

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 381

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante: «Recepimento della direttiva 2001/16/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale»

(Parere ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 31 ottobre 2003, n. 306)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 28 maggio 2004)

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO CONCERNENTE IL RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 2001/16/CE RELATIVA ALLA INTEROPERABILITÀ DEL SISTEMA FERROVIARIO EUROPEO CONVENZIONALE.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente provvedimento è stato predisposto in base alla delega concessa dalla legge 31 ottobre 2003, n. 306, legge comunitaria 2003, e, in particolare, in base all'articolo 1, comma 1, che prevede la delega ad emanare i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alle direttive comprese negli elenchi allegati, fra cui l'allegato A, nel quale è compresa la direttiva 2001/16/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo febbraio 2001, relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario europeo convenzionale.

Il testo del provvedimento è stato coordinato a seguito di riunioni svoltesi presso il Dipartimento per le politiche comunitarie, nell'ambito della Commissione istituita ai sensi dell'articolo 19 della legge 16 aprile 1987, n. 183, sulla base dello schema predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La direttiva 2001/16/CE segue la direttiva 1996/48/CE relativa alla interoperabilità delle reti ferroviarie ad "alta velocità" riprendendone gran parte dei principi e dei contenuti. Obiettivo precipuo della direttiva è quello di creare le condizioni necessarie a realizzare sul territorio comunitario l'interoperabilità del sistema transeuropeo convenzionale come individuato nella decisione della Parlamento e del Consiglio europeo n. 1692/96/CE del 23 luglio 1996.

Le condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovamento, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di questo sistema.

La struttura ed il contenuto della direttiva 2001/16/CE si basano, come detto, sull'approccio seguito per la suddetta direttiva 1996/48, recepita in Italia con decreto legislativo 299/2001, con alcuni cambiamenti che riguardano l'ambito geografico di applicazione (rete convenzionale al posto della rete Alta Velocità) e quello tecnico (sottosistemi a cui fa riferimento).

Come nel caso della direttiva sull'Alta Velocità ferroviaria, la direttiva sull'interoperabilità rappresenta l'elemento base di una struttura a tre livelli:

- la direttiva propriamente detta in cui vengono indicati gli aspetti normativo-procedurali;
- le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) che devono essere adottate nel quadro stabilito dalla direttiva in cui sono contenuti i principi tecnici per la realizzazione dei componenti e dei sottosistemi interoperabili;
- tutte le specifiche europee ed in particolare le norme europee emanate dagli organismi europei di normalizzazione CEN, CENELEC ed ETSI pertinenti.

Essa, inoltre, considera il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale scomposto in sottosistemi:

di natura strutturale:

- infrastrutture
- energia
- controllo-comando e segnalamento
- materiale rotabile
- manutenzione

e di natura funzionale:

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

Per ciascuno di questi sottosistemi sono specificati i requisiti essenziali e saranno elaborate, da parte dell'Organismo comune rappresentativo (OCR) di cui all'articolo 6 della direttiva, le STI relativamente anche ai componenti e alle interfacce, per soddisfare tali requisiti.

Gli elementi sopra citati sono stati riportati nella proposta di trasposizione della direttiva 2001/16/CE nella legislazione italiana.

La parte centrale della trasposizione nella legislazione italiana, verte, soprattutto, sugli aspetti procedurali relativi alla dichiarazione di conformità e/o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità e nella dichiarazione di verifica CE dei sottosistemi.

La dichiarazione di conformità ed idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità viene rilasciata dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità o, qualora questi non vi provvedano, da qualsiasi persona che immette sul mercato un componente d'interoperabilità.

La dichiarazione di verifica CE dei sottosistemi viene redatta invece dall'ente appaltante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità.

Per redigere la dichiarazione di conformità e/o di idoneità all'impiego di un componente d'interoperabilità e la dichiarazione di verifica CE dei sottosistemi è necessaria nel primo caso la valutazione di conformità e/o di idoneità all'impiego del componente eseguita da un organismo notificato e nel secondo caso l'attestazione di verifica CE che certifichi la conformità del sottosistema egualmente effettuata da un organismo notificato.

Anche nell'ambito del presente decreto, pertanto, così come nel precedente dispositivo relativo all'Alta Velocità viene introdotta la figura degli "organismi notificati" riconosciuti dagli Stati membri per la valutazione delle conformità o della idoneità all'impiego dei componenti d'interoperabilità o dei sottosistemi in cui sono inseriti e la procedura di verifica CE dei sottosistemi.

La vigilanza sull'attività degli organismi notificati e sul mantenimento da parte degli stessi dei requisiti previsti nell'allegato VII del decreto verrà assicurata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, DGTFE.

L'autorità incaricata della messa in servizio dei sottosistemi viene individuata nel gestore dell'infrastruttura, in virtù del quadro normativo esistente (atto di concessione), a cui spetterà di accertare che nelle fasi di progettazione, costruzione e messa in servizio, tale sottosistema sia conforme alle disposizioni tecniche ed operative applicabili, ai fini dell'interoperabilità. Le valutazioni di conformità dei componenti d'interoperabilità e la procedura di verifica CE dei sottosistemi consentono di poter verificare agevolmente la presenza dei requisiti essenziali d'interoperabilità.

La direttiva ed in conseguenza anche la norma di trasposizione nazionale consentono in alcuni casi specifici la deroga alle STI, casi che vengono comunque sottoposte al giudizio della Commissione europea.

La vigilanza sull'applicazione del presente decreto è assicurata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti DGTFE che, anche attraverso le strutture competenti del gestore dell'infrastruttura in relazione ai compiti ed agli obblighi contenuti nell'atto di concessione, può disporre accertamenti sui componenti e sui sottosistemi al fine di garantire la presenza dei requisiti essenziali d'interoperabilità sia nella fase dell'immissione sul mercato (se trattasi di componenti d'interoperabilità) o nella fase di realizzazione (se trattasi di sottosistema) e sia il loro mantenimento nel tempo.

Come si evidenzia nell'ambito dell'articolato del presente dispositivo di recepimento, il processo di armonizzazione tecnica fra materiali rotabili ed infrastrutture ferroviarie è, comunque:

- circoscritto ad una parte della rete ferroviaria nazionale;
- non retroattivo nella sua applicazione rispetto alle infrastrutture ferroviarie preesistenti;
- operante con limitazioni rispetto anche a rinnovamenti e ristrutturazioni delle preesistenze;

e, pertanto, la direttiva 2001/16/CE così come la precedente citata 96/48/CE si collocano come strumenti di armonizzazione tecnica di lungo periodo.

Il provvedimento consta di 14 articoli e di 10 allegati.

L'articolo 1 definisce le finalità del decreto volte a realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario nazionale convenzionale con il corrispondente sistema ferroviario transeuropeo convenzionale in conformità alla direttiva 2001/16/CE. Viene definito anche il campo di applicazione della norma che riguarda la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovamento, l'esercizio e la manutenzione degli elementi del sistema che devono rispettare le condizioni specificate nel decreto per garantire l'interoperabilità.

