

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

N. 73

ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea

(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 25 ottobre 2017, n. 163)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 15 febbraio 2019)

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di provvedimento in esame intende recepire nell'ordinamento nazionale la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (c.d. "direttiva Interoperabilità"), adottata con l'obiettivo di definire un livello ottimale di armonizzazione tecnica per facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e di contribuire al completamento dello spazio ferroviario europeo unico, nonché alla progressiva realizzazione del mercato interno.

La direttiva (UE) 2016/797 costituisce, insieme alla direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione) (c.d. "direttiva Sicurezza") e al regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004, il cosiddetto Pilastro Tecnico del IV Pacchetto Ferroviario, pubblicato dalla Commissione europea a giugno 2016. Tale pacchetto normativo sarà pienamente attuativo dal 16 giugno 2019.

La direttiva (UE) 2016/797, che deve essere recepita entro il 16 giugno 2019, abroga la direttiva 2008/57/CE, recepita in Italia con il decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191.

L'emanazione del presente decreto legislativo dà attuazione alla delega al Governo di cui all'articolo 1, della legge 25 ottobre 2017, n. 163 (legge di delegazione europea 2016-2017).

Il presente schema di decreto, suddiviso in 8 Capi, si compone di 51 articoli e di 5 allegati.

CAPO I - DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1 Finalità

La norma individua le finalità del provvedimento nel miglioramento e nello sviluppo dei servizi di trasporto ferroviario all'interno dell'Unione e con i paesi terzi, nonché nel completamento dello spazio ferroviario europeo unico e la progressiva realizzazione del mercato interno. A tal fine, il decreto stabilisce le modalità per realizzare l'interoperabilità tra i sistemi ferroviari degli Stati membri dell'Unione europea, definendo un livello ottimale di armonizzazione tecnica. Tali modalità riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi del sistema ferroviario, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza applicabili al personale coinvolto nell'esercizio e nella manutenzione del sistema.

Articolo 2 Ambito di applicazione

La norma stabilisce che le disposizioni del decreto si applicano all'intero sistema ferroviario, ossia a tutte le reti ferroviarie insistenti sul territorio nazionale e a tutti i veicoli che operano su di esse, ad eccezione:

- a) delle metropolitane;
- b) dei tram e dei veicoli leggeri su rotaia, nonché le infrastrutture utilizzate esclusivamente da tali veicoli;
- c) delle reti che sono isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario di cui all'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2016/798, nonché le imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti;



- d) delle infrastrutture ferroviarie private, ivi compresi i binari di raccordo privati, utilizzate per fini non commerciali dal proprietario o da un operatore per le loro rispettive attività di trasporto merci o per il trasporto di persone, nonché i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture;
- e) delle infrastrutture destinate ad un uso storico o turistico, nonché i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture;
- f) delle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia, utilizzate occasionalmente da veicoli ferroviari nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia, ove è necessario il transito di quei veicoli soltanto a fini di connettività;
- g) dei veicoli utilizzati principalmente sulle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia, ma attrezzati con alcuni componenti ferroviari necessari per consentire il transito a tali veicoli su una sezione confinata e limitata di infrastruttura ferroviaria soltanto a fini di connettività.

Si evidenzia che il campo di applicazione è diverso da quello di recepimento della direttiva (UE) 2016/798, in quanto nello schema di decreto in esame sono state escluse anche le reti isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, e le infrastrutture ferroviarie destinate ad un uso turistico di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128, nonché i veicoli che vi operano. Infatti, imporre su tali infrastrutture e ai veicoli che vi transitano tutte le regole tecniche e procedurali legate all'interoperabilità implicherebbe investimenti non sostenibili in considerazione delle peculiarità delle predette infrastrutture. Inoltre, tali esclusioni, comunque consentite dalla direttiva, non pregiudicano l'interoperabilità della restante rete, né impattano sensibilmente sull'apertura del mercato.

Viene, infine, gestita la particolare fattispecie del tram-treno, dal punto di vista sia tecnico sia autorizzativo.

Articolo 3 Definizioni

La norma reca le definizioni dei principali concetti utilizzati nel provvedimento.

Rispetto alle definizioni previste nella direttiva, ne sono state inserite ulteriori per chiarire alcune peculiarità nazionali, come, ad esempio, comma 1, lett. ccc) "*binari di raccordo privati*" e comma 1, lett. ddd) "*Agenzia dell'Unione europea per le Ferrovie (European Union Agency for Railways, o ERA)*".

Articolo 4 Requisiti essenziali

La norma dispone che le parti del sistema ferroviario devono soddisfare i requisiti essenziali individuati nell'Allegato III e che le specifiche tecniche di cui all'articolo 68 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, non devono essere in contrasto con i menzionati requisiti.

