dichiarazioni CE di verifica di cui all'articolo 17, i criteri che l'Agenzia può verificare per rilasciare l'autorizzazione di messa in servizio possono riguardare solo:
 - 1) la compatibilità tecnica fra i sottosistemi pertinenti del veicolo e la loro integrazione in condizioni di sicurezza, conformemente all'articolo 14, paragrafo 1;
 - 2) la compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete in questione;
 - 3) le norme nazionali applicabili ai punti in sospeso;
 - 4) le norme nazionali applicabili ai casi specifici debitamente identificati nelle STI pertinenti.

Art. 22

Autorizzazioni supplementari per la messa in servizio dei veicoli conformi alle STI

1. La messa in servizio dei veicoli totalmente conformi a STI che contemplano tutti gli aspetti dei sottosistemi pertinenti, senza casi specifici o punti in sospeso strettamente attinenti alla compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete, non è soggetta ad autorizzazioni supplementari, purché i veicoli circolino su reti conformi alle STI negli altri Stati membri o alle condizioni specificate nelle corrispondenti STI.
2. In caso di veicoli messi in servizio ai sensi dell'articolo 21, ma non menzionati al comma 1, per i quali gli altri Stati membri decidono se sul loro territorio siano necessarie autorizzazioni supplementari, sono applicabili i commi da 3 a 7.
3. Il richiedente l'autorizzazione presenta all'Agenzia un fascicolo relativo al veicolo o al tipo di veicolo, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:
 - a) l'attestazione che il veicolo è autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro conformemente all'articolo 21;
 - b) una copia del fascicolo tecnico di cui all'allegato VI. Ciò include, per i veicoli dotati di dispositivi di registrazione dei dati, informazioni sulla procedura di raccolta dei dati, che consentono la lettura e la valutazione, sempre che tali dati non siano armonizzati dalle corrispondenti STI;
 - c) i registri relativi alla manutenzione e, ove applicabile, alle modifiche tecniche apportate al veicolo dopo l'autorizzazione;
 - d) l'attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il veicolo è compatibile con le infrastrutture e con le installazioni fisse (fra cui condizioni climatiche, sistema di fornitura dell'energia, controllo-comando e sistema di segnalamento, scartamento dei binari e sagoma dell'infrastruttura, carico assiale massimo ammissibile e altri vincoli di rete).
4. I criteri che l'Agenzia verifica possono riguardare solo:
 - a) la compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete in questione incluse le norme nazionali applicabili ai punti in sospeso necessarie per assicurare tale compatibilità,
 - b) le norme nazionali applicabili ai casi specifici debitamente identificati nelle STI pertinenti.
5. Per la verifica dei criteri di cui al comma 4, l'Agenzia può esigere che le siano trasmesse informazioni complementari, che siano effettuate analisi del rischio a norma dell'articolo 6, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/49/CE o che siano effettuati collaudi sulla rete. Tuttavia, una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 26 del presente decreto l'Agenzia può effettuare tale verifica solamente in relazione alle norme nazionali appartenenti ai gruppi B o C di tale documento.
6. L'Agenzia definisce, previa consultazione del richiedente l'autorizzazione, la portata e il contenuto delle informazioni complementari, delle analisi di rischio o dei collaudi richiesti. Il gestore dell'infrastruttura, sentito il richiedente, si adopera con ogni mezzo affinché eventuali collaudi siano effettuati entro tre mesi dalla presentazione della sua domanda. Se del caso, l'Agenzia adotta misure affinché i collaudi possano essere effettuati.

7. L'Agenzia decide in merito alle domande di autorizzazione di messa in servizio presentate ai sensi del presente articolo senza indugio e, al più tardi:
 - a) entro due mesi dall'invio del fascicolo di cui al paragrafo 3;
 - b) se del caso, entro un mese dall'invio delle informazioni complementari richieste dall'Agenzia stessa;
 - c) se del caso, entro un mese dalla comunicazione dei risultati dei collaudi richiesti dall'Agenzia stessa.

Art. 23.

Prima autorizzazione di messa in servizio dei veicoli non conformi alle STI

1. Il presente articolo si applica ai veicoli non conformi alle STI applicabili in vigore alla data di messa in servizio, inclusi i veicoli oggetto di deroga, o quando un numero significativo dei requisiti essenziali non sia stato previsto da una o più STI.
2. La prima autorizzazione è valida soltanto sulla rete nazionale ed è rilasciata dall'Agenzia secondo i criteri seguenti:
 - a) agli eventuali aspetti tecnici contemplati da una STI si applica la procedura di verifica CE;
 - b) agli altri aspetti tecnici si applicano le norme nazionali notificate a norma dell'articolo 16 comma 5 e dell'articolo 12 del decreto legislativo 162/2007.

Articolo 24

Autorizzazioni supplementari per la messa in servizio dei veicoli non conformi alle STI

1. Per i veicoli autorizzati ad essere messi in servizio in uno Stato membro a norma dell'articolo 20, comma 12, o dell'articolo 23, l'Agenzia può decidere, a norma del presente articolo, che per la messa in servizio sul territorio nazionale sono necessarie autorizzazioni supplementari.
2. Il richiedente l'autorizzazione presenta all'Agenzia un fascicolo tecnico relativo al veicolo o al tipo di veicolo, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:
 - a) l'attestazione che il veicolo è autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro e la documentazione relativa alla procedura seguita per dimostrare che esso è conforme ai requisiti vigenti in materia di sicurezza, comprese, se del caso, informazioni sulle deroghe vigenti o concesse a norma dell'articolo 8;
 - b) i dati tecnici, il programma di manutenzione e le caratteristiche operative; ciò include, per i veicoli dotati di dispositivi di registrazione dei dati, informazioni sulla procedura di raccolta dei dati, che consentono la lettura e la valutazione, così come previsto dall'articolo 20, comma 2, lettera c), del decreto legislativo n.162/2007;

- c) i registri relativi allo stato di servizio, alla manutenzione e, ove necessario, alle modifiche tecniche apportate al veicolo dopo l'autorizzazione;
 - d) attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il veicolo è compatibile con le infrastrutture e con le installazioni fisse (fra cui condizioni climatiche, sistema di fornitura dell'energia, controllo-comando e sistema di segnalamento, scartamento dei binari e sagoma dell'infrastruttura, carico assiale massimo ammissibile e altri vincoli di rete).
3. I dati di cui al comma 2, lettere a) e b), non possono essere contestati dall'Agenzia, a meno che questa non dimostri, senza pregiudizio per l'articolo 15, l'esistenza di un serio rischio sotto il profilo della sicurezza. Una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 26, l'Agenzia non può richiamarsi a questo riguardo a una norma di cui al gruppo A di detto documento.
 4. L'Agenzia può esigere che le siano trasmesse informazioni complementari, che siano effettuate analisi del rischio a norma dell'articolo 6, comma 3, lettera a), della direttiva 2004/49/CE o che siano effettuati collaudi sulla rete per verificare la conformità degli elementi di cui al paragrafo 2, lettere c) e d), del presente articolo rispetto alle norme nazionali vigenti che sono state notificate alla Commissione a norma dell'articolo 12 del decreto legislativo 162/2007 o dell'articolo 16 del presente decreto. Tuttavia, una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 27 del presente decreto, l'Agenzia può effettuare tale verifica solamente in relazione alle norme nazionali appartenenti ai gruppi B o C elencati in detto documento. L'Agenzia definisce, previa consultazione con il richiedente l'autorizzazione, la portata e il contenuto delle informazioni complementari, delle analisi di rischio o dei collaudi richiesti. Il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera affinché gli eventuali collaudi siano effettuati entro tre mesi dalla presentazione della domanda. Se del caso, l'Agenzia adotta misure affinché i collaudi possano essere effettuati.
 5. L'Agenzia decide in merito alle domande di autorizzazione di messa in servizio presentate ai sensi del presente articolo senza indugio e, al più tardi:
 - a) entro quattro mesi dall'invio della documentazione tecnica di cui al comma 2;
 - b) se del caso, entro due mesi dall'invio delle informazioni complementari o delle analisi del rischio richieste ai sensi del comma 4;
 - c) se del caso, due mesi dopo la comunicazione dei risultati dei collaudi richiesti ai sensi del comma 4.

Articolo 25

Autorizzazione di tipi di veicoli

1. L'Agenzia può rilasciare autorizzazioni di tipi di veicoli. Se l'Agenzia autorizza un veicolo, autorizza allo stesso tempo il tipo di veicolo.
2. Un veicolo conforme a un tipo già autorizzato in uno Stato membro è autorizzato dall'Agenzia sulla base di una dichiarazione di conformità a tale tipo presentata dal richiedente senza ulteriori verifiche. Tuttavia qualora siano modificate le pertinenti disposizioni delle STI o delle norme nazionali in base alle quali un tipo di veicolo è stato autorizzato, l'Agenzia decide se le autorizzazioni già rilasciate restano valide o se devono essere rinnovate. I criteri che l'Agenzia verifica in caso di rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicoli possono riguardare solo le

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

3. La dichiarazione di conformità al tipo è redatta, conformemente al modello adottato dalla Commissione Europea, secondo le:
 - a) procedure di verifica delle pertinenti STI per i veicoli conformi alle STI;
 - b) procedure di verifica definite nei moduli D o E della decisione 93/465/CEE, per i veicoli non conformi alle STI ovvero secondo una procedura di verifica adottata ad hoc dalla Commissione.
4. Il richiedente può chiedere un'autorizzazione di un tipo in più Stati membri contemporaneamente. In tal caso l'Agenzia coopera con le autorità nazionali di sicurezza degli stati membri interessati al fine di semplificare la procedura e di ridurre al minimo gli sforzi amministrativi.
5. Le autorizzazioni del tipo sono registrate nel Registro europeo dei tipi autorizzati di cui all'articolo 34. Tale registro specifica lo Stato membro o gli Stati membri in cui un tipo di veicolo è autorizzato.