L'articolo 2 prevede la definizione dei principali termini usati nel decreto legislativo.

L'articolo 3 precisa il concetto che il sistema ferroviario nazionale convenzionale, per la parte compresa nel sistema transeuropeo interoperabile convenzionale, deve essere suddiviso in sottosistemi di natura strutturale e funzionale a ciascuno dei quali sono applicate le pertinenti STI. Viene precisato inoltre che il mantenimento nel tempo dei requisiti previsti per i sottosistemi dalla STI deve essere assicurato dall'utilizzatore anche con riferimento alle prescrizioni adottate dal gestore dell'infrastruttura in relazione ai compiti istituzionali delegati in materia di sicurezza da questo Ministero al gestore dell'infrastruttura nazionale.

Con l'articolo 4 vengono stabiliti, in conformità a quanto previsto dalla direttiva, le specifiche deroghe all'applicazione di una STI. La procedura di deroga viene attivata presso la Commissione europea dall'amministrazione competente (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti DGTFe).

L'articolo 5 stabilisce disposizioni concernenti i componenti d'interoperabilità. Il sistema ferroviario nazionale convenzionale interoperabile è realizzabile solo a condizione che vengano utilizzati componenti d'interoperabilità che consentano di soddisfare i requisiti essenziali. È necessario, dunque, garantire la conformità di detti componenti con riferimento alle pertinenti STI ed alle specifiche europee ed in caso di assenza delle medesime dovrà essere fatto riferimento a specifiche tecniche nazionali comunicate dall'amministrazione competente (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti DGTFe) alla Commissione europea ed agli altri Stati membri. Tale conformità sarà attestata dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nell'Unione europea o da chiunque altro immette sul mercato i componenti con la dichiarazione CE di conformità e/o idoneità all'impiego, previa valutazione di conformità o di idoneità all'impiego eseguita da un organismo notificato (commi 5 e 6).

A garanzia di un corretto sviluppo del sistema interoperabile ed in ottemperanza a quanto richiesto nella direttiva 2001/16/CE, viene previsto il divieto di immissione sul mercato di componenti muniti di dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego irregolare o privi della stessa e di utilizzo di detti componenti in maniera difforme alla loro destinazione. Le violazioni, salvo che il fatto costituisca reato, sono punite con sanzioni amministrative (commi 10 e 11).

Per tenere conto delle norme di salvaguardia contenute nell'articolo 12 della direttiva, è stata inserita la procedura, ai commi 12, 13 e 14, tesa ad accertare, attraverso un processo di rinvio ad una decisione della Commissione europea, quali sono i motivi tecnici per i quali un componente munito di dichiarazione di conformità CE ed utilizzato in modo conforme rischia di non soddisfare il soddisfacimento dei requisiti essenziali. Tale procedura consente all'amministrazione competente di assumere per i componenti di che trattasi provvedimenti per limitarne il campo di applicazione ovvero per vietarne l'impiego o per ritirarlo dal mercato.

Al comma 15 viene prevista la possibilità da parte dell'amministrazione competente, anche su segnalazione del gestore dell'infrastruttura, di chiedere alla Commissione di ritirare parzialmente o totalmente specifiche europee che non soddisfano i requisiti essenziali di interoperabilità.

Nei casi di irregolarità accertati ed in tutti i casi in cui il componente di interoperabilità non risulta conforme in base ad accertamenti svolti dal gestore dell'infrastruttura e dall'autorità competente il fabbricante o il suo mandatario o l'utilizzatore, ognuno secondo le proprie competenze, hanno l'obbligo di regolarizzare detto componente nel rispetto delle condizioni stabilite dall'amministrazione competente e dal gestore dell'infrastruttura (comma 16). Qualora la non

conformità persista l'amministrazione competente e il gestore dell'infrastruttura procedono per tali componenti in conformità ai precedenti commi 12, 13 e 14.

L'articolo 6 stabilisce disposizioni concernenti i sottosistemi di natura strutturale. Il sistema ferroviario nazionale convenzionale interoperabile è realizzabile solo a condizione che vengano installati sottosistemi che soddisfino i requisiti essenziali. Il gestore dell'infrastruttura, pertanto, dopo l'installazione autorizzerà l'apertura al pubblico servizio o l'immissione in esercizio solo dei sottosistemi che soddisfano questi requisiti. Tale conformità sarà attestata dall'ente appaltante o dal suo mandatario stabilito nell'Unione europea con la dichiarazione CE di verifica, previa l'esecuzione della procedura di verifica CE eseguita da un organismo notificato.

La procedura di verifica CE eseguita dall'organismo notificato copre tutto il periodo che va dalla progettazione alla costruzione fino alla fase precedente all'entrata in servizio. La documentazione tecnica necessaria alla procedura di verifica viene messa a disposizione dell'organismo dall'ente appaltante (commi 6, 7 e 8).

E' fatto divieto di apertura al pubblico o la messa in esercizio di sottosistemi strutturali privi di requisiti essenziali o con irregolare dichiarazione CE di verifica o privi della stessa (per i componenti d'interoperabilità nelle stesse condizioni di non conformità la direttiva prevede altresì il divieto di immissione sul mercato, divieto quest'ultimo ripreso nell'articolo 5, comma 10, del presente decreto) o la loro utilizzazione in modo difforme dalla sua destinazione. Le violazioni, salvo che il fatto costituisca reato, sono punite con sanzioni amministrative (comma 14).

Analogamente a quanto previsto per i componenti, una particolare procedura è stabilita nel caso di sottosistemi che non soddisfano i requisiti essenziali pur dotati di dichiarazione CE di verifica regolare e utilizzati conformemente alla loro destinazione, prevedendo, in questo caso specifico, che l'amministrazione adotti provvedimenti per limitare il campo di applicazione del sottosistema ovvero per vietarne l'impiego, provvedendo alle necessarie comunicazioni alla Commissione europea (commi 16 e 17).

In tutti i casi in cui risulti che un sottosistema di natura strutturale non è interoperabile non soddisfacendo i requisiti essenziali l'ente appaltante o il suo mandatario stabilito nella Comunità europea o l'utilizzatore provvedono (comma 19) alla sua regolarizzazione, alle condizioni stabilite dall'amministrazione competente e dal gestore dell'infrastruttura, e, qualora la non conformità persista, l'amministrazione competente e il gestore dell'infrastruttura procedono in conformità ai commi 16 e 17, adottando provvedimenti per limitarne il campo di applicazione ovvero per vietarne l'impiego.

L'articolo 7 regola l'attività degli "organismi notificati" e i requisiti che essi devono soddisfare per essere notificati dallo Stato italiano per adempiere ai compiti di valutazione di cui ai precedenti articoli 5 e 6.

Gli organismi notificati ai fini della notifica comunitaria devono essere in possesso dei requisiti previsti nell'allegato VII del decreto; la valutazione di tali requisiti è condotta dall'amministrazione competente (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti DGTFe) sulla base della documentazione prevista nell'allegato VIII del decreto.

