

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► B      ► M1 DIRETTIVA 2001/16/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
del 19 marzo 2001  
relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale ◀

(GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1)

Modificata da:

	Gazzetta ufficiale		
	n.	pag.	data
► <u>M1</u> Direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004	L 220	40	21.6.2004

▼B▼M1**DIRETTIVA 2001/16/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 19 marzo 2001****relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale**▼B

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,  
visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 156,

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(2)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(3)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(4)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici ed alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne occorre 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.
- (2) Con la firma del protocollo adottato a Kyoto il 12 dicembre 1997 l'Unione europea si è impegnata a ridurre le emissioni di gas. Tali obiettivi richiedono un riequilibrio modale e, quindi, una maggiore competitività del trasporto ferroviario.
- (3) La strategia del Consiglio per l'integrazione delle esigenze ambientali e dello sviluppo sostenibile nella politica comunitaria dei trasporti rammenta la necessità di operare per ridurre l'impatto ambientale dei trasporti.
- (4) L'esercizio commerciale di treni lungo la rete ferroviaria transeuropea richiede in particolare una forte coerenza tra le caratteristiche dell'infrastruttura e quelle del materiale rotabile, ma anche un'efficace interconnessione dei sistemi di informazione e di comunicazione dei diversi gestori ed operatori dell'infrastruttura. Da questa coerenza e da questa interconnessione dipendono il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità ed il costo dei servizi e su questa coerenza e su questa interconnessione si basa principalmente l'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale transeuropeo.
- (5) Per realizzare questi obiettivi il Consiglio ha adottato una prima misura il 23 luglio 1996 con l'adozione della direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità <sup>(5)</sup>
- (6) Nel Libro bianco su «Una strategia per il rilancio delle ferrovie comunitarie» del 1996 la Commissione ha annunciato una seconda misura nel settore della ferrovia convenzionale ed ha successivamente ordinato uno studio sull'integrazione dei sistemi ferroviari nazionali i cui risultati sono stati resi pubblici nel maggio 1998. Lo studio raccomanda l'adozione di una direttiva

<sup>(1)</sup> GU C 89 E del 28.3.2000, pag. 11.

<sup>(2)</sup> GU C 204 del 18.7.2000, pag. 13.

<sup>(3)</sup> GU C 317 del 6.11.2000, pag. 22.

<sup>(4)</sup> Parere del Parlamento europeo del 17 maggio 2000 (GU C 59 del 23.2.2001, pag. 106), posizione comune del Consiglio del 10 novembre 2000 (GU C 23 del 24.1.2001, pag. 15) e decisione del Parlamento europeo del 13 febbraio 2001 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(5)</sup> GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6.

▼B

basata sull'approccio seguito per l'alta velocità e raccomanda altresì di non affrontare tutti gli ostacoli all'interoperabilità, bensì di risolvere progressivamente i problemi secondo un ordine di priorità da stabilire in funzione del rapporto costi-benefici di ciascun progetto di misura. Lo studio rileva che l'armonizzazione delle procedure e delle regole in vigore e l'interconnessione dei sistemi di informazione e comunicazione risultano essere più vantaggiose delle misure concernenti, ad esempio, le infrastrutture.

- (7) La comunicazione della Commissione su «L'integrazione dei sistemi ferroviari convenzionali» raccomanda l'adozione della presente direttiva e giustifica le principali similitudini e differenze rispetto alla direttiva 96/48/CE. Le differenze principali risiedono nell'adeguamento dell'ambito geografico di applicazione, nell'estensione dell'ambito tecnico di applicazione per tener conto, in particolare, dei risultati dello studio sopra menzionato, nonché nell'adozione di un approccio graduale nella soppressione degli ostacoli all'interoperabilità del sistema ferroviario che includa la definizione di un ordine di priorità e di un calendario per l'elaborazione dello stesso.
- (8) In considerazione di questo approccio graduale e del tempo necessario per adottare tutte le specifiche tecniche di interoperabilità (STI), è opportuno evitare che gli Stati membri adottino nuove norme nazionali o s'impegnino in progetti che aumentino l'eterogeneità del sistema esistente.
- (9) L'adozione di un approccio graduale soddisfa le particolari esigenze dell'obiettivo di interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale, sistema caratterizzato da un patrimonio nazionale di infrastrutture e materiali, vetusti, il cui adattamento o rinnovamento implicano onerosi investimenti, e per questo occorre fare in modo di non penalizzare economicamente la ferrovia rispetto agli altri mezzi di trasporto.
- (10) Nella risoluzione del 10 marzo 1999 sul pacchetto ferroviario, il Parlamento ha chiesto che l'apertura graduale del settore ferroviario vada di pari passo con misure di armonizzazione tecnica quanto più rapide ed efficaci possibile.
- (11) Il Consiglio del 6 ottobre 1999 ha chiesto alla Commissione di proporre una strategia per migliorare l'interoperabilità dei trasporti ferroviari e ridurre le strozzature in modo da eliminare rapidamente gli ostacoli di natura tecnica, amministrativa ed economica all'interoperabilità delle reti, pur garantendo un elevato livello di sicurezza nonché la formazione e la qualificazione del personale.
- (12) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie<sup>(1)</sup>, implica che le imprese ferroviarie devono avere un maggiore accesso alle reti ferroviarie degli Stati membri, il che richiede pertanto l'interoperabilità delle infrastrutture, delle apparecchiature, del materiale rotabile e dei sistemi di gestione e di funzionamento, comprese le qualifiche professionali e le condizioni d'igiene e di sicurezza sul lavoro del personale necessarie per il funzionamento e la manutenzione dei sottosistemi menzionati nonché per l'attuazione di ogni STI. Tuttavia, la presente direttiva non mira a realizzare, direttamente o indirettamente, l'armonizzazione delle condizioni di lavoro nel settore ferroviario.
- (13) Gli Stati membri sono tenuti a controllare il rispetto delle norme di sicurezza, salute e tutela dei consumatori applicabili alle reti ferroviarie in generale al momento della progettazione, della costruzione, della messa in servizio e durante l'esercizio.
- (14) Le normative nazionali, i regolamenti interni e le specifiche tecniche applicati dalle ferrovie presentano rilevanti differenze

<sup>(1)</sup> GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.

▼B

dal momento che esse incorporano tecnologie proprie delle industrie nazionali e prescrivono dimensioni e dispositivi particolari, nonché caratteristiche speciali. Questa situazione ostacola soprattutto la circolazione dei treni in buone condizioni su tutto il territorio comunitario.