Articolo 26

Classificazione delle norme nazionali

1. Per facilitare lo svolgimento della procedura di autorizzazione di messa in servizio dei veicoli di cui all'articolo 24, le norme nazionali sono classificate come previsto all'allegato VII.

CAPO VI

ORGANISMI NOTIFICATI

Articolo 27

Organismi notificati

1. Il Ministero dello sviluppo economico notifica alla Commissione ed agli altri Stati membri gli organismi incaricati della procedura di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego di cui all'articolo 12 e della procedura di verifica di cui all'articolo 17, indicando per ciascuno di essi il settore di competenza ed il numero di identificazione ottenuto previamente dalla Commissione europea.
2. Gli organismi che intendono essere notificati in uno o più settori dell'interoperabilità, ai fini dello svolgimento delle valutazioni di cui agli articoli 12 e 17, devono dimostrare il possesso dei requisiti di cui all'allegato VIII. Gli organismi, in particolare, devono dimostrare la qualificazione dei laboratori di cui intendono avvalersi e dei quali devono garantire la piena idoneità e rispondenza ai requisiti.
3. La domanda per il riconoscimento ai fini della notifica è presentata secondo lo schema di cui all'allegato X.
4. Ai fini del riconoscimento dell'organismo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede all'istruttoria per la verifica dei requisiti previsti dall'allegato VIII. Per tale verifica è preventivamente condotta l'analisi della documentazione prevista dall'allegato X; qualora la

stessa risulti completa e conforme è disposta almeno una successiva verifica ispettiva estesa anche ai laboratori di prova di cui l'organismo dichiara di avvalersi.

5. La verifica ispettiva presso la sede dell'organismo candidato accerta l'esistenza dei requisiti minimi previsti dall'allegato VIII, nonché l'attuazione della struttura organizzativa e l'adozione di adeguate procedure di funzionamento correlate agli stessi requisiti. La verifica ispettiva inoltre accerta l'adozione da parte dell'organismo delle procedure di qualificazione dei laboratori preposti alle prove, che devono operare in conformità alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025, e successive modificazioni.
6. I laboratori dei quali l'organismo dichiara di avvalersi dispongono di personale, attrezzature e competenze in conformità alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modificazioni, nonché, per le prove in campo ferroviario rientranti nei settori di cui all'allegato XI, dispongono di personale, attrezzature e competenze specifiche indicate nell'allegato XI.
7. Per i laboratori preposti alle prove dei sottosistemi che richiedono interventi sulle linee ferroviarie e sui veicoli sono definite, previa approvazione del gestore dell'infrastruttura, dall'organismo notificato che ha dichiarato di avvalersi degli stessi, le procedure necessarie a garantire la sicurezza delle prove e del personale. In tale caso l'organismo notificato dispone di personale abilitato alla protezione dei cantieri di lavoro.
8. Il grado di approfondimento della verifica ispettiva tiene conto dell'eventuale accreditamento dell'organismo in conformità alle norme applicabili della serie UNI CEI EN 45000, e successive modificazioni, relative alle organizzazioni proposte alle attività di certificazione e ispezione.
9. L'esito della verifica è motivatamente comunicato al richiedente entro il termine di centoventi giorni dalla ricezione della domanda, fermo restando che i termini di cui sopra si intendono interrotti in caso di richieste di integrazione.

Art. 28

Sospensione e revoca

1. Il riconoscimento è sospeso, con apposito provvedimento, per un periodo da uno a sei mesi quando sono accertate gravi o ripetute irregolarità da parte dell'organismo notificato nell'attività di valutazione o verifica ovvero qualora dall'attività di vigilanza emerga il venire meno dei requisiti prescritti.
2. Decorso il termine di cui al comma 1, il provvedimento di sospensione è ritirato a seguito dell'accertata rimozione delle irregolarità o carenze.
3. Il riconoscimento è revocato, con apposito provvedimento, nel caso in cui l'organismo notificato non ottempera, con le modalità e i tempi indicati, a quanto stabilito nel provvedimento di sospensione.
4. I provvedimenti relativi alla sospensione e revoca adottati, sono comunicati all'organismo notificato, alla Commissione europea e agli altri Stati membri.
5. Nel caso in cui l'organismo notificato, del quale è accertato il mancato soddisfacimento di uno o più requisiti previsti all'allegato VIII, sia stato notificato da un altro Stato membro, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ne informa la Commissione europea.

Art. 29
Rinnovo

1. Il riconoscimento ai fini della notifica ha durata quinquennale ed e' rinnovato a richiesta dell'organismo notificato interessato.
2. Ai fini del rinnovo, l'organismo notificato deve presentare, con almeno sei mesi di anticipo rispetto alla data di scadenza, la relativa domanda in conformita' all'articolo 27.
3. La domanda di rinnovo segue l'iter previsto per il primo riconoscimento, concludendosi con il rilascio di un nuovo provvedimento di riconoscimento, qualora sussistano le condizioni richieste, ovvero con il diniego motivato in caso di esito negativo.

Art. 30
Attività di vigilanza

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vigila sulle attività degli organismi notificati ai sensi del presente decreto, adottando idonei provvedimenti ispettivi, di propria iniziativa ovvero su richiesta dei soggetti preposti all'utilizzo dei sottosistemi o dei componenti, anche mediante verifiche a campione delle certificazioni rilasciate. A tale fine gli organismi notificati comunicano ogni anno all'amministrazione medesima le certificazioni emesse, allegando i rapporti sulle prove effettuate dai laboratori, oltre ogni altra utile informazione richiesta circa le attività svolte.
2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dispone, con periodicità almeno annuale per ciascun soggetto, visite di vigilanza presso gli organismi notificati e ove ritenuto necessario presso i laboratori di cui essi si avvalgono, al fine di verificare la sussistenza dei requisiti previsti e la regolarità delle operazioni svolte.

Art. 31
Disposizioni relative alle spese in materia di organismi notificati

1. Ai sensi dell'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52 e dell'articolo 9 della legge 4 febbraio 2005, n. 11, le spese relative alle procedure finalizzate al riconoscimento degli organismi notificati di cui all'articolo 27, quelle relative alle successive visite di vigilanza e per il rinnovo della notifica sono a carico degli organismi stessi, non pubblici.
2. Le spese relative ai controlli sulla attività svolta dagli organismi notificati, sono a carico di tutti gli organismi medesimi, non pubblici.
3. Le suddette spese sono determinate sulla base dei costi effettivi dei servizi resi e degli oneri relativi alle prestazioni ed ai controlli.
4. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono determinate, e possono essere aggiornate ogni due anni, le tariffe relative al rimborso dei costi effettivamente sostenuti per le attività di cui ai commi 1 e 2, e le modalità di versamento di tali proventi all'entrata del bilancio dello Stato

CAPO VII REGISTRI DELLA RETE E DEI VEICOLI

Articolo 32

Sistema di numerazione dei veicoli

1. Qualsiasi veicolo messo in servizio nel sistema ferroviario della Comunità reca un numero europeo del veicolo (NEV), che gli è attribuito al rilascio della prima autorizzazione di messa in servizio.
2. Il richiedente la prima autorizzazione è parimenti responsabile di apporre sul veicolo il NEV che è stato ad esso attribuito.
3. Il NEV è indicato nella STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.
4. Ad ogni veicolo è attribuito un solo NEV, salvo disposizione contraria della STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.
5. In deroga al comma 1, nel caso di veicoli utilizzati o destinati ad essere utilizzati da o verso paesi terzi il cui scartamento è diverso da quello della rete ferroviaria principale della Comunità, l'Agenzia può accettare veicoli chiaramente identificati in base a un sistema di codifica diverso.