Inoltre è prevista una visita ispettiva dell'amministrazione competente presso la sede dell'organismo notificato e presso i laboratori di prova di cui l'organismo dichiara di avvalersi. I laboratori devono operare in conformità alle norme UNI CEI EN ISO IEC 17025. L'organismo si deve dotare di manuale di qualità redatto secondo le norme UNI CEI EN 45000. L'esito della verifica è motivata da un comunicato al richiedente entro 120 giorni dalla ricezione della domanda. In caso di esito positivo la notifica dell'organismo viene comunicata alla Commissione europea assieme ai settori per cui la notifica è stata rilasciata.

Nell'articolo 8 viene espressa la validità quinquennale dell'autorizzazione rilasciata dalla amministrazione competente all'organismo notificato scaduti i quali l'organismo può richiederne il rinnovo con sei mesi di anticipo dalla data di scadenza. Il rinnovo segue l'iter procedurale del rilascio del primo riconoscimento concludendosi con il rilascio di un nuovo provvedimento di riconoscimento in caso di esito positivo ovvero con il diniego in caso di esito negativo.

L'articolo 9 dispone sulla vigilanza degli organismi notificati che è assicurata dall'amministrazione competente attraverso visite ispettive o mediante verifiche a campione che potranno essere attivate anche su segnalazione da parte di gestori di sottosistemi o utilizzatori di componenti, sulle certificazioni rilasciate. Gli organismi notificati, pertanto, sono obbligati a comunicare all'amministrazione competente le certificazioni emesse con annessi risultati delle prove eseguite nei laboratori di prova.

L'amministrazione competente con periodicità almeno annuale esegue visite di vigilanza sugli organismi notificati.

Con l'articolo 10 viene previsto che l'attività di ispezione e vigilanza dell'amministrazione competente si possa concretizzare, in caso di esiti negativi, nella sospensione o nella revoca del riconoscimento. Ricorre la sospensione semestrale in caso di accertamento di gravi o ripetute irregolarità dell'organismo notificato nell'attività di valutazione o verifica. Nel caso di perdita dei requisiti prescritti o nel caso in cui non vengano rimosse le irregolarità che hanno portato al provvedimento di sospensione del riconoscimento ricorre invece la revoca del riconoscimento.

L'amministrazione competente provvede a comunicare i provvedimenti adottati alla Commissione europea ed agli altri Stati membri. Inoltre se l'organismo notificato che non soddisfa i requisiti prescritti è stato riconosciuto da un altro Stato Membro la comunicazione va fatta anche al Comitato di supporto della Commissione Europea, previsto dall'articolo 21 della direttiva..

Con l'articolo 11 viene precisato che le spese relative al riconoscimento degli organismi notificati al rinnovo di cui all'articolo 8, nonché alle attività di vigilanza sugli organismi medesimi di cui all'articolo 9 sono a carico di questi ultimi. Le tariffe per l'attività di riconoscimento sono determinate con apposito decreto da emanarsi da parte del Ministero competente di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

L'articolo 12 stabilisce disposizioni per la pubblicazione annuale dei registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile. Il monitoraggio del sistema interoperabile è garantito dalla corretta informazione che i gestori devono attuare con la pubblicazione annuale dei registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile, garantendo che le caratteristiche principali degli stessi si accordano con le caratteristiche previste dalle relative STI. Tali registri, utili per le verifiche condotte dall'amministrazione competente, sono trasmessi in copia all'amministrazione stessa che provvede per conforme comunicazione agli Stati membri interessati e all'Organismo comune rappresentativo.

In relazione ai lavori che la Commissione europea ha avviato per l'elaborazione delle STI per l'interoperabilità del sistema transeuropeo convenzionale e che non porteranno a risultati concreti a breve termine soprattutto per alcuni sottosistemi più critici quali "infrastruttura" e "control-command e segnalamento", con l'articolo 13 viene previsto un periodo transitorio nel quale il gestore dell'infrastruttura nazionale, in considerazione dei poteri pubblicitari che sono ad esso affidati dallo Stato con l'Atto di Concessione, provvede alla valutazione di conformità alle specifiche tecniche e di idoneità all'impiego dei componenti d'interoperabilità e la verifica di conformità alle disposizioni vigenti di un sottosistema. Lo stesso garantisce l'apertura al pubblico esercizio delle linee e dei singoli impianti del sistema ferroviario transeuropeo nazionale convenzionale.

L'articolo 14 riporta la clausola di cedevolezza, in base alla quale, in relazione a quanto disposto dall'articolo 117, comma 5, della Costituzione, le norme del presente decreto afferenti a materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, che non abbiano ancora provveduto al recepimento della direttiva 2001/16/CE, si applicano fino alla data di entrata in vigore della normativa di attuazione di ciascuna regione e provincia autonoma, nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario. e, per gli aspetti che concernono materie di competenza concorrente, dei principi fondamentali desumibili dal presente decreto.

Fanno parte integrante del presente decreto 10 allegati:

- l'allegato I definisce il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;

- l'allegato II definisce i sottosistemi;
- l'allegato III riporta i requisiti essenziali;
- l'allegato IV stabilisce il campo d'applicazione e il contenuto della dichiarazione CE di conformità e idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità;
- l'allegato V concerne la dichiarazione di verifica dei sottosistemi;
- l'allegato VI riguarda la procedura di verifica dei sottosistemi;
- l'allegato VII riporta i criteri minimi che gli stati devono prendere in considerazione per la notifica degli organismi;
- l'allegato VIII riporta lo schema di domanda per il riconoscimento ai fini della notifica;
- l'allegato IX riguarda le verifiche della conformità di componenti e sottosistemi per i quali è richiesta una specifica qualificazione del personale tecnico;
- l'allegato X concerne le competenze ed attrezzature specifiche per i laboratori di prova in campo ferroviario.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri, né minori entrate a carico del bilancio dello Stato e, pertanto, si omette la relazione tecnica di cui all'articolo 11-ter della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.

Schema di decreto legislativo che stabilisce disposizioni sull'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e recepisce la direttiva del Consiglio 2001/16/CE del 19 marzo 2001

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 31 ottobre 2003, n. 306, legge comunitaria 2003, ed in particolare l'articolo 1 recante delega al Governo a recepire la direttiva del Consiglio 2001/16/CE del 19 marzo 2001 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale;

Vista la direttiva 2001/16/CE del Consiglio del 19 marzo 2001 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753;

Vista la legge 17 maggio 1985, n. 210, e successive modificazioni e integrazioni;

Visto l'articolo 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388;

Visto il decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188;

Visto il decreto legislativo 24 maggio 2001, n. 299;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del ;
Sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano;

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

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

Su proposta del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, delle attività produttive e per gli affari regionali;

E m a n a

il seguente decreto legislativo:

Art.1

Finalità e campo di applicazione

1. Il presente decreto stabilisce le condizioni necessarie a realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo nazionale convenzionale con il corrispondente sistema ferroviario transeuropeo convenzionale come definito nell'allegato I, recependo la direttiva 2001/16/CE del Consiglio del 19 marzo 2001.

2. Le condizioni di cui al comma 1 riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovamento, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di detto sistema nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio del sistema.