- (15) 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, devono disporre di un mercato europeo aperto e concorrenziale.
- (16) Occorre pertanto definire per tutta la Comunità requisiti essenziali da applicare al sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.
- (17) Vista la portata e la complessità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, è risultato necessario, per motivi pratici, operare una scomposizione in sottosistemi. Per ciascuno di questi sottosistemi occorre precisare, per tutta la Comunità, i requisiti essenziali e determinare le specifiche tecniche necessarie, particolarmente per i componenti e le interfacce, al fine di soddisfare tali requisiti.
- (18) È necessario che l'attuazione delle disposizioni relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale 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.
- (19) Le specifiche tecniche d'interoperabilità hanno un impatto anche sulle condizioni di utilizzo del trasporto ferroviario da parte degli utenti e, quindi, occorre consultarli sugli aspetti che li riguardano.
- (20) È opportuno consentire, in casi particolari, che lo Stato membro interessato non applichi determinate specifiche tecniche di interoperabilità 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.
- (21) Occorre che l'elaborazione e l'applicazione delle STI al sistema ferroviario convenzionale non ostacolino l'innovazione tecnologica e che quest'ultima miri al miglioramento delle prestazioni economiche.
- (22) È opportuno sfruttare l'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale, per quanto riguarda in particolare il trasporto di merci, per realizzare le condizioni di una migliore interoperabilità intermodale.
- (23) Per soddisfare le disposizioni appropriate relative alle procedure di appalto nel settore ferroviario e, in particolare, la direttiva 93/38/CEE<sup>(1)</sup>, gli enti appaltanti devono includere le specifiche tecniche nei documenti generali o nei capitolati d'onere propri di ogni appalto. È necessario creare un insieme di specifiche europee che servano da riferimento a queste specifiche tecniche.
- (24) Un sistema internazionale di normalizzazione in grado di produrre norme effettivamente utilizzate dai partner del commercio internazionale e che soddisfino le esigenze della politica comunitaria presenta un interesse per la Comunità. Di conseguenza, è necessario che gli organismi europei di normalizzazione proseguano la loro cooperazione con le organizzazioni internazionali di normalizzazione.

(<sup>1</sup>) Direttiva 93/38/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto, nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni (GU L 199 del 9.8.1993, pag. 84). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/4/CE (GU L 101 dell'1.4.1998, pag. 1).

▼B

- (25) Gli enti appaltanti definiscono le specifiche supplementari necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme. È importante che queste specifiche soddisfino i requisiti essenziali armonizzati a livello comunitario cui deve rispondere il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.
- (26) È necessario basare le procedure di valutazione della conformità, o dell'idoneità all'impiego dei componenti sull'uso dei moduli oggetto della decisione 93/465/CEE<sup>(1)</sup>. Occorre elaborare per quanto possibile, onde favorire lo sviluppo delle industrie interessate, le procedure basate sul sistema garanzia di qualità.
- (27) La conformità dei componenti è principalmente correlata al loro settore di impiego, al fine di garantire l'interoperabilità del sistema, e non soltanto alla loro libera circolazione nel mercato comunitario. La valutazione dell'idoneità all'impiego si applica nel caso dei componenti più critici per la sicurezza, la disponibilità o l'economia del sistema. Non è quindi necessario che il fabbricante ponga la marcatura «CE» sui componenti soggetti alle disposizioni della presente direttiva ma, in base alla valutazione della conformità e/o dell'idoneità dell'impiego, dovrebbe essere sufficiente la dichiarazione di conformità del fabbricante.
- (28) Ciò non pregiudica l'obbligo per i fabbricanti di apporre, per alcuni componenti, la marcatura «CE» che ne attesti la conformità ad altre disposizioni comunitarie pertinenti.
- (29) Occorre assoggettare i sottosistemi alla base del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ad una procedura di verifica per consentire alle autorità responsabili che autorizzano la messa in servizio di accertarsi che nelle fasi di progettazione, costruzione e messa in servizio il risultato sia conforme alle disposizioni regolamentari, tecniche ed operative applicabili. Ciò deve anche consentire ai fabbricanti di poter fare affidamento su una parità di trattamento indipendentemente dal paese. Occorre quindi elaborare un modulo che definisca i principi e le condizioni della verifica «CE» dei sottosistemi.
- (30) È opportuno basare la procedura di verifica «CE» sulle STI. Queste STI sono soggette alle disposizioni dell'articolo 18 della direttiva 93/38/CEE. Gli organismi notificati incaricati delle procedure di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti, nonché la procedura di verifica dei sottosistemi, devono, in particolare in mancanza di una specifica europea, coordinare le loro decisioni il più strettamente possibile.
- (31) Le STI sono elaborate, su mandato della Commissione, dall'organismo comune rappresentativo dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie e dell'industria. I rappresentanti dei paesi terzi, in particolare quelli dei paesi candidati all'adesione, potrebbero essere autorizzati a partecipare sin dall'inizio alle riunioni dell'organismo comune rappresentativo a titolo di osservatori.
- (32) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio impone, sul piano della compatibilità, una separazione tra le attività relative all'esercizio dei servizi di trasporto e quelle relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Nello stesso spirito, è opportuno che i servizi specializzati dei gestori delle infrastrutture ferroviarie, designati come organismi notificati, siano strutturati in modo da rispondere ai criteri che devono essere applicati a questo tipo di organismi. Altri organismi specializzati possono essere notificati quando soddisfano gli stessi criteri.
- (33) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28

(1) Decisione 93/465/CEE del Consiglio, del 22 luglio 1993, concernente i moduli relativi alle diverse fasi delle procedure di valutazione della conformità e le norme per l'apposizione e l'utilizzazione della marcatura «CE» di conformità da utilizzare nelle direttive di armonizzazione tecnica (GU L 220 del 30.8.1993, pag. 23).

**▼B**

giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(1)</sup>.

- (34) L'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ha dimensioni comunitarie. Gli Stati membri singolarmente non sono in grado di adottare le disposizioni necessarie per realizzare l'interoperabilità. In conformità al principio di sussidiarietà, gli obiettivi dell'azione prevista non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo delle dimensioni e degli effetti dell'azione in questione, essere realizzati meglio a livello comunitario,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

## CAPO I

**Disposizioni generali***Articolo 1***▼M1**

1. La presente direttiva è volta a stabilire le condizioni da soddisfare per realizzare nel territorio comunitario l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale quale descritto all'allegato I. Dette condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di questo sistema messi in servizio dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio e alla manutenzione.

2. Il perseguimento di tale obiettivo deve portare alla definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica e consentire di:

**▼B**

- 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 transeuropeo convenzionale;
- c) contribuire all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.

**▼M1**

3. L'ambito di applicazione della presente direttiva è progressivamente esteso a tutto il sistema ferroviario convenzionale, inclusi i raccordi ferroviari di accesso ai principali servizi nei terminali e nei porti che servono o potrebbero servire più di un cliente finale, ad eccezione delle infrastrutture e del materiale rotabile destinati ad un uso strettamente locale, storico o turistico o delle infrastrutture che sono isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, e fatte salve le deroghe all'applicazione delle STI elencate nell'articolo 7.

La presente direttiva è applicata alle parti della rete non ancora contemplate dal paragrafo 1, solo a decorrere dalla data di entrata in vigore delle STI corrispondenti che saranno adottate secondo la procedura descritta in appresso e per gli ambiti di applicazione da essi fissati.

La Commissione adotta, secondo le procedure di cui all'articolo 21, paragrafo 2, entro il 1° gennaio 2006 un programma di lavoro per l'elaborazione di nuove STI e/o la revisione di STI già adottate allo scopo di contemplare le linee e il materiale rotabile non ancora contemplati.