Articolo 33

Registro nazionale dei veicoli

1. L'Agenzia assicura che a seguito dell'autorizzazione alla messa in servizio di materiale rotabile a ciascun veicolo venga attribuito un codice di identificazione alfanumerico.
2. Il codice deve essere apposto su ciascun veicolo e figurare in un registro di immatricolazione nazionale istituito presso la medesima Agenzia che soddisfa i seguenti criteri:
 - a) rispetta le specifiche comuni definite al comma 3;
 - b) e' accessibile alle autorità preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi comunitari designati a norma degli articoli 6 e 18 del decreto legislativo 162/2007, nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza, nonché all'ERA, alle imprese ferroviarie e ai gestori delle infrastrutture e alle persone/organizzazioni che immatricolano veicoli o che figurano nel registro.
3. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo procedure definite a livello comunitario. Questi progetti di specifiche includono: il contenuto, il formato dei dati, l'architettura funzionale e tecnica, le modalità operative, incluse le modalità per lo scambio

di dati, le norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Per ciascun veicolo il registro deve contenere almeno le seguenti informazioni:

- a) il NEV;
 - b) estremi della dichiarazione CE di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;
 - c) estremi del registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati indicato all'articolo 34;
 - d) generalità del proprietario del veicolo o del suo detentore;
 - e) eventuali restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;
 - f) organismo responsabile della manutenzione (ECM);
 - g) dati critici in materia di sicurezza relativi al piano di manutenzione del veicolo.
4. Il titolare dell'immatricolazione comunica immediatamente all'Agenzia qualsiasi modifica dei dati trascritti nel registro di immatricolazione nazionale, la rotamazione del veicolo o la decisione di rinunciare all'immatricolazione dello stesso.
 5. Nelle more della realizzazione del collegamento tra i registri di immatricolazione nazionali degli Stati membri, ciascuna Agenzia aggiorna il proprio registro inserendovi le modifiche apportate da un'altra Autorità nazionale, limitatamente ai dati che lo riguardano.
 6. Nel caso di veicoli messi in servizio per la prima volta in un paese terzo, tali veicoli possono essere accettati anche se identificati in base a un sistema di codifica diverso, purché i dati corrispondenti a quelli elencati al comma 3, lettere, d), e) ed f), possano essere rintracciabili tramite il registro di immatricolazione nazionale.

Articolo 34

Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati

1. In caso di concessione, modifica, sospensione o revoca di un'autorizzazione del tipo, l'Agenzia informa l'ERA affinché questa possa aggiornare il registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati, istituito ai sensi dell'articolo 34 della direttiva.

Articolo 35

Registro dell'infrastruttura

1. L'Agenzia provvede alla pubblicazione di un registro dell'infrastruttura ed all'aggiornamento dello stesso con la periodicità stabilita dall'ERA ai sensi dell'articolo 35, paragrafo 2, della direttiva. Il registro riporta, per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessati, le caratteristiche principali e la loro concordanza con le caratteristiche prescritte dalle STI applicabili. A tal fine, ciascuna STI indica con precisione le informazioni che debbono figurare nel registro dell'infrastruttura.
2. Ai fini di cui al comma 1, i gestori dell'infrastruttura provvedono a pubblicare il registro dell'infrastruttura di competenza, aggiornandolo ogni volta si renda necessario ed a metterlo a disposizione dell'Agenzia per gli adempimenti conseguenti.
3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le altre amministrazioni interessate possono accedere ai dati relativi al registro di cui al comma 1.

Articolo 36

Abrogazioni

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogati:

Prot: RGS 0063425/2010

- a) il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 163
- b) l'articolo 9 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;
- c) il decreto del Ministro dei trasporti 11 dicembre 2007 di attuazione della direttiva 2007/32/CE.

2. Restano validi i provvedimenti adottati ai sensi dei citati decreti legislativi.

Art. 37

Disposizioni finanziarie

1. Dall'attuazione delle disposizioni del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.
2. Le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 38

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

ALLEGATO I AMBITO DI APPLICAZIONE

1. Sistema ferroviario transeuropeo convenzionale

1.1. Rete

La rete del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale è quella delle linee convenzionali della rete transeuropea dei trasporti individuate nella decisione n. 1692/96/CE.

Tale rete può essere suddivisa secondo le categorie seguenti:

- linee previste per il traffico «passeggeri»,
- linee previste per il traffico misto (passeggeri e merci);
- linee specialmente concepite o adattate per il traffico «merci»,
- nodi «passeggeri»,
- nodi merci, compresi i terminali intermodali,
- linee di collegamento degli elementi sopra elencati.

La rete di cui sopra comprende i sistemi di gestione del traffico, di posizionamento e di navigazione: gli impianti tecnici di elaborazione dati e di telecomunicazione previsti per il trasporto di passeggeri su lunga distanza e il trasporto di merci su tale rete, al fine di garantire un esercizio sicuro e armonioso della rete e una gestione efficace del traffico.

1.2. Veicoli

Il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale comprende tutti i veicoli atti a circolare su tutta o parte della rete ferroviaria transeuropea convenzionale, compresi:

- treni automotori termici o elettrici,
- macchine di trazione termiche o elettriche,
- vetture passeggeri,
- carri merci, compresi i veicoli progettati per il trasporto di autocarri.

Il materiale di costruzione e di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie mobili può essere incluso.

Ciascuna di tali categorie può essere suddivisa in:

- veicoli ad uso internazionale;
- veicoli ad uso nazionale.

2. Sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità

2.1. Rete

La rete del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità è quella delle linee ad alta velocità della rete transeuropea dei trasporti individuate nella decisione n. 1692/96/CE.

Le linee ad alta velocità comprendono:

- le linee appositamente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h,
- le linee appositamente adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h,
- le linee appositamente adattate per l'alta velocità, aventi carattere specifico a causa di vincoli topografici o relativi al rilievo o all'ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso. Questa categoria comprende anche le linee di interconnessione fra le reti ad alta velocità e quelle convenzionali, gli attraversamenti delle stazioni, gli accessi ai terminal, ai depositi ecc. che sono percorsi a velocità convenzionale dal materiale rotabile ad alta velocità.

La rete di cui sopra comprende i sistemi di gestione del traffico, di posizionamento e di navigazione, gli impianti tecnici di elaborazione dati e di telecomunicazione previsti per il trasporto su queste linee, al fine di garantire un esercizio sicuro e armonioso della rete e una gestione efficace del traffico.

2.2. Veicoli

Il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità comprende i veicoli progettati per circolare:

- ad una velocità di almeno 250 km/h sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità, pur permettendo, in determinate circostanze, di raggiungere velocità superiori a 300 km/h,
- o ad una velocità dell'ordine di 200 km/h sulle linee di cui al punto 2.1, se compatibile con il livello delle prestazioni di dette linee.

Inoltre, i veicoli progettati per circolare ad una velocità massima inferiore a 200 km/h atti a circolare su tutta o parte della rete transeuropea ad alta velocità, se compatibili con il livello delle prestazioni di tale rete, soddisfano i requisiti volti ad assicurare l'utilizzazione sicura su tale rete. A tal fine le STI per i veicoli convenzionali specificano anche i requisiti di utilizzazione sicura dei veicoli convenzionali sulle reti ad alta velocità.

3. Compatibilità del sistema ferroviario

La qualità del trasporto ferroviario europeo necessita tra l'altro di una forte compatibilità tra le caratteristiche della rete (nel senso lato del termine, ossia comprendente le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle dei veicoli (comprese le parti caricate a bordo di tutti i sottosistemi interessati). Da questa coerenza dipendono i livelli di prestazioni, sicurezza, qualità del servizio e relativi costi.

4. Estensione dell'ambito di applicazione

4.1. Sottocategorie di reti e veicoli

L'ambito di applicazione delle STI è progressivamente esteso a tutto il sistema ferroviario come indicato all'articolo 1, paragrafi 3 e 4. Ai fini dell'efficacia rispetto al costo dell'interoperabilità possono essere elaborate, se del caso, nuove sottocategorie per tutte le categorie di reti e veicoli indicate nel presente allegato. Se necessario, le specifiche funzionali e tecniche di cui all'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva possono variare a seconda della sottocategoria.

4.2. Salvaguardie relative ai costi

Prot: RGS 0063425/2010

Ai fini dell'analisi costi-benefici delle misure proposte si terrà conto, tra l'altro, di quanto segue:

- costo della misura proposta,
- benefici per l'interoperabilità derivanti dall'estensione dell'ambito di applicazione a particolari sottocategorie di reti e veicoli,
- riduzione degli oneri e dei costi di capitale in virtù di economie di scala e di un migliore impiego dei veicoli,
- riduzione dei costi d'investimento e di manutenzione/esercizio in virtù di una maggiore concorrenza tra fabbricanti e imprese di manutenzione,
- benefici per l'ambiente, grazie a miglioramenti tecnici del sistema ferroviario,
- maggiore sicurezza dell'esercizio.

Inoltre, tale valutazione indicherà l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati.

ALLEGATO II SOTTOSISTEMI

1. Elenco dei sottosistemi

Il sistema che costituisce il sistema ferroviario può essere suddiviso nei seguenti sottosistemi corrispondenti a:

a) settori di natura strutturale:

- infrastrutture,
- energia,
- controllo-comando e segnalamento,
- materiale rotabile; oppure

b) settori di natura funzionale:

- esercizio e gestione del traffico,
- manutenzione,
- applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci.

2. Descrizione dei sottosistemi

Per ciascun sottosistema o parte di sottosistema, l'elenco degli elementi e degli aspetti legati all'interoperabilità è proposto dall'ERA al momento dell'elaborazione del progetto di STI corrispondente.

Senza pregiudicare la determinazione di questi aspetti o dei componenti di interoperabilità, né l'ordine secondo cui i sottosistemi saranno soggetti a STI, i sottosistemi comprendono in particolare quanto segue:

2.1. Infrastrutture

Le strade ferrate, l'insieme dei binari, le opere di ingegneria (ponti, gallerie, ecc.), le relative infrastrutture nelle stazioni (marciapiedi, zone di accesso, tenendo presenti le esigenze delle persone a mobilità ridotta, ecc.), le apparecchiature di sicurezza e di protezione.