3. Oltre a quelle indicate al comma 2, le condizioni di cui al comma 1 riguardano, per ogni sottosistema, i parametri, i componenti di interoperabilità, le interfacce e le procedure, nonché la coerenza globale del sistema ferroviario nazionale convenzionale necessari per realizzare l'interoperabilità.

4. Gli allegati da I a X costituiscono parte integrante del presente decreto.

Art. 2 **Definizioni**

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) direttiva: la direttiva 2001/16/CE del Consiglio del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;

b) sistema ferroviario transeuropeo convenzionale: il sistema ferroviario di cui all'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;

c) interoperabilità: la capacità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale di consentire la circolazione sicura e senza 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;

d) sottosistemi: il risultato della divisione del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale come indicato nell'allegato II; tali sottosistemi, i cui requisiti essenziali sono definiti nell'allegato III, sono di natura strutturale o funzionale;

e) 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" comprende i beni materiali e immateriali, quali il software;

f) requisiti essenziali: l'insieme delle condizioni di cui all'allegato III che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce;

g) 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 8, 9, 10, 11 e 12, della direttiva 93/38/CEE;

h) 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;

i) organismo notificato: l'organismo abilitato, incaricato di valutare la conformità o l'idoneità

all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istruire la procedura di verifica "CE" dei sottosistemi;

l) sistema ferroviario transeuropeo nazionale convenzionale: la parte del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale costituita dalle infrastrutture definite nell'allegato I, sezione 3, punto 3.8 della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 e dai materiali rotabili che utilizzano dette infrastrutture;

m) gestore dell'infrastruttura: il soggetto indicato agli articoli 3, lettera h), e 11 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188;

n) amministrazione competente: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento dei trasporti terrestri e dei sistemi informativi e statistici;

o) ente appaltante: ogni soggetto, responsabile della realizzazione di un sottosistema, tenuto al rilascio della dichiarazione di verifica CE di cui all'allegato V del presente decreto, previo espletamento della relativa procedura effettuata dall'organismo notificato al quale la stessa è stata aggiudicata o, comunque, affidata dal predetto soggetto, ai sensi dell'articolo 6, comma 5;

p) organismo comune rappresentativo: l'organismo composto da rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie e dell'industria, incaricato di elaborare le STI;

q) ristrutturazione: lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una parte di sottosistema che richiedono una nuova autorizzazione di messa in servizio, secondo la normativa del settore;

r) rinnovamento: lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una parte di sottosistema che necessitano di una nuova autorizzazione di messa in servizio, secondo la normativa del settore;

Art. 3

Specifiche tecniche di interoperabilità

1. Il sistema ferroviario transeuropeo nazionale convenzionale è suddiviso in sottosistemi di natura strutturale e funzionale, come definiti nell'allegato II.

2. Fatto salvo quanto previsto all'articolo 4, per ogni sottosistema è applicata la relativa STI, ovvero le relative STI se un sottosistema è oggetto di più STI; in particolare un sottosistema può essere oggetto di più STI per trattare separatamente le categorie di linee, nodi o materiale rotabile, oppure per risolvere alcuni problemi prioritari di interoperabilità. In questi casi, le disposizioni del presente articolo si applicano anche alla parte del sottosistema interessata.

3. La conformità di ogni sottosistema alle STI è costantemente garantita nel corso dell'utilizzazione di ciascun sottosistema, nel rispetto delle prescrizioni adottate dal gestore dell'infrastruttura.

4. In mancanza delle STI si fa riferimento alla vigente normativa nazionale.

Art. 4

Casi di deroga dall'applicazione delle STI

1. Nel rispetto degli standard di sicurezza, una o più STI, incluse quelle relative al materiale rotabile, possono non essere applicate nei casi e nelle condizioni seguenti:

a) per un progetto di realizzazione di una nuova linea o di ristrutturazione di una linea esistente o per ogni elemento di cui all'articolo 1, commi 1 e 2, che si trovi in uno stadio avanzato di sviluppo o che formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione al momento della pubblicazione delle STI.

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

c) per un progetto di realizzazione di una nuova linea o per un progetto concernente il rinnovo o la ristrutturazione di una linea esistente realizzato nel territorio dello Stato 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 nazionale;

e) quando, in seguito ad un incidente o ad una catastrofe naturale, le condizioni di ripristino rapido della rete non consentono dal punto di vista economico o tecnico l'applicazione parziale o totale delle STI corrispondenti;

f) per 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.

2. Ai fini di cui al comma 1, l'amministrazione competente, anche su proposta del gestore dell'infrastruttura, comunica preliminarmente alla Commissione europea la proposta motivata di deroga. La proposta è corredata di un fascicolo contenente l'indicazione delle STI o delle parti di esse che si chiede di non applicare e le corrispondenti specifiche tecniche che si ritiene di applicare.

3. L'amministrazione competente comunica le deroghe autorizzate dalla Commissione europea a tutte le parti interessate.

Art. 5

Componenti d'interoperabilità

1. Per la realizzazione dei sottosistemi relativi al sistema transeuropeo nazionale ferroviario convenzionale sono utilizzati esclusivamente componenti d'interoperabilità che consentono di soddisfare i requisiti essenziali.

2. La conformità del componente d'interoperabilità ai requisiti essenziali è attestata dalla dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego di cui all'allegato IV.

3. La conformità dei componenti d'interoperabilità ai requisiti essenziali è stabilita con riferimento alle condizioni previste dalle relative STI, comprese le pertinenti specifiche europee, se esistenti. Nel periodo precedente la pubblicazione di una STI o comunque mancando le specifiche europee, per il rispetto dei requisiti essenziali si applicano le pertinenti specifiche tecniche vigenti comunicate dall'amministrazione competente agli altri Stati membri e alla Commissione europea.
4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle attività produttive, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, sono indicati i riferimenti alle norme nazionali che recepiscono le norme armonizzate comunitarie i cui riferimenti sono pubblicati nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea.
5. La dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego di cui al comma 2 è redatta, prima dell'immissione sul mercato del componente d'interoperabilità, dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nell'Unione europea, sulla base della valutazione di conformità di cui all'allegato IV, punto 2.
6. Ai fini di quanto previsto dal comma 5, la valutazione di conformità o di idoneità all'impiego del componente d'interoperabilità è effettuata da un organismo notificato a richiesta del fabbricante o del suo mandatario stabilito nell'Unione europea.
7. Se i componenti d'interoperabilità sono oggetto di disposizioni comunitarie o nazionali che le recepiscono concernenti aspetti diversi da quelli previsti dal presente decreto, la dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego ai sensi del presente decreto deve indicare che i componenti d'interoperabilità rispondono anche ai requisiti previsti da dette disposizioni. In tal caso la dichiarazione CE dovrà essere redatta sulla base di attestazione rilasciata dagli organismi appositamente notificati ai sensi delle predette disposizioni.
8. Gli obblighi di cui ai commi 5, 6 e 7, qualora non assolti dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nell'Unione europea, sono a carico di chiunque immette sul mercato i componenti di interoperabilità o assembla i medesimi componenti o parti degli stessi di diversa origine, o produce componenti per uso proprio.
9. I componenti di interoperabilità muniti della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego sono sottoposti a interventi di verifica e manutenzione da parte degli utilizzatori atti a garantire nel tempo il mantenimento dei requisiti essenziali, nel rispetto delle disposizioni e prescrizioni adottate dal gestore dell'infrastruttura.
10. Non è consentita l'immissione sul mercato di componenti di interoperabilità privi di requisiti essenziali o con irregolare dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego o privi della stessa. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque viola le disposizioni di cui al presente comma è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro.
11. Non è consentita l'utilizzazione di componenti di interoperabilità in modo difforme dalla loro destinazione. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque viola le disposizioni di cui al presente comma è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro.
12. Se nel corso dell'attività di vigilanza sull'applicazione del presente decreto viene accertato che un componente di interoperabilità, pur munito della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato conformemente alla sua destinazione rischia di compromettere il soddisfacimento dei requisiti essenziali, l'amministrazione competente adotta provvedimenti provvisori per limitarne il campo di applicazione ovvero per vietarne l'impiego o per