Tale programma di lavoro indicherà un primo gruppo di nuove STI e/o modifiche di STI da elaborare entro il gennaio 2009, fatti salvi

<sup>(1)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

**▼M1**

l'articolo 5, paragrafo 5, relativo alla possibilità di prevedere casi specifici e l'articolo 7 che consente deroghe in circostanze particolari. La scelta degli aspetti che saranno contemplati dalle STI si baserà sul rapporto costo/efficacia previsto per ciascuna misura proposta e sul principio della proporzionalità delle misure adottate a livello comunitario. A tal fine si terrà debitamente conto dell'allegato I punto 4 e del necessario equilibrio tra, da un lato, gli obiettivi di una circolazione ininterrotta dei treni e dell'armonizzazione tecnica e, dall'altro, il livello transeuropeo, nazionale, regionale o locale del traffico in questione.

Dopo l'elaborazione di questo primo gruppo di STI, l'identificazione delle priorità per l'elaborazione di nuove STI o la revisione delle STI esistenti è effettuata secondo le procedure di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

Lo Stato membro non è tenuto ad applicare il presente paragrafo in caso di progetti in una fase avanzata di sviluppo o che formino oggetto di un contratto in corso di esecuzione al momento della pubblicazione del pertinente gruppo di STI.

**▼B***Articolo 2*

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) «sistema ferroviario transeuropeo convenzionale»: l'insieme, descritto nell'allegato I, costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete transeuropea di trasporto costruite o adattate per il trasporto ferroviario convenzionale ed il trasporto ferroviario combinato, e dal materiale rotabile progettato per percorrere dette infrastrutture;
- b) «interoperabilità»: la capacità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale di consentire la circolazione sicura e con soluzione di continuità dei 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;
- c) «sottosistemi»: il risultato della divisione del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale come indicato nell'allegato II. Tali sottosistemi, per i quali devono essere definiti requisiti essenziali, sono di natura strutturale o funzionale;
- d) «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 transeuropeo convenzionale. Il concetto di «componente» abbraccia i beni materiali e immateriali, quali il software;
- e) «requisiti essenziali»: l'insieme delle condizioni descritte nell'allegato III che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce;
- f) «specifica europea»: una specifica tecnica comune, un'omologazione tecnica europea o una norma nazionale che recepisce una norma europea, quali definite all'articolo 1, paragrafi da 8 a 12, della direttiva 93/38/CEE;
- g) «specifiche tecniche di interoperabilità», in seguito denominate «STI»: le specifiche di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;

**▼M1****▼B**

- i) «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;

**▼B**

- j) «parametri fondamentali»: ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, critica per l'interoperabilità, e che deve essere oggetto di una decisione secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, prima che l'organismo comune rappresentativo elabori un progetto di STI;
- k) «caso specifico»: ogni parte del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale 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, il materiale rotabile destinato ad un uso strettamente locale, regionale o storico e il materiale rotabile in provenienza o a destinazione di paesi terzi, che non attraversi la frontiera tra due Stati membri;

**▼M1**

- l) «ristrutturazione»: lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che migliora l'insieme delle prestazioni del sottosistema;
- m) «rinnovo»: lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano nel loro insieme le prestazioni del sottosistema;

**▼B**

- n) «sistema ferroviario esistente»: l'insieme costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente e il materiale rotabile di ogni categoria e origine che percorre dette infrastrutture;

**▼M1**

- o) «sostituzione nell'ambito di una manutenzione»: sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nell'ambito di una manutenzione preventiva o correttiva;
- p) «messa in servizio»: insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema è messo nello stato di funzionamento di progetto.

**▼B***Articolo 3*

1. La presente direttiva riguarda le disposizioni relative, per ogni sottosistema, ai componenti di interoperabilità, alle interfacce e alle procedure, nonché alle condizioni di coerenza globale del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale necessarie per realizzarne l'interoperabilità.

2. Le disposizioni della presente direttiva si applicano fatte salve altre disposizioni comunitarie pertinenti. Tuttavia, nel caso dei componenti di interoperabilità, comprese le interfacce, può essere necessario, per soddisfare i requisiti essenziali delle presente direttiva, applicare specifiche europee particolari stabilite a tale scopo.

*Articolo 4*

1. Il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, 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 18, paragrafo 4, della direttiva 93/38/CEE, necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme applicate nella Comunità, non devono essere in contrasto con i requisiti essenziali.

**▼B**

## CAPO II

**Specifiche tecniche di interoperabilità***Articolo 5***▼M1**

1. Ogni sottosistema è oggetto di una STI. Ove necessario, un sottosistema può essere oggetto di più STI e una STI può abbracciare vari sottosistemi. La decisione di elaborare e/o rivedere una STI e la scelta del suo ambito di applicazione tecnico e geografico richiede un mandato a norma dell'articolo 6, paragrafo 1.

**▼B**

2. I sottosistemi devono essere conformi alle STI; tale conformità deve essere costantemente garantita durante l'esercizio di ciascun sottosistema.

3. Le STI, ove necessario per realizzare gli obiettivi di cui all'articolo 1:

- a) definiscono l'ambito di applicazione interessato (parte della rete o del materiale rotabile di cui all'allegato I; sottosistema o parte di sottosistema di cui all'allegato II);
- b) precisano i requisiti essenziali per il sottosistema interessato e le loro interfacce verso gli altri sottosistemi;
- c) definiscono le specifiche funzionali e tecniche che il sottosistema e le sue interfacce devono rispettare verso gli altri sottosistemi. Se necessario, le specifiche possono variare a seconda dell'utilizzazione del sottosistema, per esempio a seconda delle categorie di linee, di nodi e/o di materiale rotabile di cui all'allegato I;
- d) determinano i componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di specifiche europee, tra cui le norme europee, necessarie per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;

**▼M1**

e) indicano, in ogni caso previsto, le procedure da usare per valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, da un lato, o per la verifica «CE» dei sottosistemi, dall'altro. Tali procedure si basano sui moduli definiti nella decisione 93/465/CEE;

**▼B**

f) indicano la strategia di attuazione della STI, precisando in particolare le tappe da superare per passare progressivamente dalla situazione attuale alla situazione finale di rispetto generalizzato della STI;

g) indicano, per il personale interessato, i requisiti di qualifica professionale e d'igiene e di sicurezza sul luogo di lavoro richiesti per il funzionamento e la manutenzione del sottosistema interessato nonché per l'attuazione della STI.

4. Ciascuna STI è sviluppata partendo dall'esame del sottosistema esistente ed indica un sottosistema target raggiungibile in maniera progressiva ed entro termini ragionevoli. In questa maniera, l'adozione graduale delle STI e la loro osservanza consente di realizzare progressivamente l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.

5. Le STI preservano in modo adeguato la coerenza del sistema ferroviario esistente di ciascuno Stato membro. A tal fine possono essere previsti per ciascuna STI casi specifici sia per quanto riguarda l'infrastruttura sia per quanto riguarda il materiale rotabile; una particolare attenzione è rivolta alla sagoma, allo scartamento o all'interasse fra i binari e ai vagoni in provenienza o a destinazione dei paesi terzi. Per ciascun caso specifico la STI precisa le modalità di applicazione degli elementi della STI di cui alle lettere da c) a g) del paragrafo 3.

**▼B**

6. Le STI non ostano alle decisioni degli Stati membri sull'utilizzo delle infrastrutture per la circolazione del materiale rotabile non contemplato dalle STI.