2.2. Energia

Il sistema di elettrificazione incluso il materiale aereo e le parti caricate a bordo delle apparecchiature di misurazione dei consumi elettrici.

2.3. Controllo-comando e segnalamento

Tutte le apparecchiature necessarie per garantire la sicurezza, il comando ed il controllo della circolazione dei treni autorizzati a circolare sulla rete.

2.4. Esercizio e gestione del traffico

Le procedure e le relative apparecchiature che permettono di garantire un esercizio coerente dei diversi sottosistemi strutturali, sia durante il funzionamento normale che in caso di funzionamento irregolare, comprese la formazione e la guida dei treni, la pianificazione e la gestione del traffico.

Tutte le qualifiche professionali necessarie per assicurare servizi transfrontalieri.

2.5. Applicazioni telematiche

In linea con l'allegato I, questo sistema comprende due parti:

- a) le applicazioni per i passeggeri, compresi i sistemi di informazione dei viaggiatori prima e durante il viaggio, i sistemi di prenotazione, i sistemi di pagamento, la gestione dei bagagli, la gestione delle coincidenze tra treni e con altri modi di trasporto;
- b) le applicazioni per il trasporto merci, compresi i sistemi di informazione (controllo in tempo reale delle merci e dei treni), i sistemi di smistamento e destinazione, i sistemi di prenotazione, pagamento e fatturazione, la gestione delle coincidenze con altri modi di trasporto, la produzione dei documenti elettronici di accompagnamento.

2.6. Materiale rotabile

La struttura, il sistema di comando e controllo dell'insieme delle apparecchiature del treno, i dispositivi di captazione di corrente, le apparecchiature di trazione e di trasformazione dell'energia, di frenatura, di agganciamento, gli organi di rotolamento (carrelli, assi) e la sospensione, le porte, le interfacce persona/macchina (macchinista, personale a bordo, passeggeri — tenendo presenti le esigenze delle persone a mobilità ridotta), i dispositivi di sicurezza passivi o attivi, i dispositivi necessari per la salute dei passeggeri e del personale a bordo.

2.7. Manutenzione

Le procedure, le apparecchiature associate, gli impianti logistici di manutenzione, le riserve che consentono di garantire le operazioni di manutenzione correttiva e preventiva a carattere obbligatorio, previste per garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario e le prestazioni necessarie.

ALLEGATO III
REQUISITI ESSENZIALI

1. Requisiti di portata generale

1.1. Sicurezza

- 1.1.1. La progettazione, la costruzione o la fabbricazione, la manutenzione e la sorveglianza dei componenti critici per la sicurezza e, più in particolare, degli elementi che partecipano alla circolazione dei treni devono garantire la sicurezza ad un livello corrispondente agli obiettivi fissati sulla rete, anche in situazioni specifiche di degrado.
- 1.1.2. I parametri legati al contatto ruota-rotaiia devono rispettare i criteri di stabilità di passaggio necessari per garantire una circolazione in piena sicurezza alla velocità massima autorizzata. I parametri delle apparecchiature di frenatura devono garantire che è possibile l'arresto nella distanza di frenata prevista alla velocità massima autorizzata.
- 1.1.3. I componenti adoperati devono resistere alle sollecitazioni normali o eccezionali specificate per tutta la loro durata di esercizio. Il mancato funzionamento accidentale deve essere limitato nelle sue conseguenze per la sicurezza mediante opportuni mezzi.
- 1.1.4. La progettazione degli impianti fissi e del materiale rotabile nonché la scelta dei materiali utilizzati devono essere fatti allo scopo di limitare la produzione, la propagazione e gli effetti del fuoco e dei fumi in caso di incendio.
- 1.1.5. I dispositivi destinati ad essere manovrati dagli utenti devono essere progettati in modo da non compromettere l'utilizzazione sicura dei dispositivi né la salute o la sicurezza degli utenti se usati in modo prevedibile sebbene non conforme alle istruzioni indicate.

1.2. Affidabilità e disponibilità

La sorveglianza e la manutenzione degli elementi fissi o mobili che partecipano alla circolazione dei treni devono essere organizzate, svolte e quantificate in modo da mantenerne la funzione nelle condizioni previste.

1.3. Salute

- 1.3.1. I materiali che, quando utilizzati, potrebbero mettere in pericolo la salute delle persone che vi hanno accesso non devono essere utilizzati nei treni e nelle infrastrutture ferroviarie.
- 1.3.2. La scelta, l'impiego e l'utilizzazione di questi materiali devono limitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi, soprattutto in caso di incendio.

1.4. Protezione dell'ambiente

- 1.4.1. L'impatto ambientale legato alla realizzazione e all'esercizio del sistema ferroviario deve essere valutato e considerato al momento della progettazione del sistema secondo le disposizioni comunitarie vigenti.
- 1.4.2. I materiali utilizzati nei treni e nelle infrastrutture devono evitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi per l'ambiente, soprattutto in caso di incendio.
- 1.4.3. Il materiale rotabile e i sistemi di alimentazione di energia devono essere progettati e realizzati per essere compatibili, in materia elettromagnetica, con gli impianti, le apparecchiature e le reti pubbliche o private con cui rischiano di interferire.

1.4.4. L'esercizio del sistema ferroviario deve rispettare la normativa esistente in materia di rumore.

1.4.5. L'esercizio del sistema ferroviario non deve provocare nel suolo un livello di vibrazioni inaccettabile per le attività e l'ambiente attraversato nelle vicinanze dell'infrastruttura e in stato normale di manutenzione.

1.5. Compatibilità tecnica

Le caratteristiche tecniche delle infrastrutture e degli impianti fissi devono essere compatibili tra loro e con quelle dei treni destinati a circolare sul sistema ferroviario.

Qualora l'osservanza di queste caratteristiche risulti difficile in determinate parti della rete, si potrebbero applicare soluzioni temporanee che garantiscano la compatibilità in futuro.

2. Requisiti particolari di ogni sottosistema

2.1. Infrastrutture

2.1.1. Sicurezza

Si devono prendere disposizioni adeguate per evitare l'accesso o le intrusioni indesiderate negli impianti.

Si devono prendere disposizioni per limitare i pericoli per le persone, in particolare al momento del passaggio dei treni nelle stazioni.

Le infrastrutture cui il pubblico ha accesso devono essere progettate e realizzate in modo da limitare i rischi per la sicurezza delle persone (stabilità, incendio, accesso, evacuazione, marciapiedi, ecc.).

Si devono prevedere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle gallerie e sui viadotti di grande lunghezza.

2.2. Energia

2.2.1. Sicurezza

Il funzionamento degli impianti di alimentazione di energia non deve compromettere la sicurezza dei treni né quella delle persone (utenti, personale operativo, residenti lungo la strada ferrata e terzi).

2.2.2. Protezione dell'ambiente

~~Il funzionamento degli impianti di alimentazione di energia elettrica o termica non deve perturbare l'ambiente oltre limiti specificati.~~

2.2.3. Compatibilità tecnica

I sistemi di alimentazione di energia elettrica/termica usati devono:

- permettere ai treni di realizzare le prestazioni specificate,
- nel caso dei sistemi di alimentazione di energia elettrica, essere compatibili con i dispositivi di captazione installati sui treni.

2.3. Controllo-comando e segnalamento

2.3.1. Sicurezza

Gli impianti e le operazioni di controllo-comando e segnalamento utilizzati devono consentire una circolazione dei treni che presenti il livello di sicurezza corrispondente agli obiettivi stabiliti sulla rete. I sistemi di controllo-comando e segnalamento devono continuare a consentire la circolazione sicura dei treni autorizzati a viaggiare in situazioni degradate specifiche.

2.3.2. Compatibilità tecnica

Ogni nuova infrastruttura ed ogni nuovo materiale rotabile costruiti o sviluppati dopo l'adozione di sistemi di controllo-comando e segnalamento compatibili, devono essere adattati all'uso di questi sistemi.

Le apparecchiature di controllo-comando e segnalamento installate nei posti di guida dei treni devono permettere un esercizio normale, nelle condizioni specificate, sul sistema ferroviario.

2.4. Materiale rotabile

2.4.1. Sicurezza

Le strutture del materiale rotabile e dei collegamenti tra i veicoli devono essere progettate in modo da proteggere gli spazi per i viaggiatori e quelli di guida in caso di collisione o deragliamento.

Le attrezzature elettriche non devono compromettere la sicurezza operativa degli impianti di controllo-comando e segnalamento.

Le tecniche di frenatura e le sollecitazioni esercitate devono essere compatibili con la progettazione dei binari, delle opere di ingegneria e dei sistemi di segnalamento.

Si devono prendere disposizioni in materia di accesso ai componenti sotto tensione per non mettere a repentaglio la sicurezza delle persone.

In caso di pericolo, alcuni dispositivi devono permettere ai passeggeri di segnalare il pericolo al macchinista e al personale di scorta di mettersi in contatto con quest'ultimo.

Le porte di accesso devono essere munite di un sistema di chiusura e di apertura che garantisca la sicurezza dei passeggeri.