ritirarlo dal mercato, informandone il gestore dell'infrastruttura. Quando il gestore dell'infrastruttura rileva le carenze di cui al presente comma ne informa immediatamente l'amministrazione competente, adottando le misure urgenti necessarie per limitare o evitare l'impiego del componente in questione, relativamente al sottosistema in cui è inserito.

13. L'amministrazione competente informa senza ritardo la Commissione europea delle misure adottate ai sensi del comma 12, esponendo i motivi della decisione e precisando in particolare se la non conformità deriva da una inosservanza dei requisiti essenziali, da una errata applicazione delle specifiche europee, a condizione che sia richiesta l'applicazione di queste specifiche, oppure da una lacuna delle specifiche europee. In quest'ultimo caso la comunicazione è inviata anche al Ministero delle attività produttive – Ispettorato tecnico dell'industria.

14. L'amministrazione competente adotta nei casi di cui al comma 12 provvedimenti definitivi conformemente alle conclusioni comunicate dalla Commissione europea dopo l'esame dei casi e le consultazioni comunitarie da parte della stessa.

15. Se risulta, anche su segnalazione del gestore dell'infrastruttura, che determinate specifiche europee non soddisfano i requisiti essenziali, l'amministrazione competente richiede alla Commissione europea il ritiro parziale o totale di tali specifiche dalle pubblicazioni in cui sono iscritte, o la loro modifica.

16. Nei casi di irregolarità di cui al comma 10 e, comunque, in tutti i casi in cui risulti che il componente di interoperabilità non è conforme ai requisiti essenziali o non è idoneo all'impiego, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nell'Unione europea o l'utilizzatore del componente provvedono alla sua regolarizzazione ai sensi del presente decreto, alle condizioni stabilite dall'amministrazione competente e dal gestore dell'infrastruttura. Qualora la non conformità persista l'amministrazione competente e il gestore dell'infrastruttura procedono in conformità ai commi 12, 13 e 14.

17. L'amministrazione competente informa senza ritardo la Commissione europea dei casi di cui al comma 16 e delle misure adottate.

18. I provvedimenti di cui ai commi 12, 14 e 16 sono motivati e comunicati al fabbricante o ai suoi mandatarî stabiliti nell'Unione europea e all'utilizzatore, che sono tenuti a sostenere tutte le spese conseguenti ai medesimi provvedimenti.

Art. 6 **Sottosistemi**

1. Per la realizzazione del sistema nazionale ferroviario transeuropeo convenzionale il gestore dell'infrastruttura autorizza l'apertura al pubblico servizio o l'immissione in esercizio esclusivamente di sottosistemi di natura strutturale progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i pertinenti requisiti essenziali al momento in cui essi sono integrati nel sistema, assicurando la coerenza di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono integrati.

2. Si 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 di cui all'allegato V.

3. 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 relative STI, se esistenti. Nel periodo precedente la pubblicazione di una STI o comunque mancando le specifiche europee, per il rispetto dei requisiti essenziali si applicano le pertinenti specifiche tecniche vigenti, comunicate dall'amministrazione competente agli altri Stati membri e alla Commissione europea.
4. La dichiarazione CE di verifica di cui al comma 2 è redatta, prima che il sottosistema di natura strutturale sia immesso in servizio, dall'ente appaltante o dal suo mandatario stabilito nell'Unione europea, previo svolgimento della procedura di verifica CE di cui all'allegato VI.
5. Ai fini di quanto previsto dal comma 4, la procedura di verifica CE è effettuata da un organismo notificato, a richiesta dell'ente appaltante o del suo mandatario stabilito nell'Unione europea.
6. L'ente appaltante o il suo mandatario stabilito nell'Unione europea che richiede a un organismo notificato di istruire la procedura di verifica CE di un sottosistema strutturale mette a disposizione dello stesso organismo la documentazione tecnica necessaria relativa alle caratteristiche del sottosistema, come individuata dall'allegato VI. 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, di regolazione e di riparazione.
7. Ai fini della procedura di verifica CE di un sottosistema l'organismo notificato incaricato inizia la propria attività 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. Il compito dell'organismo notificato 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 12 del presente decreto.
8. La dichiarazione CE di verifica dell'interoperabilità è allegata alla documentazione tecnica raccolta dall'organismo notificato incaricato di istruire la procedura di verifica.
9. In caso di rinnovamento o di ristrutturazione di un sottosistema, il gestore dell'infrastruttura verifica se l'importanza dei lavori giustifichi la necessità di una nuova autorizzazione ai sensi del comma 1. Tale autorizzazione è necessaria ogniqualvolta il livello di sicurezza può risentire dei lavori previsti.
10. L'amministrazione competente provvede a verificare per mezzo anche del gestore dell'infrastruttura che i sottosistemi siano gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali ad essi applicabili.
11. Gli enti appaltanti che realizzano il sistema ferroviario transeuropeo nazionale convenzionale inseriscono nei documenti generali o nei capitolati di oneri propri di ogni appalto il riferimento alle STI applicate e alle prescrizioni del gestore dell'infrastruttura per la verifica CE del sottosistema.
12. Se l'amministrazione competente, anche su segnalazione del gestore dell'infrastruttura, accerta che un sottosistema di natura strutturale munito della dichiarazione CE di verifica, corredata della documentazione tecnica, non soddisfa interamente le disposizioni del presente decreto e in particolare i requisiti essenziali, richiede l'esecuzione di verifiche supplementari con spese a carico del costruttore.

13. L'amministrazione competente informa senza ritardo la Commissione europea delle richieste di verifica supplementare di cui al comma 12, esponendone i motivi.

14. Non è consentita l'apertura al pubblico servizio o la messa in esercizio di un sottosistema di natura strutturale privo di requisiti essenziali o con irregolare dichiarazione CE di verifica o privo della stessa. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque viola le disposizioni di cui al presente comma è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro.

15. Non è consentita l'utilizzazione di un sottosistema di natura strutturale in modo difforme dalla sua destinazione. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque viola le disposizioni di cui al presente comma è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro.