**▼M1**

7. Le STI possono fare un esplicito e chiaro riferimento a norme o specifiche europee qualora ciò sia strettamente necessario per conseguire gli obiettivi della presente direttiva. In questo caso, le norme o specifiche europee (o le singole parti richiamate) si considerano allegata alla STI in questione e diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile. In mancanza di norme o specifiche europee 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.

*Articolo 6*

1. I progetti di STI e le successive modifiche delle STI sono elaborati su mandato della Commissione, definito secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2. Essi sono elaborati sotto la responsabilità dell'Agenzia a norma degli articoli 3 e 12 del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (regolamento sull'agenzia)<sup>(1)</sup> e in cooperazione con i gruppi citati in detti articoli.

Le STI sono adottate e rivedute secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2. Esse sono pubblicate dalla Commissione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. L'Agenzia è incaricata di preparare la revisione e l'aggiornamento delle STI e di presentare ogni raccomandazione utile al comitato di cui all'articolo 21, al fine di tener conto dell'evoluzione tecnologica o delle esigenze sociali.

3. Ogni progetto di STI è elaborato in due fasi.

In primo luogo, l'Agenzia individua i parametri fondamentali per la STI nonché le interfacce con gli altri sottosistemi e ogni altro caso specifico necessario. Per ciascuno di questi parametri e di queste interfacce sono presentate le soluzioni alternative più vantaggiose corredate delle giustificazioni tecniche ed economiche. Viene adottata una decisione secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2; se necessario, dovranno essere previsti casi specifici.

L'Agenzia elabora quindi il progetto di STI a partire da questi parametri fondamentali. Eventualmente l'Agenzia tiene conto del progresso tecnico, dei lavori di normalizzazione già effettuati, dei gruppi di lavoro già istituiti e dei lavori di ricerca riconosciuti. Al progetto di STI viene acclusa un'analisi globale dei costi e dei vantaggi prevedibili dell'attuazione delle STI; tale valutazione indicherà l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati.

4. L'elaborazione, l'adozione e la revisione di ciascuna STI (compresi i parametri fondamentali) tengono conto dei prevedibili costi e vantaggi di tutte le soluzioni tecniche considerate, nonché delle interfacce tra di esse, allo scopo di individuare e attuare le soluzioni più vantaggiose. Gli Stati membri partecipano a questa valutazione fornendo i dati necessari.

5. Il comitato di cui all'articolo 21 è regolarmente informato sui lavori di elaborazione delle STI e nel corso di questi lavori può formulare qualsiasi mandato o raccomandazione utile per la progettazione delle STI e la valutazione dei costi e dei vantaggi. In particolare, il comitato può chiedere, su richiesta di uno Stato membro, che vengano esaminate soluzioni alternative e che l'analisi dei costi e dei vantaggi di dette soluzioni alternative figurino nella relazione allegata al progetto di STI.

<sup>(1)</sup> GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1.

**▼M1**

6. All'atto dell'adozione di ciascuna STI, la sua data di entrata in vigore è fissata secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2. Qualora debbano essere messi in funzione contemporaneamente vari sottosistemi per motivi di compatibilità tecnica, le date di entrata in vigore delle STI corrispondenti devono coincidere.

7. L'elaborazione, l'adozione e la revisione delle STI tengono conto del parere degli utenti, per quanto riguarda le caratteristiche che hanno un'incidenza diretta sulle condizioni di utilizzo dei sottosistemi da parte degli stessi utenti. A tal fine, l'Agenzia consulta le associazioni e gli organismi di rappresentanza degli utenti nel corso dei lavori di elaborazione e di revisione delle STI. Essa allega al progetto di STI una relazione sui risultati della consultazione.

L'elenco delle associazioni e delle organizzazioni da consultare è messo a punto dal comitato di cui all'articolo 21 prima dell'adozione del mandato della prima STI e può essere riesaminato e aggiornato su richiesta di uno Stato membro o della Commissione.

8. L'elaborazione, l'adozione e la revisione delle STI tengono conto del parere delle parti sociali per quanto riguarda le condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera g).

A tal fine le parti sociali sono consultate prima che il progetto di STI sia presentato al comitato di cui all'articolo 21 per essere adottato o riesaminato.

Le parti sociali sono consultate in seno al comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE della Commissione <sup>(1)</sup>. Le parti sociali esprimono il loro parere entro tre mesi.

**▼B***Articolo 7*

Uno Stato membro può non applicare una o più STI, incluse quelle relative al materiale rotabile, nei casi e nelle condizioni seguenti:

**▼M1**

a) per un progetto di creazione di una nuova linea, di rinnovo o di ristrutturazione di una linea esistente o per ogni elemento di cui all'articolo 1, paragrafo 1, che si trovi in una fase avanzata di sviluppo o che formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione al momento della pubblicazione di queste STI;

**▼B**

b) per un progetto di rinnovo o la ristrutturazione di una linea esistente quando la sagoma, lo scartamento o l'interasse dei binari o la tensione elettrica previsti da queste STI sono incompatibili con quelli della linea esistente;

c) per un progetto di creazione di una nuova linea o per un progetto concernente il rinnovo o la ristrutturazione di una linea esistente realizzato sul territorio dello Stato membro quando la rete ferroviaria di quest'ultimo è interclusa o isolata per la presenza del mare dalla rete ferroviaria del resto della Comunità;

d) per ogni progetto concernente il rinnovo, l'estensione o la ristrutturazione di una linea esistente, quando l'applicazione delle STI compromette la redditività economica del progetto e/o la coerenza del sistema ferroviario dello Stato membro;

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 vagoni in provenienza o a destinazione di un paese terzo nel quale lo scartamento dei binari è diverso da quello della principale rete ferroviaria della Comunità.

<sup>(1)</sup> GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.

**▼B**

In tutti i casi, lo Stato membro interessato notifica preliminarmente l'intenzione di deroga alla Commissione e le trasmette un fascicolo indicante le STI o le parti di STI che desidera non siano applicate e le corrispondenti specifiche che desidera applicare. Il comitato di cui all'articolo 21 analizza le misure previste dallo Stato membro. Nei casi b), d) e f) la Commissione decide secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2; se necessario, è formulata una raccomandazione sulle specifiche da applicare. Tuttavia nel caso b) la decisione della Commissione non riguarda la sagoma e lo scartamento dei binari.

## CAPO III

**Componenti di interoperabilità***Articolo 8*

Gli Stati membri adottano tutte le misure opportune affinché i componenti di interoperabilità:

- a) siano immessi sul mercato soltanto se consentono di realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale soddisfacendo i requisiti essenziali;
- b) siano usati nel loro campo di impiego conformemente alla loro destinazione e siano installati e sottoposti a corretta manutenzione.

Queste disposizioni non ostano all'immissione sul mercato di tali componenti per altre applicazioni.

*Articolo 9*

Agli Stati membri non è consentito, sul loro territorio e per motivi riguardanti la presente direttiva, vietare, limitare od ostacolare l'immissione sul mercato dei componenti di interoperabilità in vista del loro impiego per il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale quando gli stessi soddisfano le disposizioni della presente direttiva. In particolare, essi non possono esigere verifiche che sono già state compiute nell'ambito della procedura relativa alla dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego, i cui elementi sono indicati nell'allegato IV.