Si devono prevedere uscite di emergenza con relativa segnalazione.

Si devono prevedere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle gallerie di considerevole lunghezza.

È obbligatorio a bordo dei treni un sistema di illuminazione di emergenza, di intensità e autonomia sufficienti.

I treni devono essere attrezzati con un sistema di sonorizzazione che consenta la trasmissione di messaggi ai passeggeri da parte del personale viaggiante.

2.4.2. Affidabilità e disponibilità

La progettazione delle apparecchiature vitali, di circolazione, trazione, frenatura e controllo-comando deve permettere, in situazioni degradate specifiche, la continuazione del funzionamento del treno senza conseguenze nefaste per le apparecchiature che restano in servizio.

2.4.3. Compatibilità tecnica

Le apparecchiature elettriche devono essere compatibili con il funzionamento degli impianti di controllo-comando e segnalamento.

Nel caso della trazione elettrica, le caratteristiche dei dispositivi di captazione di corrente devono permettere la circolazione dei treni con i sistemi di alimentazione di energia del sistema ferroviario.

Le caratteristiche del materiale rotabile devono permetterne la circolazione su tutte le linee su cui è prevista, tenendo conto delle pertinenti condizioni climatiche.

2.4.4. Controllo

I treni devono essere equipaggiati con un dispositivo di registrazione. I dati raccolti da tale dispositivo e il trattamento delle informazioni devono essere armonizzati.

2.5. Manutenzione

2.5.1. Salute e sicurezza

Gli impianti tecnici e i processi utilizzati nei centri devono garantire l'esercizio sicuro del sottosistema in questione e non rappresentare un pericolo per la salute e la sicurezza.

2.5.2. Protezione dell'ambiente

Gli impianti tecnici e i processi utilizzati nei centri di manutenzione non devono superare i livelli ammissibili di effetti nocivi per l'ambiente circostante.

2.5.3. Compatibilità tecnica

Gli impianti di manutenzione per il materiale rotabile devono consentire lo svolgimento delle operazioni di sicurezza, igiene e comfort su tutto il materiale per il quale sono stati progettati.

2.6. Esercizio e gestione del traffico

2.6.1. Sicurezza

L'uniformazione delle norme operative delle reti e delle qualifiche del personale di macchina, del personale viaggiante e di quello dei centri di controllo devono garantire un esercizio sicuro, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni.

Le operazioni e la periodicità della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e dei centri di controllo e il sistema di garanzia qualità introdotti dagli operatori interessati nei centri di controllo e manutenzione devono garantire un elevato livello di sicurezza.

2.6.2. Affidabilità e disponibilità

Le operazioni e la periodicità della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e dei centri di controllo e il sistema di garanzia qualità introdotti dagli operatori interessati nei centri di controllo e di manutenzione devono garantire un elevato livello di affidabilità e di disponibilità del sistema.

2.6.3. Compatibilità tecnica

L'uniformazione delle norme operative delle reti e delle qualifiche del personale di macchina, del personale viaggiante e di quello preposto alla gestione della circolazione deve garantire un esercizio

efficiente del sistema ferroviario, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni.

2.7. Applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci

2.7.1. Compatibilità tecnica

I requisiti essenziali nei campi delle applicazioni telematiche che garantiscono una qualità di servizio minimo ai viaggiatori e ai clienti del comparto merci concernono più particolarmente la compatibilità tecnica.

Bisogna garantire per queste applicazioni:

- che le banche dati, il software e i protocolli di comunicazione dati siano sviluppati in modo da garantire massime possibilità di scambio dati sia tra applicazioni diverse che tra operatori diversi, con le esclusioni dei dati commerciali di carattere riservato,
- un accesso agevole alle informazioni per gli utenti.

2.7.2. Affidabilità e disponibilità

I modi di uso, gestione, aggiornamento e manutenzione di queste basi di dati, software e protocolli di comunicazioni dati devono garantire l'efficacia di questi sistemi e la qualità del servizio.

2.7.3. Salute

Le interfacce di questi sistemi con l'utenza devono rispettare le norme minime in materia di ergonomia e protezione della salute.

2.7.4. Sicurezza

Devono essere garantiti sufficienti livelli d'integrità e attendibilità per la conservazione o la trasmissione d'informazioni inerenti alla sicurezza.

ALLEGATO IV

DICHIARAZIONE «CE» DI CONFORMITÀ E IDONEITÀ ALL'IMPIEGO DEI COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

1. Componenti di interoperabilità

La dichiarazione «CE» si applica ai componenti di interoperabilità che servono all'interoperabilità del sistema ferroviario. Questi componenti di interoperabilità possono essere:

1.1. Componenti comuni

Sono i componenti non tipici del sistema ferroviario che possono essere utilizzati come tali in altri settori.

1.2. Componenti comuni con caratteristiche specifiche

Sono i componenti non tipici come tali del sistema ferroviario ma che devono offrire prestazioni specifiche se utilizzati nel settore ferroviario.

1.3. Componenti specifici

Sono i componenti tipici di applicazioni ferroviarie.

2. Ambito di applicazione

La dichiarazione «CE» concerne:

- la valutazione da parte di uno o più organismi notificati della conformità intrinseca di un componente di interoperabilità, considerato separatamente, alle specifiche tecniche che deve rispettare, oppure
- la valutazione/l'apprezzamento da parte di uno o più organismi notificati dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità, considerato nel suo ambiente ferroviario, in particolare quando sono coinvolte delle interfacce, rispetto alle specifiche tecniche a carattere funzionale che devono essere verificate.

Le procedure di valutazione svolte dagli organismi notificati nelle fasi di progettazione e produzione si richiamano ai moduli definiti nella decisione 93/465/CEE secondo le modalità indicate nelle STL.

3. Contenuto della dichiarazione «CE»

La dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati.

Tale dichiarazione deve essere redatta nella stessa lingua delle istruzioni per l'uso e comprendere i seguenti elementi:

- riferimenti della direttiva,
- nome e indirizzo del fabbricante o del suo mandatario stabilito nella Comunità (indicare la ragione sociale e l'indirizzo completo e, nel caso del mandatario, indicare anche la ragione sociale del fabbricante),
- descrizione del componente di interoperabilità (marchio, tipo, ecc.),

Prot: RGS 0063425/2010

- indicazione della procedura seguita per dichiarare la conformità o l' idoneità all'impiego,
- ogni descrizione pertinente cui risponde il componente di interoperabilità, in particolare le condizioni di impiego,
- nome e indirizzo dello/degli organismi notificati intervenuti nella procedura seguita per la conformità o l' idoneità all'impiego e data del certificato di esame con, eventualmente, la durata e le condizioni di validità del certificato,
- se del caso, il riferimento delle specifiche europee,
- identificazione del firmatario abilitato ad impegnare il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità.

ALLEGATO V
DICHIARAZIONE «CE» DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI

La dichiarazione «CE» di verifica e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati:

La dichiarazione deve essere redatta nella stessa lingua della documentazione tecnica e comprendere gli elementi seguenti:

- riferimenti della direttiva,
- nome e indirizzo del fabbricante o del suo mandatario stabilito nella Comunità (indicare la ragione sociale e l'indirizzo completo e, nel caso del mandatario, indicare anche la ragione sociale del fabbricante),
- breve descrizione del sottosistema,
- nome e indirizzo dell'organismo notificato che ha effettuato la verifica «CE»,
- riferimenti dei documenti contenuti nella documentazione tecnica,
- ogni disposizione pertinente, provvisoria o definitiva, cui deve rispondere il sottosistema, in particolare, ove necessario, le limitazioni o condizioni di esercizio,
- durata di validità della dichiarazione «CE», se provvisoria,
- identificazione del firmatario.

ALLEGATO VI PROCEDURA DI VERIFICA «CE» DEI SOTTOSISTEMI

1. Introduzione

La verifica «CE» è la procedura mediante la quale un organismo notificato verifica e attesta che il sottosistema è:

- conforme alle disposizioni della direttiva,
- conforme alle altre disposizioni regolamentari che si applicano nel rispetto del trattato e può essere messo in servizio.

2. Fasi

La verifica del sottosistema comprende le tappe seguenti:

- progettazione generale,
- produzione: realizzazione del sottosistema, compresi in particolare l'esecuzione dei lavori di genio civile, la fabbricazione, il montaggio dei componenti, la regolazione del tutto,
- prove del sottosistema terminato.

Per la fase di progettazione (incluse le prove del tipo) e per la fase di produzione il richiedente può chiedere una valutazione come prima operazione.

In tal caso tale valutazione o valutazioni portano a una o più dichiarazioni intermedie di verifica rilasciate dall'organismo notificato scelto dal richiedente. L'organismo notificato a sua volta redige una dichiarazione «CE» di conformità intermedia del sottosistema per le pertinenti fasi.

3. Attestato

L'organismo notificato responsabile della verifica «CE» valuta la progettazione e la produzione del sottosistema e redige l'attestato di verifica destinato al richiedente che a sua volta redige la dichiarazione «CE» di verifica destinata all'autorità di tutela dello Stato membro nel quale il sottosistema è installato e/o gestito.