16. Se nel corso dell'attività di vigilanza sull'applicazione del presente decreto viene rilevato che un sottosistema di interoperabilità, munito della dichiarazione di verifica CE, messo in servizio e utilizzato conformemente alla sua destinazione non soddisfa i requisiti essenziali o, comunque, le disposizioni del presente decreto, l'amministrazione competente adotta provvedimenti per limitarne il campo di applicazione ovvero per vietarne l'impiego, informandone il gestore dell'infrastruttura. Quando il gestore dell'infrastruttura rileva le carenze di cui al presente comma, ne informa immediatamente l'amministrazione competente adottando le misure urgenti necessarie per evitare l'impiego del sottosistema.

17. L'amministrazione competente informa senza ritardo la Commissione europea dei provvedimenti adottati ai sensi del comma 16, esponendo i motivi della decisione.

18. Se risulta, anche a seguito di segnalazione da parte degli enti appaltanti o del gestore dell'infrastruttura, che le STI non soddisfano completamente i requisiti essenziali, l'amministrazione competente interpella il Comitato previsto all'articolo 21 della direttiva.

19. Nei casi di irregolarità di cui al comma 14 e, comunque, in tutti i casi in cui risulti che un sottosistema di natura strutturale non è interoperabile non soddisfacendo i requisiti essenziali, l'ente appaltante o il suo mandatario stabilito nell'Unione europea o l'utilizzatore del sottosistema di natura strutturale provvedono alla sua regolarizzazione ai sensi del presente decreto, alle condizioni stabilite dall'amministrazione competente e dal gestore dell'infrastruttura. Qualora la non conformità persista l'amministrazione competente e il gestore dell'infrastruttura procedono in conformità ai commi 16 e 17.

20. L'amministrazione competente informa senza ritardo la Commissione europea dei casi di cui al comma 19 e delle misure adottate.

21. I provvedimenti di cui ai commi 16 e 19 sono motivati e comunicati all'ente appaltante o al suo mandatario stabilito nell'Unione europea e all'utilizzatore del sottosistema, che sono tenuti a sostenere tutte le spese conseguenti ai medesimi provvedimenti.

Art. 7

Organismi notificati

1. Gli organismi che intendono essere notificati dallo Stato italiano in uno o più settori dell'interoperabilità, ai fini dello svolgimento delle valutazioni di cui agli articoli 5 e 6, devono dimostrare il possesso dei requisiti di cui all'allegato VII del presente decreto e la qualificazione dei

laboratori dei quali intendono avvalersi e dei quali devono garantire la piena idoneità e rispondenza ai requisiti anche mediante la riconduzione alla propria diretta responsabilità dei provvedimenti organizzativi e gestionali e mediante la direzione e vigilanza del personale ivi operante.

2. La domanda per il riconoscimento ai fini della notifica è presentata, secondo lo schema di cui all'allegato VIII, all'amministrazione competente.

3. Ai fini del riconoscimento dell'organismo, l'amministrazione competente provvede all'istruttoria per la verifica dei requisiti previsti dall'allegato VII. Per tale verifica e' preventivamente condotta l'analisi della documentazione prevista dall'allegato VIII; qualora la stessa risulti completa e conforme è disposta almeno una successiva verifica ispettiva estesa anche ai laboratori di prova di cui l'organismo dichiara di avvalersi.

4. La verifica ispettiva presso la sede dell'organismo candidato accerta l'esistenza dei requisiti minimi previsti dall'allegato VII, nonché l'attuazione della struttura organizzativa e l'adozione di adeguate procedure di funzionamento correlate agli stessi requisiti.

La verifica ispettiva inoltre accerta l'adozione da parte dell'organismo delle procedure di qualificazione dei laboratori preposti alle prove, che devono operare in conformità alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modificazioni e integrazioni.

5. I laboratori dei quali l'organismo dichiara di avvalersi, per eseguire le prove in campo ferroviario rientranti nei settori di cui all'allegato IX, dispongono di personale, attrezzature e competenze specifiche indicate nell'allegato X. Per le prove rientranti in settori diversi da quelli di cui all'allegato IX, i laboratori dispongono di personale, attrezzature e competenze specifiche in conformità alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modificazioni e integrazioni.

6. Per i laboratori preposti alle prove dei sottosistemi che richiedono interventi sulle linee ferroviarie e sui rotabili sono definite, previa approvazione del gestore dell'infrastruttura, dall'organismo notificato che ha dichiarato di avvalersi degli stessi, le procedure necessarie a garantire la sicurezza delle prove e del personale. In tal caso l'organismo notificato dispone di personale abilitato alla protezione dei cantieri di lavoro.

7. Il grado di approfondimento della verifica ispettiva tiene conto dell'eventuale accreditamento dell'organismo in conformità alle norme applicabili della serie UNI CEI EN 45000 e successive modificazioni e integrazioni, relative alle organizzazioni preposte alle attività di certificazione e ispezione.

8. L'esito della verifica è motivatamente comunicato al richiedente entro il termine di centoventi giorni dalla ricezione della domanda, fermo restando che i termini di cui sopra si intendono interrotti in caso di richieste di integrazione da parte dell'amministrazione competente.

9. In caso di esito positivo della verifica di cui al presente articolo, l'amministrazione competente notifica alla Commissione europea e agli altri Stati membri l'organismo abilitato, indicandone le attività e i settori di interoperabilità di competenza.

Art. 8

Rinnovo

1. Il riconoscimento ai fini della notifica ha durata quinquennale ed è rinnovato a richiesta dell'organismo notificato interessato.
2. Ai fini del rinnovo, l'organismo notificato deve presentare all'amministrazione competente, con almeno sei mesi di anticipo rispetto alla data di scadenza, la relativa domanda in conformità all'articolo 7.
3. La domanda di rinnovo segue l'iter previsto per il primo riconoscimento, concludendosi con il rilascio di un nuovo provvedimento di riconoscimento, qualora sussistano le condizioni richieste, ovvero con il diniego in caso di esito negativo.

Art. 9 ***Attività di vigilanza***

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

Art. 10 ***Sospensione e revoca***

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

Art. 11
Disposizioni finanziarie

1. Le spese relative alle istruttorie finalizzate al riconoscimento degli organismi notificati di cui all'articolo 7, al rinnovo di cui all'articolo 8, nonché alle attività di vigilanza sugli organismi medesimi di cui all'articolo 9, sono a carico degli organismi, non pubblici, sulla base del costo effettivo del servizio reso.
2. Con uno o più decreti del Ministro competente, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono determinate, ed aggiornate ogni due anni, le tariffe per le attività di cui al comma 1 e le relative modalità di versamento.

Art. 12
Registri dell'infrastruttura

1. Il gestore dell'infrastruttura provvede a pubblicare annualmente i registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile, indicanti, per ciascun sottosistema o parte del sottosistema interessato, le caratteristiche principali e la loro concordanza con le caratteristiche delle STI applicabili.
2. Il gestore dell'infrastruttura garantisce la messa a disposizione del pubblico dei registri di cui al comma 1 e trasmette copia degli stessi all'amministrazione competente che ne cura l'invio agli Stati membri interessati e all'Organismo comune rappresentativo.