*Articolo 10*

1. Gli Stati membri considerano conformi ai requisiti essenziali previsti dalla presente direttiva loro applicabili i componenti di interoperabilità muniti della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego.

**▼M1**

2. Ogni componente di interoperabilità è sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nella STI in questione ed è munito del relativo certificato.

3. Gli Stati membri ritengono che un componente d'interoperabilità soddisfi i requisiti essenziali se è conforme alle condizioni stabilite dalla relativa STI o alle specifiche europee elaborate per soddisfare tali condizioni.

**▼B**

6. Se una specifica europea non è ancora disponibile al momento dell'adozione di una STI e il rispetto di tale specifica è indispensabile per garantire l'interoperabilità, la STI può fare riferimento alla versione disponibile più avanzata del progetto di specifica europea che bisogna rispettare oppure la integra in tutto o in parte nel suo testo.

**▼M1***Articolo 11*

Qualora ad uno Stato membro o alla Commissione risulti che determinate specifiche europee utilizzate direttamente o indirettamente per conseguire gli obiettivi della presente direttiva non soddisfano i

▼ **M1**

requisiti essenziali, il ritiro parziale o totale di tali specifiche dalle pubblicazioni in cui sono iscritte o la loro modifica può essere deciso secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, previa consultazione del comitato istituito dalla direttiva 98/34/CE.

▼ **B***Articolo 12*

1. Uno Stato membro, qualora constati che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato ed utilizzato conformemente alla sua destinazione, rischia di non soddisfare i requisiti essenziali, adotta tutte le misure opportune per limitare il suo campo di applicazione, per vietarne l'impiego o per ritirarlo dal mercato. Lo Stato membro informa immediatamente la Commissione delle misure adottate, esponendo i motivi della sua decisione e precisando in particolare se la non conformità deriva da:

- a) un'inosservanza dei requisiti essenziali;
- b) una errata applicazione delle specifiche europee, a condizione che sia invocata l'applicazione di queste specifiche;
- c) una carenza delle specifiche europee.

2. La Commissione consulta al più presto le parti interessate. Se, dopo la consultazione, la Commissione constata che la misura è giustificata, ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa e gli altri Stati membri. Se, dopo la consultazione, la Commissione constata che la misura non è giustificata, essa ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa, nonché il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità. Se la decisione di cui al paragrafo 1 è motivata dall'esistenza di una lacuna nelle specifiche europee, si applica la procedura di cui all'articolo 11.

3. Se un componente di interoperabilità munito della dichiarazione «CE» di conformità risulta non conforme, lo Stato membro competente adotta, nei confronti della persona che ha redatto la dichiarazione, le misure appropriate e ne informa la Commissione e gli altri Stati membri.

4. La Commissione verifica che gli Stati membri siano informati in merito allo svolgimento ed ai risultati della procedura.

*Articolo 13*

1. Per redigere la dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità, il fabbricante o il suo mandatario, stabilito nella Comunità, applica le disposizioni previste dalle STI che lo riguardano.

2. La valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità è compiuta dall'organismo notificato presso il quale il fabbricante o il suo mandatario, stabilito nella Comunità, ha presentato domanda.

3. Se dei componenti di interoperabilità sono oggetto di altre direttive comunitarie concernenti altri aspetti, la dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego indica in questo caso che i componenti di interoperabilità rispondono anche ai requisiti di queste altre direttive.

4. Se né il fabbricante né il suo mandatario stabilito nella Comunità hanno ottemperato agli obblighi dei paragrafi 1, 2 e 3, tali obblighi sono a carico di qualsiasi persona che immetta sul mercato il componente di interoperabilità. Gli stessi obblighi si applicano alla persona che assembla i componenti di interoperabilità o parti di componenti di interoperabilità di diversa origine o che fabbrica i componenti di interoperabilità per uso proprio, per quanto concerne la presente direttiva.

5. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 12:

**▼B**

- a) quando uno Stato membro accerta che la dichiarazione «CE» di conformità è stata indebitamente rilasciata, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità sono tenuti a rimettere il componente di interoperabilità in conformità ed a far cessare l'infrazione, alle condizioni fissate da detto Stato membro;
- b) nel caso in cui la non conformità persista, lo Stato membro adotta 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 12.

## CAPO IV

**Sottosistemi***Articolo 14*

1. Spetta ad ogni Stato membro autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi strutturali, costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, che sono installati o gestiti sul suo territorio.

A tal fine, gli Stati membri adottano tutte le misure opportune affinché questi sottosistemi possano essere messi in servizio soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i pertinenti requisiti essenziali, nel momento in cui siano integrati nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale. Essi verificano, in particolare, la coerenza di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono integrati.

2. Spetta ad ogni Stato membro verificare, al momento della messa in servizio e in seguito regolarmente, che questi sottosistemi sono gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali loro applicabili.

**▼M1**

A tal fine si ricorre alle procedure di valutazione e di verifica previste nelle STI strutturali e funzionali in questione.

3. In caso di rinnovo o di ristrutturazione il gestore dell'infrastruttura o l'impresa ferroviaria depositano un fascicolo con la descrizione del progetto presso lo Stato membro interessato. Quest'ultimo 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 della presente direttiva.

È necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio ogni qualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato possa risentire dei lavori previsti. Qualora sia necessaria una nuova autorizzazione, lo Stato membro decide in quale misura le STI debbano essere applicate al progetto e notifica la sua decisione alla Commissione e agli altri Stati membri.

4. Quando autorizzano la messa in servizio di materiale rotabile, gli Stati membri hanno la responsabilità di garantire che a ciascun veicolo sia attribuito un codice di identificazione alfanumerico. Il codice deve essere apposto su ciascun veicolo e figurare in un registro di immatricolazione nazionale che deve soddisfare i seguenti criteri:

- a) deve rispettare le specifiche comuni definite nel paragrafo 5;
- b) deve essere tenuto e aggiornato da un organismo indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria;
- c) deve essere accessibile alle autorità preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi designati a norma degli articoli 16 e 21 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) <sup>(1)</sup>, nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione designati ai

<sup>(1)</sup> GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.

**▼M1**

sensi dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza <sup>(1)</sup>, all'Agenzia, alle imprese ferroviarie e ai gestori delle infrastrutture.

Nel caso di materiale rotabile messo in servizio per la prima volta in un paese terzo, gli Stati membri possono accettare veicoli chiaramente identificati in base a un sistema di codifica diverso. Ciononostante, allorché uno Stato membro ha autorizzato la messa in servizio di tali veicoli nel suo territorio, deve essere possibile ricercare i dati corrispondenti, elencati nel paragrafo 5, lettere c), d) ed e), tramite il registro.

5. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, sulla base del progetto di specifiche elaborato dall'Agenzia. Questi progetti di specifiche includono: il contenuto, il formato dei dati, l'architettura funzionale e tecnica, le modalità operative e le norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Il registro deve contenere almeno le seguenti informazioni:

- a) estremi della dichiarazione «CE» di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;
- b) estremi del registro del materiale rotabile indicato nell'articolo 24;
- c) generalità del proprietario del veicolo o del soggetto che lo acquisisce in leasing;
- d) eventuali restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;
- e) dati critici in materia di sicurezza relativi al piano di manutenzione del veicolo.