Se disponibili, l'organismo notificato tiene conto delle dichiarazioni intermedie di verifica e, al fine di rilasciare l'attestato «CE» di verifica,

- verifica che il sottosistema:
- sia oggetto delle pertinenti dichiarazioni intermedie di verifica per la progettazione e la produzione, se il richiedente ha chiesto all'organismo notificato queste due fasi, oppure
- corrisponde quale prodotto a tutti gli aspetti contemplati dalla dichiarazione intermedia di verifica relativa alla progettazione rilasciata al richiedente, se questi ha chiesto all'organismo notificato solo la fase di progettazione,
- verifica che esse coprano correttamente il requisito della STI e valuta gli elementi di progettazione e produzione non contemplati dalle dichiarazioni intermedie di verifica relative alla progettazione e/o produzione.

4. Documentazione tecnica

La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione di verifica deve essere costituita come segue:

- per le infrastrutture: piani di esecuzione delle opere, verbali di collaudo dei lavori di scavo e di armatura, rapporti di prove e controllo delle parti in calcestruzzo, ecc.,
- per gli altri sottosistemi: progettazioni di massima e di dettaglio conformi all'esecuzione, schemi degli impianti elettrici e idraulici, schemi dei circuiti di comando, descrizione dei sistemi informatici e degli automatismi, istruzioni operative e di manutenzione, ecc.,
- elenco dei componenti di interoperabilità incorporati nel sottosistema.
- copie delle dichiarazioni «CE» di conformità o di idoneità all'impiego di cui i detti componenti devono essere muniti, accompagnati ove necessario dalle corrispondenti note di calcolo e da una copia dei verbali delle prove e degli esami svolti da organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni,
- se disponibili, la o le dichiarazioni intermedie di verifica e, se presenti, la o le dichiarazioni «CE» di conformità intermedia del sottosistema che corredano l'attestato «CE» di verifica, inclusi i risultati della verifica della loro validità da parte dell'organismo notificato,
- attestazione dell'organismo notificato incaricato della verifica «CE» che certifichi la conformità del progetto alle disposizioni della presente direttiva, accompagnata dalle corrispondenti note di calcolo e da esso vistata, in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte, nonché accompagnata dai rapporti di ispezione e audit svolti dall'organismo nell'ambito della sua missione, come precisato ai punti 5.3 e 5.4.

5. Sorveglianza

- 5.1. L'obiettivo della sorveglianza «CE» è quello di garantire che durante la realizzazione del sottosistema siano soddisfatti gli obblighi derivanti dalla documentazione tecnica.
- 5.2. L'organismo notificato incaricato di verificare la realizzazione deve avere accesso in permanenza ai cantieri, alle officine di fabbricazione, alle zone di deposito e, ove necessario, agli impianti di prefabbricazione e di prova e, più in generale, a tutti i luoghi eventualmente ritenuti necessari per l'espletamento della sua missione. Il richiedente deve consegnargli o fargli pervenire ogni documento utile a tale effetto, in particolare i piani di esecuzione delle opere e la documentazione tecnica relativa al sottosistema.
- 5.3. L'organismo notificato incaricato di verificare la realizzazione svolge periodicamente degli audit per garantire il rispetto delle disposizioni della direttiva, fornisce in tale occasione un rapporto di audit ai professionisti preposti alla realizzazione e può esigere di essere convocato durante certe fasi del cantiere.
- 5.4. L'organismo notificato può inoltre compiere visite senza preavviso sul cantiere o nelle officine di fabbricazione. Durante tali visite, l'organismo notificato può procedere ad audit completi o parziali e fornisce un rapporto della visita nonché eventualmente un rapporto di audit ai professionisti preposti alla realizzazione.
- 5.5. L'organismo notificato controlla ogni sottosistema in cui è stato montato un componente di interoperabilità al fine di valutarne, quando così richiesto dalla STI pertinente, l'idoneità all'impiego nell'ambiente ferroviario cui è destinato, conformemente all'allegato IV, punto 2.

6. Deposito

La documentazione completa di cui al punto 4 è depositata, a sostegno della dichiarazione DIV, se disponibile, rilasciata dall'organismo notificato incaricato dell'attestazione DIV o a sostegno dell'attestazione di conformità rilasciata dall'organismo notificato incaricato della verifica del sottosistema operativo, presso il richiedente. La documentazione è unita alla dichiarazione DIV e/o alla dichiarazione «CE» di verifica che il richiedente invia all'Agenzia.

Una copia della documentazione è conservata dal richiedente per tutta la durata di esercizio del sottosistema ed è trasmessa agli altri Stati membri che ne fanno richiesta.

7. Pubblicazione

Ogni organismo notificato pubblica periodicamente le informazioni pertinenti concernenti:

- le domande di verifica «CE» ricevute,
- le dichiarazioni intermedie di verifica rilasciate o rifiutate,
- le attestazioni di verifica rilasciate o rifiutate,
- le attestazioni di conformità rifiutate.

8. Lingua

La documentazione e la corrispondenza relativa alle procedure di verifica «CE» sono redatte in una lingua ufficiale dello Stato membro dove è stabilito il richiedente oppure in una lingua accettata da quest'ultimo.

ALLEGATO VII

PARAMETRI DA CONTROLLARE PER LA MESSA IN SERVIZIO DI VEICOLI NON CONFORMI ALLE STI E PER LA CLASSIFICAZIONE DELLE NORME NAZIONALI

1. Elenco dei parametri

1.1. Documentazione generale

Documentazione generale (comprendente la descrizione di veicolo nuovo, rinnovato o ristrutturato e l'uso che si prevede di farne, informazioni relative a progettazione, riparazione, esercizio e manutenzione, la documentazione tecnica, ecc.)

1.2. Struttura e parti meccaniche

Integrità meccanica e interfaccia tra veicoli (tra cui respingenti e organi di trazione, passerelle), forza della struttura e delle finiture del veicolo (come i sedili), capacità di carico, sicurezza passiva (compresa la resistenza alla collisione interna ed esterna)

1.3. Interazione ruota-rotaia e scartamento

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

1.4. Impianto di frenatura

Elementi del dispositivo di frenatura (tra cui dispositivo contro lo slittamento delle ruote, comando della frenatura e prestazioni in situazione di esercizio, di emergenza e di parcheggio)

1.5. Elementi relativi ai passeggeri

Strutture e ambienti per i passeggeri (tra cui finestre e porte a loro disposizione, requisiti per le persone a mobilità ridotta, ecc.)

1.6. Condizioni ambientali ed effetti aerodinamici

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

1.7. Dispositivo di avviso esterno, segnaletica, requisiti per le funzioni e l'integrità del software

Dispositivi di avviso esterni, segnaletica, funzioni e integrità del software, come le funzioni in materia di sicurezza che incidono sul comportamento del treno, tra cui il sistema di trasmissione delle informazioni nel treno

1.8. Alimentazione elettrica a bordo e sistemi di controllo

Sistemi di propulsione, elettrici e di controllo a bordo, nonché interfaccia del veicolo con l'impianto di alimentazione elettrica e tutti gli aspetti della compatibilità elettromagnetica

1.9. Strutture per il personale, interfacce e ambiente

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

1.10. Protezione antincendio ed evacuazione

1.11. Manutenzione

Strutture a bordo e interfacce per la manutenzione

1.12. Controllo, comando e segnalamento 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 (anche in condizioni di degrado, recupero del veicolo ecc.)

1.14. Elementi relativi alle merci

Requisiti e ambiente specifici per le merci (comprese le strutture specifiche necessarie per le merci pericolose)

Spiegazioni ed esempi in precedenza evidenziati in corsivo sono forniti a titolo puramente indicativo e non costituiscono definizioni dei parametri.

2. Classificazione delle norme

Le norme nazionali relative ai parametri di cui alla Sezione 1 sono suddivise nei tre gruppi seguenti. Le norme e le restrizioni aventi natura esclusivamente locale non rientrano in questa classificazione; la loro verifica fa parte dei controlli che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura istituiranno di comune accordo.

Gruppo A

Il gruppo A comprende:

- norme internazionali,
- norme nazionali ritenute equivalenti, sul piano della sicurezza ferroviaria, alle norme nazionali di altri Stati membri.

Gruppo B

Il gruppo B comprende tutte le norme che non rientrano nel gruppo A o nel gruppo C, o che non sono ancora state classificate come appartenenti a uno di questi gruppi.

Gruppo C

Il gruppo C comprende le norme che sono strettamente necessarie e corrispondenti alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura ai fini di un'utilizzazione sicura e interoperabile nella rete di cui trattasi (ad esempio, l'ingombro).

ALLEGATO VIII
CRITERI MINIMI CHE GLI ORGANISMI DEVONO POSSEDERE PER ESSERE
NOTIFICATI

I. Terzietà ed indipendenza.

L'organismo, il suo direttore e il personale incaricato di eseguire le operazioni di verifica non possono intervenire ne' direttamente ne' come mandatari nella progettazione, fabbricazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione dei componenti di interoperabilità o dei sottosistemi ne' nell'esercizio. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra il fabbricante o il costruttore e l'organismo.