Art. 13
Disposizioni transitorie e finali

1. In attesa dell'adozione delle STI, la valutazione della conformità alle specifiche tecniche e di idoneità all'impiego per i componenti interoperabili e la verifica di conformità alle disposizioni vigenti di un sottosistema interoperabile sono svolte dal gestore dell'infrastruttura nazionale, sulla base delle norme o specifiche tecniche di cui al comma 3.
2. Al gestore dell'infrastruttura nazionale che, ai sensi della vigente normativa, è responsabile dell'emanazione delle disposizioni normative di attuazione delle norme e degli standard di sicurezza della circolazione treni e dell'esercizio ferroviario, nonché dell'emissione delle prescrizioni, della messa in esercizio dell'infrastruttura nazionale e del rilascio del certificato di sicurezza, compete di autorizzare l'apertura al pubblico esercizio delle linee e dei singoli impianti del sistema ferroviario transeuropeo nazionale convenzionale, predeterminandone ed effettuandone le relative verifiche e prove funzionali. Esso può anche disporre l'immissione in esercizio parziale per ciascun sottosistema.
3. La verifica che un componente o un sottosistema soddisfi gli ulteriori requisiti di sicurezza, non specificati nelle STI, è svolta sulla base delle vigenti norme nazionali in materia.

Art. 14
Clausola di cedevolezza

1. In relazione a quanto disposto dall'articolo 117, quinto comma, della Costituzione, le norme del presente decreto afferenti a materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano che non abbiano ancora provveduto al recepimento della direttiva 2001/111/CE, si applicano sino alla data di entrata in vigore della normativa di attuazione di ciascuna regione e provincia autonoma, adottata nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e, per gli aspetti che concernono materie di competenza concorrente, dei principi fondamentali desumibili dal presente decreto.

Art. 15

Norma di salvaguardia

1. Dal presente decreto non derivano nuovi o maggiori oneri né minori entrate a carico del bilancio dello Stato.

SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE

1. INFRASTRUTTURE

Le infrastrutture del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale sono 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 o riprese in qualsiasi aggiornamento di detta decisione risultante dalla revisione prevista dall'articolo 21 della stessa.

La rete suindicata 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, 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 armonizzato della rete e una gestione efficace del traffico.

2. MATERIALE ROTABILE

Il materiale rotabile comprende tutti i materiali atti a circolare su tutta o parte della rete ferroviaria transeuropea convenzionale, compresi:

- treni automotori di trazione termici o elettrici;
- mezzi di trazione termici o elettrici;
- vetture passeggeri;
- carri merci, compreso il materiale rotabile progettato per il trasporto di autocarri.

Ciascuna di tali categorie deve essere suddivisa, tenendo debitamente conto dell'eventuale utilizzazione locale, regionale o su lunga distanza del materiale, in:

- materiale rotabile ad uso internazionale;
- materiale rotabile a uso nazionale;

3. COERENZA DEL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE

La qualità del trasporto ferroviario transeuropeo convenzionale necessita tra l'altro di una forte coerenza tra le caratteristiche dell'infrastruttura, inteso come l'insieme delle parti fisse di tutti i sottosistemi interessati, e quelle del materiale rotabile, comprese le parti installate a bordo di tutti i

sottosistemi interessati. Da questa coerenza dipendono i livelli di prestazioni, sicurezza, qualità del servizio e relativi costi.

ALLEGATO II

(articoli 2, comma 1, lettera d) e 3)

SOTTOSISTEMI

1. ELENCO DEI SOTTOSISTEMI

Il sistema che costituisce il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale è 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, le linee aeree e i dispositivi di captazione di corrente elettrica.

2.3. Controllo-comando e segnalamento

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

2.4. Esercizio e gestione del traffico

Le procedure e le relative apparecchiature che permettono di garantire un esercizio coerente dei diversi sottosistemi strutturali, sia durante il funzionamento normale che in caso di funzionamento irregolare, comprese la 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:

a) le applicazioni per i passeggeri, compresi i sistemi di informazione dei viaggiatori prima e durante il viaggio, i sistemi di prenotazione, i sistemi di pagamento, la gestione dei bagagli, la gestione delle coincidenze tra treni e con altri modi di trasporto:

b) le applicazioni per il trasporto merci, compresi i sistemi di informazione (controllo in tempo reale delle merci e dei treni), i sistemi di smistamento e destinazione, i sistemi di prenotazione, pagamento e fatturazione, la gestione delle coincidenze con altri modi di trasporto, la produzione dei documenti elettronici di accompagnamento.

2.6. Materiale rotabile

La struttura, il sistema di comando e controllo dell'insieme delle apparecchiature del treno, le apparecchiature di trazione e di trasformazione dell'energia, di frenatura, di agganciamento, il rodiggio 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 scorte 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
(articolo 2, comma 1, lettere d) e f)

REQUISITI ESSENZIALI

1. REQUISITI DI PORTATA GENERALE

1.1 Sicurezza

1.1.1. La progettazione, la costruzione o la fabbricazione, la manutenzione e la sorveglianza dei componenti critici per la sicurezza e, più in particolare, degli elementi che partecipano alla circolazione dei treni devono garantire la sicurezza ad un livello corrispondente agli obiettivi fissati sulla rete, anche in situazioni specifiche di degrado.

1.1.2. I parametri legati al contatto ruota-rotaiia devono rispettare i criteri di stabilità di passaggio necessari per garantire una circolazione in piena sicurezza alla velocità massima autorizzata.

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 transeuropeo convenzionale deve rispettare i livelli regolamentari in materia di rumore.

1.4.5. L'esercizio del sistema ferroviario transeuropeo 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. 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

Devono essere applicate disposizioni adeguate per evitare l'accesso o le intrusioni indesiderate negli impianti.

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

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.

2.5 Manutenzione

2.5.1. Salute e sicurezza

Gli impianti tecnici e i processi utilizzati nei centri di manutenzione 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 di esercizio 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 che attraversano la frontiera ed 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 della qualità introdotti dagli operatori interessati nei centri di controllo e manutenzione devono garantire un elevato livello di sicurezza.

2.6.2. Affidabilità e disponibilità

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

2.6.3. Compatibilità tecnica

L'uniformazione delle regole di esercizio 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 che attraversano la frontiera ed 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
(articolo 5, commi 2 e 5)

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 5. 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 ovvero 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);
- indicazione della procedura seguita per dichiarare la conformità o l'idoneità all'impiego di cui all'art.5 del presente decreto;
- 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 verifica di conformità o dell'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.

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 6 del presente decreto;
- 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.

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 ingegneria civile, il montaggio dei componenti, la regolazione del tutto;

- prove del sottosistema terminato.

3. ATTESTATO

L'organismo notificato responsabile della verifica CE redige 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 al gestore dell'infrastruttura 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 ed esecutiva 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 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 5 del presente decreto, 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 del presente decreto, 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 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 al gestore dell'infrastruttura.

Una copia della documentazione è conservata dall'ente appaltante e dal gestore dell'infrastruttura 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.