**▼B***Articolo 15*

Fatte salve le disposizioni dell'articolo 19, agli Stati membri non è consentito, sul loro territorio e per motivi riguardanti la presente direttiva, vietare, limitare od ostacolare la costruzione, la messa in servizio e l'esercizio di sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, che sono conformi ai requisiti essenziali. In particolare, essi non possono esigere verifiche che sono già state compiute nell'ambito della procedura concernente la dichiarazione «CE» di verifica, i cui elementi sono indicati nell'allegato V.

*Articolo 16*

1. Gli Stati membri considerano interoperabili e conformi ai requisiti essenziali ad essi applicabili i sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, muniti della dichiarazione «CE» di verifica.

2. La verifica dell'interoperabilità, nel rispetto dei requisiti essenziali, di un sottosistema di natura strutturale, costitutivo del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, è compiuta con riferimento alle STI, se esistenti.

**▼M1**

3. In mancanza di STI e compresi i casi in cui è stata notificata una deroga ai sensi dell'articolo 7, gli Stati membri trasmettono agli altri Stati membri e alla Commissione, per ogni sottosistema, un elenco delle norme tecniche in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali. Tale notifica deve aver luogo prima del 30 aprile 2005 e successivamente ogniqualvolta l'elenco delle norme tecniche è modificato. In tale occasione, gli Stati membri designano inoltre gli organismi incaricati di

<sup>(1)</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata dalla decisione 2002/844/CE della Commissione (GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30).

**▼ M1**

espletare, con riferimento a tali norme tecniche, la procedura di verifica di cui all'articolo 18.

**▼ B***Articolo 17*

Se risulta che le STI non soddisfano completamente i requisiti essenziali, il comitato di cui all'articolo 21 può essere interpellato su richiesta di uno Stato membro o su iniziativa della Commissione.

**▼ M1**

In questo caso, le STI sono oggetto di revisione secondo la procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 2. Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ad alcuni requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, essi vengono chiaramente individuati in un allegato della STI. Per tali aspetti si applica l'articolo 16, paragrafo 3.

**▼ B***Articolo 18*

1. Per redigere la dichiarazione «CE» di verifica, l'ente appaltante o il suo mandatario invita l'organismo notificato di propria scelta ad avviare la procedura di verifica «CE» di cui all'allegato VI.

2. Il compito dell'organismo notificato, incaricato della verifica «CE» di un sottosistema, inizia nella fase di progettazione e copre tutto il periodo di costruzione fino alla fase della dichiarazione di conformità, precedente l'entrata in servizio del sottosistema. Esso 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 all'articolo 24.

3. All'organismo notificato compete la preparazione della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica. La documentazione tecnica contiene i documenti necessari relativi alle caratteristiche del sottosistema nonché, eventualmente, quelli che attestano la conformità dei componenti di interoperabilità. Essa contiene anche gli elementi relativi alle condizioni ed ai limiti d'uso, alle istruzioni di manutenzione, di sorveglianza continua o periodica e di regolazione.

*Articolo 19*

1. Uno Stato membro può chiedere che vengano compiute verifiche complementari, qualora constati che un sottosistema di natura strutturale, munito della dichiarazione «CE» di verifica, corredata della documentazione tecnica, non rispetta interamente le disposizioni della presente direttiva ed in particolare i requisiti essenziali.

2. Lo Stato membro che presenta la domanda informa immediatamente la Commissione delle verifiche complementari richieste, esponendone i motivi. La Commissione avvia senza indugio la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

## CAPO V

**Organismi notificati***Articolo 20*

1. Gli Stati membri notificano 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 13 e della procedura di verifica di cui all'articolo 18, indicando per ciascuno di essi il settore di competenza ed il numero di identificazione ottenuto previamente dalla Commissione. Quest'ultima pubblica nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* l'elenco degli organismi con il rispettivo numero di identificazione, nonché i campi di loro competenza, e provvede al suo aggiornamento.

2. Gli Stati membri devono applicare i criteri di cui all'allegato VII per valutare gli organismi da notificare. Gli organismi che soddisfano i

**▼B**

criteri di valutazione previsti nelle norme europee pertinenti sono considerati conformi ai criteri suddetti.

3. Uno Stato membro revoca l'autorizzazione ad un organismo che non soddisfa più i criteri di cui all'allegato VII. Esso ne informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri.

4. Se uno Stato membro o la Commissione ritengono che un organismo notificato da un altro Stato membro non soddisfi i criteri pertinenti, viene interpellato il comitato di cui all'articolo 21 che esprime il suo parere entro tre mesi. In base al parere del comitato, la Commissione informa lo Stato membro interessato di tutte le modifiche necessarie affinché l'organismo notificato possa conservare lo status che gli è stato riconosciuto.

**▼M1**

5. La Commissione istituisce un gruppo di coordinamento degli organismi notificati (in seguito denominato «gruppo di coordinamento») che discute di qualsiasi questione relativa all'applicazione delle procedure di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego di cui all'articolo 13 e della procedura di verifica di cui all'articolo 18, o all'applicazione delle STI pertinenti. I rappresentanti degli Stati membri possono partecipare ai lavori del gruppo di coordinamento in qualità di osservatori.

La Commissione e gli osservatori informano il comitato di cui all'articolo 21 dei lavori svolti nell'ambito del gruppo di coordinamento. La Commissione, se del caso, propone le misure necessarie per risolvere i problemi.

Se necessario, il coordinamento degli organismi notificati è attuato a norma dell'articolo 21.

**▼B**

## CAPO VI

**Comitato e programma di lavoro***Articolo 21*

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 21 della direttiva 96/48/CE (in seguito denominato «il comitato»).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

**▼M1**

4. Il comitato, ove necessario, può creare gruppi di lavoro che lo assistano nell'espletamento dei suoi compiti, in particolare per assicurare il coordinamento degli organismi notificati.

*Articolo 21 bis*

La Commissione può sottoporre al comitato qualsiasi questione relativa all'attuazione della presente direttiva. Se necessario, essa formula una raccomandazione di attuazione secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

*Articolo 21 ter*

Gli allegati dal II al VI possono essere modificati secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

**▼B***Articolo 22*

Dall'entrata in vigore della presente direttiva il comitato può discutere qualsiasi questione relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario

**▼B**

transeuropeo convenzionale, comprese le questioni concernenti l'interoperabilità tra il sistema ferroviario transeuropeo e quello di paesi terzi.