II. Imparzialità ed integrità professionale.

L'organismo e il personale preposto al controllo devono eseguire l'operazione di verifica con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica e devono essere esenti da ogni pressione e sollecitazione, in particolare a carattere finanziario, atta a influenzare il loro giudizio o i risultati del loro controllo, in particolare quelle provenienti da persone associazioni di persone interessate ai risultati delle verifiche. In particolare l'organismo ed il personale responsabile delle verifiche devono essere indipendenti dal punto di vista funzionale dalle autorità designate per il rilascio delle autorizzazioni di messa in servizio nell'ambito del presente decreto, delle licenze nell'ambito del decreto legislativo n. 188 dell'8 luglio 2003, relativo alle licenze delle imprese ferroviarie e dei certificati di sicurezza nell'ambito del decreto legislativo n. 162 del 10 agosto 2007, nonché dai soggetti incaricati delle indagini in caso di incidenti.

III. Capacità finanziaria.

L'organismo deve disporre delle risorse finanziarie, umane, dei mezzi materiali e delle procedure necessarie ad operare in qualità per espletare in modo adeguato i compiti tecnici e amministrativi legati all'esecuzione delle verifiche. Esso deve anche avere accesso al materiale necessario per le verifiche eccezionali.

IV. Competenza tecnica.

1. Personale dell'organismo.

- a) Il personale tecnico dell'organismo preposto al coordinamento tecnico delle attività di verifica, deve possedere una buona formazione tecnica e professionale ed un'esperienza attestata di almeno dieci anni nei settori tecnici ferroviari per i quali l'organismo ha richiesto di essere notificato;*
- b) il personale tecnico dell'organismo incaricato dei controlli, deve possedere una buona formazione tecnica e professionale, un'esperienza, dimostrabile ed attestata, non inferiore a tre anni nel settore specifico di controllo, una conoscenza soddisfacente delle prescrizioni relative ai controlli che effettua e una sufficiente dimestichezza con tali controlli e l'idoneità necessaria a redigere le attestazioni, i verbali e i rapporti relativi ai controlli effettuati.*
- c) Per le prove che richiedono interventi sulle linee ferroviarie e sui rotabili, l'organismo dispone di personale abilitato alla protezione dei cantieri di lavoro.*

2. Laboratori.

L'organismo deve dimostrare la qualificazione dei laboratori dei quali intende avvalersi, garantendo la piena rispondenza degli stessi ai requisiti di cui alle norme della serie UNI CEI EN 150 IEC 17025 e successive modificazioni e integrazioni, nonché l'idoneità e la rispondenza ai requisiti di cui all'allegato X per le verifiche previste all'allegato IX.

In ogni caso l'organismo risponde direttamente dei provvedimenti organizzativi e gestionali dei laboratori ed esercita attività di direzione e vigilanza sul personale operante presso i medesimi.

V. *Indipendenza del personale di controllo*

Deve essere garantita l'indipendenza del personale preposto al controllo. La retribuzione di ogni agente non deve essere in funzione del numero di controlli effettuati né dei risultati di questi ultimi.

VI. *Polizza assicurativa*

L'organismo deve sottoscrivere una assicurazione di responsabilità civile, a meno che tale responsabilità sia coperta dallo Stato in base alle leggi vigenti oppure i controlli siano effettuati direttamente dallo Stato.

VII. *Riservatezza*

Il personale dell'organismo è legato al segreto professionale per tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni, salvo nei confronti delle autorità amministrative competenti.

ALLEGATO IX
DOCUMENTAZIONE PER RICHIESTA DI UNA DEROGA

Al momento della presentazione della richiesta di deroga gli Stati membri devono fornire i documenti seguenti:

a) una lettera formale in cui comunicano alla Commissione la deroga richiesta;

b) un fascicolo, allegato alla lettera, comprendente almeno:

- la descrizione dei lavori, beni e servizi oggetto della deroga, precisando le date principali, la collocazione geografica e il settore funzionale e tecnico;
- un riferimento preciso alle STI (o alle relative parti) per cui è richiesta una deroga;
- un riferimento preciso e dettagliato delle disposizioni alternative che saranno applicate;
- per le domande presentate nell'ambito dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), la giustificazione della fase avanzata di sviluppo del progetto;
- la giustificazione della deroga, comprese le ragioni principali di carattere tecnico, economico, commerciale, operativo e/o amministrativo;
- qualsiasi altro elemento che giustifichi la richiesta di deroga;
- una descrizione delle misure che lo Stato membro intende adottare per promuovere l'interoperabilità finale del progetto. La descrizione non è richiesta in caso di deroga minore.

La documentazione deve essere fornita su carta e in formato elettronico per permetterne la distribuzione fra i membri del comitato.

ALLEGATO X

SCHEMA DI DOMANDA PER IL RICONOSCIMENTO AI FINI DELLA NOTIFICA SU CARTA INTESTATA CON MARCA DA BOLLO

Lo/la scrivente ragione o denominazione sociale dell'organismo richiedente OR) con sede in (città o località) (provincia) via n.....,

chiede di essere riconosciuto/a, ai sensi del decreto legislativo di recepimento della direttiva 2008/57/CE quale organismo abilitato a svolgere:

- 1) per il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità,
 - a) la procedura di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità comuni o comuni con caratteristiche specifiche o specifici di cui all'allegato IV del decreto legislativo sopra citato, relativi ai sottosistemi di seguito indicati;
 - b) la procedura di verifica CE del sottosistema o dei sottosistemi di cui all'allegato VI del decreto legislativo sopra citato di seguito specificati.
- 2) per il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale,
 - a) la procedura di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità comuni o comuni con caratteristiche specifiche o specifici di cui all'allegato IV del decreto legislativo sopra citato, relativi ai sottosistemi di seguito indicati;
 - b) la procedura di verifica CE del sottosistema o dei sottosistemi di cui all'allegato VI del decreto legislativo sopra citato di seguito specificati.

A tal fine dichiara:

che i sottosistemi specifici di competenza, fra quelli definiti dalle STI, sono i seguenti:

- 1) per il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, .
.....
.....

- 2) per il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale,
.....
.....

di essere in possesso dei requisiti minimi di cui all'allegato VIII del medesimo decreto legislativo;

di possedere le procedure di qualificazione dei laboratori preposti alle prove di conformità di cui all'art. 27 del decreto legislativo sopra citato;

di impegnarsi a sostenere tutte le spese relative alle procedure finalizzate al riconoscimento, ai successivi controlli, al rinnovo nonché alle attività di vigilanza sugli organismi notificati.

Ai fini del medesimo riconoscimento allega:

- polizza di assicurazione di responsabilità civile per i rischi derivanti dall'esercizio di attività di valutazione tecnica (detta polizza non e' richiesta nel caso in cui il richiedente sia un organismo pubblico);

- eventuale elenco dei soggetti/degli Organismi terzi a cui siano state affidate attività strumentali collegate all'effettuazione delle verifiche/valutazioni di conformità, con indicazione degli elementi identificativi minimi degli stessi, ferma restante la diretta responsabilità dell'OR;
- copia conforme del documento con cui e' stato concesso l'incarico a soggetti/Organismi terzi a cui siano state delegate attività collegate all'effettuazione delle verifiche/valutazioni di conformità;
- copia conforme di eventuali certificati di accreditamento per attività consimili nel campo specifico;
- copia conforme, ove esistenti, delle certificazioni di accreditamento già possedute dall'OR;
- manuale della qualità redatto in conformità alle norme UNI EN serie 45000 e successive modificazioni o integrazioni completo delle procedure da porre in essere e pertinente il tipo di attività per cui si chiede di essere notificati. Il manuale della qualità contiene, tra l'altro, quanto di seguito riportato:
 - indicazione dell'ultima revisione a cui e' stato sottoposto il manuale stesso;
 - esposizione della politica per la qualità;
 - descrizione dello stato giuridico dell'OR e del relativo assetto societario;
 - organigramma dell'OR compreso il Consiglio direttivo o di amministrazione;
 - altri documenti atti ad illustrare i rapporti gerarchici, le responsabilità, le funzioni degli organi direttivi, dei responsabili delle valutazioni, dei funzionari a cui spettano le decisioni relative alle verifiche/valutazioni;
 - nome, qualifica, esperienza, mandati e tipo di rapporto di lavoro del direttore tecnico e del personale preposto alle attività per la quale e' richiesta l'abilitazione e del personale avente incarichi direttivi;
 - elenco di tutte le normative di riferimento;
 - riferimento alle procedure proprie di ciascun tipo di attività svolta, anche per quelle non inerenti la richiesta di notifica;
 - descrizione del processo con il quale si intende operare per effettuare le verifiche/valutazioni per cui si richiede la notifica (diagramma di flusso);
 - dichiarazione di rispondenza al decreto legislativo n. 81/2008 e successive modifiche ed integrazioni dei locali, delle strutture e delle attrezzature a disposizione;
 - ~~procedure per selezione, assunzione, addestramento ed aggiornamento del personale preposto all'attività per la quale è richiesta la notifica;~~
 - attività operative e funzionali relative alla qualità, affinché ogni addetto conosca l'estensione e i limiti dei propri compiti e delle proprie responsabilità;
 - richiamo alle prove valutative e all'utilizzo di materiali di riferimento;
 - procedure per gestire la non conformità o l'esito negativo delle verifiche ed assicurare l'efficacia delle azioni correttive;
 - lista dei soggetti affidatari di attività strumentali e procedure per la loro sorveglianza;
 - procedura per mantenere il segreto professionale nei riguardi delle informazioni acquisite durante le attività di valutazione e certificazione;
 - procedura di gestione dei reclami;