ALLEGATO VII
(articolo 7, commi 1, 3 e 4)

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 mandatarî 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. Il personale dell'organismo preposto al coordinamento tecnico delle attività di verifica deve possedere un'esperienza attestata di almeno dieci anni nei settori tecnici ferroviari per i quali l'organismo ha richiesto la notifica.
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.

In particolare l'organismo deve dimostrare la qualificazione dei laboratori dei quali intende avvalersi, e deve garantire la piena idoneità e rispondenza degli stessi ai requisiti di cui all'allegato X per le verifiche previste all'allegato IX e ai requisiti di cui alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modificazioni e integrazioni per le prove rientranti in settori diversi. In ogni caso l'organismo risponde direttamente dei provvedimenti organizzativi e gestionali dei laboratori ed esercita attività di direzione e vigilanza sul personale operante presso i medesimi in conformità a quanto previsto dall'art. 7, comma 1, del presente decreto.

Inoltre, per le prove che richiedono interventi sulle linee ferroviarie e sui rotabili, l'organismo dispone di personale abilitato alla protezione dei cantieri di lavoro.

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;
- un'esperienza, dimostrabile ed attestata, non inferiore a tre anni nel settore specifico di controllo.

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.

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) nel quadro del presente decreto.

Allegato VIII
(previsto dall'art. 7, commi 2 e 3)

SCHEMA DI DOMANDA PER IL RICONOSCIMENTO AI FINI DELLA NOTIFICA

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

Chiede di essere riconosciuto/a, ai sensi del decreto legislativo di recepimento della direttiva 2001/16/CE del 19 marzo 2001 quale organismo abilitato a svolgere:

a) la procedura di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità comuni o comuni con caratteristiche specifiche o specifici di cui all'allegato IV del decreto legislativo sopra citato, di seguito indicati;

b) a svolgere la procedura di verifica CE del sottosistema o dei sottosistemi di cui all'allegato VI del decreto legislativo sopra citato di seguito specificati:

A tal fine dichiara:

- che il settore specifico di competenza, fra quelli definiti dalle STI, è il seguente:.....;
- di essere in possesso dei requisiti minimi di cui all'allegato VII del medesimo decreto legislativo;
- di possedere le procedure di qualificazione dei laboratori preposti alle prove di conformità di cui all'art. 7 del decreto legislativo sopra citato;
- di impegnarsi a sostenere tutte le spese relative al riconoscimento di cui alla presente domanda.

Ai fini del medesimo riconoscimento allega:

- manuale della qualità redatto in conformità alle norme UNI CEI EN serie 45000 e successive modificazioni e integrazioni;
- polizza di assicurazione di responsabilità civile per i rischi derivanti dall'esercizio di attività di valutazione tecnica (detta polizza non e' richiesta nel caso in cui il richiedente sia un organismo pubblico);
- copia di eventuali certificati di accreditamento;
- elenco del personale tecnico responsabile delle valutazioni ai fini della redazione della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego per i componenti di interoperabilità o della dichiarazione di verifica CE per i sottosistemi, con la specificazione del rapporto di lavoro dipendente o di collaborazione intercorrente con l'organismo, nonché con l'indicazione delle qualifiche, dei titoli di studio, delle mansioni e dei relativi curricula; attestazione, per il personale preposto al settore specifico del controllo, di una esperienza non inferiore a tre anni, e per il personale preposto al coordinamento tecnico delle attività di verifica, di una esperienza di almeno dieci anni nei settori tecnici ferroviari per i quali l'organismo chiede di essere notificato;
- elenco dei laboratori che l'organismo utilizza per lo svolgimento dei propri compiti, con l'indicazione, per ciascuno di essi, della polizza di assicurazione di responsabilità civile e relativo massimale per i rischi derivanti dallo svolgimento delle attività di prova, nonché del manuale di qualità redatto secondo le norme UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modificazioni e integrazioni. La predetta polizza non e' richiesta in caso di laboratori pubblici;
- dimostrazione della qualificazione di detti laboratori e dell'idoneità e rispondenza degli stessi ai requisiti di cui all'allegato X per le verifiche previste all'allegato IX, e ai requisiti di cui alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modificazioni e integrazioni per le prove rientranti in settori diversi.

Data,

Firma del legale rappresentante

.....

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

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

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

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

In generale:

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

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

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

Per le prove di cui al punto 2 dell'allegato IX:

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

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

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

Per le prove di cui al punto 8 dell'allegato IX:

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

Per le prove di cui al punto 11 dell'allegato IX:

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

Per le prove di cui al punto 14 dell'allegato IX:

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

2. Attrezzature

In armonia con le norme UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modifiche e integrazioni la

strumentazione e le apparecchiature di misura devono essere opportunamente tarate. Presso il laboratorio deve essere tenuto un registro della strumentazione e delle apparecchiature di misura in cui sia riportata la storia e le tarature periodiche.

Di tutta la strumentazione e delle apparecchiature deve essere noto il grado di incertezza al fine della determinazione della precisione della misura.

Il laboratorio deve avere disponibilità di idonei rotabili, dotati di strumentazione, per le verifiche in linea che ne richiedono l'impiego.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

SEGRETERIA DELLA CONFERENZA PERMANENTE
PER I RAPPORTI TRA LO STATO LE REGIONI
E LE PROVINCE AUTONOME

Parere, ai sensi dell'art.2, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997 n.281, sullo schema di decreto legislativo concernente il recepimento della direttiva 2001/16/CE relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario europeo convenzionale.

Repertorio Atti n. 2017 del 20 Maggio 2004

LA CONFERENZA STATO-REGIONI

Nella odierna seduta del 20 maggio 2004:

VISTA la direttiva del Consiglio 2001/16/CE del 19 marzo 2001 relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario europeo convenzionale;

VISTA la legge 31 ottobre 2003, n.306 recante "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2003" che, all'art. 1, attribuisce al Governo la delega ad adottare i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alla direttiva in oggetto;

VISTO l'art.2, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997 n.281;

VISTO lo schema di decreto legislativo concernente il recepimento della direttiva del Consiglio 2001/16/CE del 19 marzo 2001, relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario europeo convenzionale, predisposto dal Ministro per le politiche comunitarie e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, delle attività produttive e per gli affari regionali e approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri, nella seduta del 2 aprile 2004;

CONSIDERATE le risultanze della riunione tecnica del 6 maggio 2004, nel corso della quale i rappresentanti delle Regioni hanno espresso avviso favorevole sul provvedimento in esame;

CONSIDERATO che nel corso dell'odierna seduta di questa Conferenza i Presidenti delle Regioni e delle Province autonome hanno espresso il loro avviso favorevole sullo schema di decreto in esame;

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

sullo schema di decreto legislativo concernente il recepimento della direttiva del Consiglio 2001/16/CE del 19 marzo 2001 relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario europeo convenzionale, di cui in premessa.

IL SEGRETARIO
Dott. Riccardo Carpino
Riccardo Carpino



IL PRESIDENTE
Sen. Prof. Enrico La Loggia
Enrico La Loggia