**▼M1***Articolo 23*

1. L'ordine di priorità per l'adozione delle STI, fatto salvo l'ordine di adozione dei mandati di cui all'articolo 6, paragrafo 1, è il seguente:

- a) il primo gruppo di STI riguarda il controllo-comando e il segnalamento, le applicazioni telematiche per il trasporto merci, l'esercizio e la gestione del traffico (comprese le qualifiche del personale per i servizi transfrontalieri nel rispetto dei criteri stabiliti negli allegati II e III), i carri merci, il rumore riconducibile al materiale rotabile e all'infrastruttura. Per quanto riguarda il materiale rotabile, è sviluppata prioritariamente la normativa applicabile a quello destinato ad uso internazionale;
- b) inoltre, gli aspetti seguenti debbono essere trattati in funzione delle risorse della Commissione e dell'agenzia: applicazioni telematiche per i passeggeri, manutenzione, con particolare riguardo alla sicurezza, vetture passeggeri, locomotori e automotrici, infrastruttura, energia, inquinamento atmosferico. Per quanto riguarda il materiale rotabile, è sviluppata prioritariamente la normativa applicabile a quello destinato ad uso internazionale;
- c) su richiesta della Commissione, di uno Stato membro o dell'agenzia il comitato può decidere, secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, di elaborare una STI su un tema complementare, purché essa riguardi uno dei sottosistemi di cui all'allegato II.

2. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, stabilisce un programma di lavoro che rispetti l'ordine di priorità di cui al paragrafo 1 e quello degli altri compiti ad essa assegnati dalla presente direttiva.

Le STI che figurano nel primo gruppo di cui al paragrafo 1, lettera a), sono elaborate entro il 20 aprile 2004.

3. Il programma di lavoro comprende in particolare le tappe seguenti:

- a) elaborazione, sulla base di un progetto preparato dall'agenzia, di un'architettura rappresentativa del sistema ferroviario convenzionale, basata sull'elenco dei sottosistemi (allegato II) per garantire la coerenza tra le STI. Questa architettura deve in particolare contenere i diversi elementi costitutivi del sistema e le loro interfacce; essa servirà da quadro di riferimento per delimitare i campi di applicazione di ciascuna STI;
- b) adozione di una struttura modello per l'elaborazione delle STI;
- c) adozione di una metodologia per l'analisi costi-benefici delle soluzioni contemplate nelle STI;
- d) adozione dei mandati necessari all'elaborazione delle STI;
- e) adozione dei parametri fondamentali per ciascuna STI;
- f) approvazione dei progetti di programma per la standardizzazione;
- g) gestione del periodo di transizione tra la data di entrata in vigore della direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale<sup>(1)</sup> e la pubblicazione delle STI, compresa l'adozione del repertorio di cui all'articolo 25.

<sup>(1)</sup> GU L 164 del 30.4.2004, pag. 114.

**▼B**

## CAPO VII

**Registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile***Articolo 24*

1. Gli Stati membri provvedono affinché siano pubblicati e aggiornati annualmente registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile che presentino, per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessati, le caratteristiche principali (per esempio, i parametri fondamentali) e la loro concordanza con le caratteristiche prescritte dalle STI applicabili. A tal fine, ciascuna STI indica con precisione le informazioni che debbono figurare nei registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile.

**▼M1**

2. Copia di questi registri è trasmessa agli Stati membri interessati e all'Agenzia e deve essere messa a disposizione delle parti interessate, inclusi almeno i soggetti professionali che operano nel settore.

**▼B**

## CAPO VIII

**Disposizioni transitorie***Articolo 25***▼M1**

1. L'Agenzia elabora, a norma degli articoli 3 e 12 del regolamento (CE) n. 881/2004, sulla scorta delle informazioni trasmesse dagli Stati membri nell'ambito dell'articolo 16, paragrafo 3, nonché dei documenti tecnici settoriali e dei testi dei pertinenti accordi internazionali, un progetto di repertorio delle norme tecniche che assicurano l'attuale livello di interoperabilità delle linee e del materiale rotabile che saranno aggiunti all'ambito di applicazione della presente direttiva come stabilito nell'articolo 1, paragrafo 3. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, esamina tale progetto e decide se esso possa costituire un repertorio in attesa dell'adozione delle STI.

**▼B**

2. Dopo l'adozione del repertorio, gli Stati membri informano il comitato ogniqualvolta intendano adottare una disposizione nazionale o elaborare un progetto che si discostino dal repertorio.

## CAPO IX

**Disposizioni finali***Articolo 26*

Ogni decisione presa in applicazione della presente direttiva e concernente la valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, la verifica dei sottosistemi facenti parte del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale nonché in applicazione degli articoli 11, 12, 17 e 19, è motivata in modo preciso. Essa è notificata all'interessato al più presto, con l'indicazione dei mezzi di impugnazione previsti dalla normativa in vigore nello Stato membro interessato e dei termini entro i quali tali mezzi devono essere esperiti.

*Articolo 27*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 20 aprile 2003, ad eccezione delle disposizioni relative a ciascuna STI che sono attuate secondo le modalità ad essa proprie. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

**▼B***Articolo 28*

Ogni due anni, e per la prima volta il 20 aprile 2005, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi compiuti nell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale. Detta relazione contiene anche un'analisi dei casi previsti all'articolo 7.

L'organismo comune rappresentativo elabora ed aggiorna periodicamente uno strumento capace di fornire, su richiesta di uno Stato membro o della Commissione, un prospetto del livello d'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale. Tale strumento si avvale delle informazioni disponibili nei registri previsti all'articolo 24.

*Articolo 29*

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

*Articolo 30*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼ **M1***ALLEGATO I***SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE****1. INFRASTRUTTURE**

Le infrastrutture del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale saranno le infrastrutture delle linee della rete transeuropea dei trasporti individuate nella decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti<sup>(1)</sup> o riprese in qualsiasi aggiornamento di detta decisione risultante dalla revisione prevista al suo articolo 21.

Ai fini della presente direttiva, questa rete può essere suddivisa secondo le categorie seguenti:

- linee previste per il traffico «passeggeri»,
- linee previste per il traffico misto (passeggeri, 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.

Queste infrastrutture comprendono 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.

**2. MATERIALE ROTABILE**

Il materiale rotabile comprenderà tutti i materiali 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, compreso il materiale rotabile progettato per il trasporto di autocarri.

Il materiale di costruzione e di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie mobili è incluso ma non costituisce la prima priorità.

Ciascuna di tali categorie è suddivisa in:

- materiale rotabile ad uso internazionale,
- materiale rotabile ad uso nazionale.

**3. COERENZA DEL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE**

La qualità del trasporto ferroviario europeo dipende, tra gli altri fattori, dal raggiungimento di una forte coerenza tra le caratteristiche dell'infrastruttura (nel senso lato del termine, ossia comprendente le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle del materiale rotabile (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****1. Sottocategorie di linee e di materiale rotabile**

Ai fini dell'efficacia rispetto al costo dell'interoperabilità possono essere elaborate, se del caso, nuove sottocategorie per tutte le categorie di linee e materiale rotabile indicate nell'allegato III. Se necessario, le specifiche funzionali e tecniche di cui all'articolo 5, paragrafo 3, possono variare a seconda della sottocategoria.

<sup>(1)</sup> GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata dalla decisione n. 1346/2001/CE (GU L 185 del 6.7.2001, pag. 1).

**▼ M1**

## 2. Salvaguardie relative ai costi

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

- costo della misura proposta,
- riduzione degli oneri e dei costi di capitale in virtù di economie di scala e di un migliore impiego del materiale rotabile,
- 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

Ai fini della presente direttiva, il sistema che costituisce il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale può essere suddiviso in sottosistemi corrispondenti a:

a) settori di natura strutturale:

- infrastrutture
- energia
- controllo-comando e segnalamento
- esercizio e gestione del traffico
- materiale rotabile;

b) settori di natura funzionale:

- 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'organismo comune rappresentativo 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. Infrastruttura**

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 con ridotta capacità motoria, ...), le apparecchiature di sicurezza e di protezione.