Prot: RGS 0063425/2010

- dichiarazione di imparzialità ed indipendenza dell'OR;
- dichiarazioni di assenza da parte del personale o da collaboratori/consulenti dell'OR di potenziali conflitti di interesse.
- visura camerale completa comprensiva del certificato di vigenza della società e con annotazione antimafia;
- atto costitutivo e statuto;
- idonee referenze bancarie di data non anteriore a tre mesi a quella relativa alla presentazione dell'istanza, dalle quali risulti che il concorrente ha sempre fatto fronte ai suoi impegni con regolarità e puntualità;
- bilanci consuntivi degli ultimi 3 anni per le società già costituite e avviate (c.d. documentazione che dimostri la disponibilità delle risorse finanziarie per lo svolgimento delle attività per cui e' concessa la notifica);
- bilancio preventivo dell'anno in corso;
- dettagliato business plan, per le società neo-costituite o costituite nell'anno precedente alla domanda di notifica;
- eventuale estratto legale del libro soci;
- eventuale estratto del libro matricola;
- eventuale estratto dei verbali di assemblea e/o dichiarazione attestante il conferimento dei soci (per le società di capitali);
- elenco del personale tecnico responsabile delle valutazioni ai fini della redazione della dichiarazione di verifica CE per i sottosistemi o della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego per i componenti di interoperabilità, con la specificazione di:
 - rapporto di lavoro dipendente o di collaborazione intercorrente con l'OR;
 - qualifiche;
 - titoli di studio;
 - mansioni;
 - relativi curricula, che dovranno essere prodotti in forma di autocertificazione dai singoli interessati con dichiarazione liberatoria in merito al trattamento dei dati personali ai sensi del decreto legislativo n. 196/2003 e vistati dal legale rappresentante della società;
 - in particolare, per il personale preposto al settore specifico del controllo, dichiarazione attestante un'esperienza non inferiore a tre anni; per il personale preposto al coordinamento tecnico delle attività di verifica, dichiarazione attestante un'esperienza di almeno dieci anni nei settori tecnici ferroviari per i quali l'OR richiede di essere riconosciuto;
 - l'abilitazione alla protezione dei cantieri di lavoro, per il personale preposto alle prove dei sottosistemi che richiedono interventi sulle linee ferroviarie e sui rotabili;
- procedura utilizzata per valutare il livello minimo di competenze richiesto ai laboratori di prova, se non già previsto dal manuale di qualità;
- elenco dei laboratori di cui l'OR intende avvalersi per lo svolgimento dei propri compiti con indicazioni relative al numero totale ed alla ripartizione secondo il settore specifico di competenza ed alle attrezzature specifiche;

per ciascuno dei citati laboratori la seguente documentazione:

Prot. RGS 0063425/2010

- copia conforme del contratto e/o accordo commerciale da cui risulti l'impegno del laboratorio ad eseguire per conto dell'OR le verifiche di cui all'Allegato XI del presente decreto. Nel contratto dovranno essere precisate le verifiche, tra quelle indicate nei venti punti dell'Allegato XI di cui sopra, che saranno espletate dal laboratorio;
- polizza di assicurazione di responsabilità civile e relativo massimale per i rischi derivanti dallo svolgimento delle attività di prova (tale polizza non e' richiesta in caso di laboratori pubblici);
- estremi del manuale di qualità redatto secondo le norme UNI CEI EN ISO IEC serie 17025 e successive modificazioni o integrazioni per i laboratori accreditati; presentazione del manuale di qualità e relative procedure per i laboratori che non siano in possesso di certificati di accreditamento;
- documenti attestanti la qualificazione e l'idoneità degli stessi ai requisiti di competenza/conoscenza necessari per le verifiche della conformità dei sottosistemi e dei componenti e ai requisiti di cui alle norme UNI EN ISO IEC serie 17020:2005 e successive modificazioni o integrazioni, per le prove rientranti in settori diversi.

Firma del legale rappresentante

ALLEGATO XI

VERIFICHE DELLA CONFORMITA' DI COMPONENTI E SOTTOSISTEMI PER I QUALI E' RICHIESTA UNA SPECIFICA QUALIFICAZIONE DEL PERSONALE TECNICO.

1. Dinamica di marcia del materiale rotabile;
2. Controllo della sagoma cinematica;
3. Caratteristiche del binario e dei deviatori;
4. Interazione ruota rotaia - conicità equivalente;
5. Sistemi di prova di sgembo e di svio;
6. Caratteristiche aerodinamiche dei rotabili;
7. Prestazione di trazione e di frenatura;
8. Sistemi frenanti;
9. Compatibilità elettromagnetica sui sistemi di bordo e di terra del segnalamento, control-command e trasmissione dati;
10. Captazione e interazione pantografo catenaria;
11. Sistemi di segnalamento, telecomunicazioni e control-command;
12. Inquinamento acustico, elettromagnetico e ambientale indotti dal sistema;
13. Sollecitazioni statiche e dinamiche sulle opere d'arte ferroviarie, modalità costruttive e di verifica strutturale;
14. Sistemi di controllo non distruttivi su materiali e componenti;
15. Sistemi di alimentazione elettrica, trasformazione e distribuzione dell'energia sia di terra che a bordo del materiale rotabile;
16. Componenti d'interoperabilità di sicurezza;
17. Caratteristiche dei materiali (tossicità, resistenza meccanica ed al fuoco, ecc.);
18. Sicurezza del software;
19. Dispositivi antinfortunistici degli impianti elettrici dell'infrastruttura e del materiale rotabile (sistemi di messa a terra, di protezione, di telecomando, monitoraggio e di sezionamento, ecc.);
20. Serbatoi in pressione.

ALLEGATO XII

COMPETENZE ED ATTREZZATURE SPECIFICHE PER I LABORATORI DI PROVA IN CAMPO FERROVIARIO.

1. Competenze del personale tecnico impiegato nell'effettuazione delle prove rientranti nei settori di cui all'Allegato XI.

In generale:

- conoscenze sui rotabili ferroviari, sulle norme di circolazione e sui regolamenti e norme di esercizio ferroviario;
- conoscenza e capacità di applicazione delle norme di riferimento per i requisiti generali dei laboratori di prova e calibrazione (UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modificazioni e integrazioni);
- conoscenze sulle tecniche di misura delle grandezze, sul trattamento statistico dei dati e sul calcolo dell'incertezza di misura e degli errori. Sviluppo delle tecniche di misura e trattamento dei dati anche mediante strumentazione virtuale;
- formazione; addestramento e capacità acquisiti attraverso una esperienza lavorativa documentata di almeno cinque anni nel campo specifico di utilizzazione.

Per le prove di cui ai punti 1, 4, 5 e 6 dell'Allegato XI:

- conoscenze del rodiggio e dell'armamento, delle norme per la determinazione del coefficiente di svio e della souplesse, della dinamica di marcia e dell'interazione ruota-rotai e dell'aerodinamica dei rotabili;
- sviluppo delle tecniche di misura di forze e spostamenti anche con metodi estensimetrici.

Per le prove di cui al punto 2 dell'Allegato XI:

- conoscenza delle normative internazionali di riferimento per la determinazione della sagoma di costruzione del materiale rotabile e delle sagome cinematiche dei rotabili nonché della interazione fra le sagome cinematiche e gli ostacoli della infrastruttura.

Per le prove di cui ai punti 7, 9, 10, e 12 dell'allegato XI:

- conoscenze dei circuiti di potenza, ausiliari e controllo del materiale rotabile motore, della compatibilità tra rotabili e sistemi di segnalamento, dei sistemi di trasmissione bordo-bordo e terra-bordo, della interazione pantografo catenaria;
- sviluppo delle tecniche per la caratterizzazione dei campi elettrici e magnetici e per i rilievi acustici, per quest'ultimo punto e' prescritto il possesso dei titoli di studio, competenze ed esperienza secondo quanto previsto dalla legislazione italiana.

Per le prove di cui al punto 8 dell'Allegato XI:

- conoscenze degli impianti freno e dei componenti e sottoassiemi costituenti gli impianti freno, e delle norme per la determinazione delle prestazioni di frenatura.

Per le prove di cui al punto 11 dell'Allegato XI:

- conoscenze sulla funzionalità, sulla verifica e validazione dei sistemi di segnalamento ferroviario.

Per le prove di cui al punto 14 dell'Allegato XI:

- possesso delle abilitazioni secondo i riferimenti internazionali secondo livelli di qualificazione coerenti con la tipologia di prove da effettuare.

2. Attrezzature.

In armonia con le norme UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modifiche e integrazioni la strumentazione e le apparecchiature di misura devono essere opportunamente tarate. Presso il laboratorio deve essere tenuto un registro della strumentazione e delle apparecchiature di misura in cui sia riportata la storia e le tarature periodiche.

Di tutta la strumentazione e delle apparecchiature deve essere noto il grado di incertezza al fine della determinazione della precisione della misura. Il laboratorio deve avere disponibilità di idonei rotabili, dotati di strumentazione, per le verifiche in linea che ne richiedono l'impegno.