**2.2. Energia**

Il sistema di elettrificazione, il materiale aereo e i dispositivi di captazione di corrente.

**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 associate 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 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.>

**▼B****2.6. Materiale rotabile**

La struttura, il sistema di comando e controllo dell'insieme delle apparecchiature del treno, 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 ridotta capacità motoria), 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-rotaia devono rispettare i criteri di stabilità di passaggio necessari per garantire una circolazione in piena sicurezza alla velocità massima autorizzata.
- 1.1.3. I componenti utilizzati devono resistere alle sollecitazioni normali o eccezionali specificate per tutta la loro durata di servizio. 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 aver luogo in modo da limitare la generazione, 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 in caso di uso prevedibile 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 aver luogo in modo da limitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi, soprattutto in caso di incendio.

1.4 **Tutela dell'ambiente**

- 1.4.1. L'impatto ambientale legato alla realizzazione e all'esercizio del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale 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 europeo convenzionale deve rispettare i livelli regolamentari in materia di rumore.
- 1.4.5. L'esercizio del sistema ferroviario europeo convenzionale 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 transeuropeo convenzionale.

**▼B**

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, marciapiede ecc.).

Si devono prendere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle gallerie molto lunghe.

### 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. Tutela 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, in condizioni specificate, sul sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.

### 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 apparecchiature 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.

**▼B**

In caso di pericolo, dei 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 molto lunghe.

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 e del personale di controllo a terra.

## 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 transeuropeo convenzionale.

Le caratteristiche del materiale rotabile devono permetterne la circolazione su tutte le linee su cui è prevista.

**▼M1**

## 2.4.4. Controlli

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

**▼B**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. Tutela 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 convenzionale 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 regole 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.

**▼B**

## 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 regole operative delle reti e delle qualifiche del personale di macchina, del personale viaggiante e di quello preposto alla gestione della circolazione devono garantire un esercizio efficiente del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, 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 basi di dati, il software e i protocolli di comunicazione dati siano sviluppati in modo da garantire un massimo di possibilità di scambio dati sia tra applicazioni diverse che tra operatori diversi, con le esclusioni dei dati commerciali di carattere riservato;
- un accesso agevole dell'utenza alle informazioni.

## 2.7.2. Affidabilità, 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 regole 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

**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 transeuropeo convenzionale, di cui all'articolo 3. 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. CAMPO 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 d'interoperabilità, considerato nel suo ambiente ferroviario, in particolare quando sono in causa 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 STI.

**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 o costruttore);
- descrizione del componente d'interoperabilità (marchio, tipo, ecc.);
- indicazione della procedura seguita per dichiarare la conformità o l'idoneità all'impiego (articolo 13);
- 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 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 dell'ente appaltante 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 dell'ente appaltante);
- breve descrizione del sottosistema;
- nome e indirizzo dell'organismo notificato che ha compiuto la verifica «CE» di cui all'articolo 18;
- i 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;
- se provvisoria: durata di validità della dichiarazione «CE»;
- identificazione del firmatario.

*ALLEGATO VI***PROCEDURA DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI****1. INTRODUZIONE**

La verifica «CE» è la procedura mediante la quale un organismo notificato verifica e attesta, su richiesta dell'ente appaltante o del suo mandatario nella Comunità, che un sottosistema è:

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

**2. TAPPE**

La verifica del sottosistema comprende le tappe seguenti:

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

**3. ATTESTATO**

L'organismo notificato responsabile della verifica «CE» stabilisce l'attestato di conformità destinato all'ente appaltante o al suo mandatario stabilito nella Comunità 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.

**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;
- 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 d'interoperabilità di cui all'articolo 3 incorporati nel sottosistema;
- copie delle dichiarazioni «CE» di conformità o di idoneità all'impiego di cui i detti componenti devono essere muniti a norma dell'articolo 13 della direttiva, 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;
- 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. L'ente appaltante o il suo mandatario stabilito nella Comunità deve consegnargli o fargli pervenire ogni

**▼B**

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.

#### 6. DEPOSITO

La documentazione completa di cui al punto 4 è depositata, a sostegno dell'attestato di conformità rilasciato dall'organismo notificato incaricato della verifica del sottosistema operativo, presso l'ente appaltante o il suo mandatario stabilito nella Comunità. La documentazione è unita alla dichiarazione «CE» di verifica che l'ente appaltante invia all'organo di tutela dello Stato membro interessato.

Una copia della documentazione è conservata dall'ente appaltante per tutta la durata di esercizio del sottosistema ed è comunicata, dietro richiesta, agli altri Stati membri.

#### 7. PUBBLICAZIONE

Ogni organismo notificato pubblica periodicamente le informazioni pertinenti concernenti:

- le domande di verifica «CE» ricevute;
- gli attestati di conformità rilasciati;
- gli attestati di conformità rifiutati.

#### 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 l'ente appaltante o il suo mandatario nella Comunità oppure in una lingua accettata da quest'ultimo.

**▼B***ALLEGATO VII***CRITERI MINIMI CHE GLI STATI DEVONO PRENDERE IN CONSIDERAZIONE PER LA NOTIFICA DEGLI ORGANISMI**

1. L'organismo, il suo direttore e il personale incaricato di eseguire le operazioni di verifica non possono intervenire né direttamente né come mandatari nella progettazione, fabbricazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione dei componenti di interoperabilità o dei sottosistemi né nell'esercizio. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra il fabbricante o il costruttore e l'organismo.
2. L'organismo e il personale preposto al controllo devono eseguire le operazioni 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 o associazioni di persone interessate ai risultati delle verifiche.

**▼M1**

In particolare, l'organismo e 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 della presente direttiva, delle licenze nell'ambito della direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1985, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie <sup>(1)</sup> e dei certificati di sicurezza nell'ambito della direttiva 2004/49/CE, nonché dai soggetti incaricati delle indagini in caso di incidenti.

**▼B**

3. L'organismo deve disporre del personale e dei mezzi necessari 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.
4. Il personale incaricato dei controlli deve possedere:
  - una buona formazione tecnica e professionale;
  - una conoscenza soddisfacente delle prescrizioni relative ai controlli che svolge e una sufficiente dimestichezza con tali controlli;
  - l'idoneità necessaria a redigere gli attestati, i verbali e i rapporti relativi ai controlli svolti.
5. Deve essere garantita l'indipendenza del personale preposto al controllo. La retribuzione di ogni agente non deve essere in funzione del numero di controlli svolti né dei risultati di questi ultimi.
6. L'organismo deve sottoscrivere una assicurazione di responsabilità civile, a meno che tale responsabilità sia coperta dallo Stato in base al diritto nazionale oppure i controlli siano compiuti direttamente dallo Stato membro.
7. Il personale dell'organismo è legato dal segreto professionale per tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni (salvo nei confronti delle autorità amministrative competenti dello Stato in cui esercita le sue attività), nel quadro della presente direttiva o di qualsiasi disposizione di diritto interno che le dia effetto.

**▼M1**

<sup>(1)</sup> GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26).