CAPO II SPECIFICHE TECNICHE DI INTEROPERABILITÀ

Articolo 5 Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI)

La norma definisce, per i sottosistemi fissi (parte infrastruttura) e per i veicoli, l'obbligo di conformità alla normativa tecnica europea - Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) e, laddove previsto, alle norme nazionali vigenti al momento della richiesta di autorizzazione di messa in servizio o di immissione sul mercato. Illustra anche aspetti legati al processo di formazione delle norme. Inoltre, prevede la partecipazione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria e delle infrastrutture autostradali (ANSFISA) alle fasi di elaborazione e revisione delle STI presso i gruppi di lavoro organizzati e guidati dall'ERA. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) partecipa alle attività del Comitato di cui all'articolo 51 della direttiva (UE) 2016/797, con il supporto dell'ANSFISA.



Articolo 6 Deroghe alle STI

Sono disciplinati i casi in cui è possibile non applicare le STI o parti di esse a sottosistemi nuovi, rinnovati o ristrutturati, attraverso un processo di deroga. Vengono dettagliate modalità e tempistiche di tale processo che coinvolge il richiedente, l'ANSFISA, il MIT, nonché la Commissione europea e l'ERA. Viene inoltre sancita la piena responsabilità del richiedente in merito alle disposizioni alternative alle STI proposte e alla loro applicazione.

CAPO III COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

Articolo 7 Condizioni per l'immissione sul mercato di componenti di interoperabilità

La norma definisce le condizioni per poter immettere sul mercato i componenti di interoperabilità che vengono incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema, e da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario. In particolare, si dispone che tali componenti sono immessi sul mercato soltanto se consentono di realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario nazionale con quello del resto dell'Unione europea. Non è preclusa l'immissione dei componenti per altre applicazioni che esulano da quelle disciplinate dal decreto.

Articolo 8 Conformità o idoneità all'impiego

La norma individua la finalità della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità, nel rispetto delle relative STI. Definisce, inoltre, modello e contenuto di tale dichiarazione.

Articolo 9 Procedura relativa alla dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego

L'articolo disciplina la procedura relativa alla dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego del componente. La valutazione di conformità o di idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità è effettuata dall'organismo notificato al quale il fabbricante o il suo mandatario ha presentato domanda. Nel caso in cui l'ANSFISA o altra Autorità nazionale competente accertino che la dichiarazione «CE» è stata indebitamente rilasciata, provvedono affinché il componente di interoperabilità non sia immesso sul mercato.

Articolo 10 Non conformità dei componenti di interoperabilità ai requisiti essenziali

La norma stabilisce i doveri degli operatori coinvolti in caso di non conformità dei componenti di interoperabilità ai requisiti essenziali, nonché le conseguenti attività in capo all'ANSFISA, al MIT e al MISE. Inoltre, prevede l'obbligo per il fabbricante o il suo mandatario di rendere conformi ai requisiti essenziali il componente interessato.

Articolo 11 Sanzioni relative ai componenti di interoperabilità

Sono stabilite le sanzioni per chi immette sul mercato componenti di interoperabilità non conformi ai requisiti essenziali oppure con irregolare dichiarazione «CE» oppure privi della stessa e per chi installa ed utilizza componenti in modo difforme dalla loro destinazione. La norma individua: a) nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il soggetto che irroga la sanzione nei casi di immissione sul mercato di componenti di interoperabilità non conformi ai requisiti essenziali; b) nell'ANSFISA il soggetto che irroga la sanzione nei casi di installazione ed uso dei componenti di interoperabilità in modo difforme dalla loro destinazione. Per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui sopra, si osservano, in quanto compatibili con le previsioni del presente articolo, le disposizioni contenute nel Capo I, Sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689. I relativi proventi sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.



CAPO IV SOTTOSISTEMI

Articolo 12 Libera circolazione dei sottosistemi

La norma definisce le condizioni per la libera circolazione dei sottosistemi di natura strutturale che costituiscono il sistema ferroviario, laddove siano conformi ai requisiti essenziali.

Articolo 13 Conformità alle STI e alle norme nazionali

La norma stabilisce che si ha conformità ai requisiti essenziali di un sottosistema di natura strutturale quando questo è munito di "dichiarazione «CE» di verifica" redatta con riferimento alle STI ovvero della "dichiarazione di verifica" redatta con riferimento alle norme nazionali, oppure di entrambe. Elenca inoltre i casi in cui è possibile fare riferimento alle norme nazionali, invece che alle STI.

Articolo 14 Notifica delle norme nazionali

L'articolo disciplina i casi in cui l'ANSFISA notifica alla Commissione e all'ERA le norme nazionali. Al comma 3, si elencano i casi in cui è possibile stabilire nuove norme nazionali, mentre i commi successivi disciplinano il procedimento di analisi della bozza di nuova norma da parte della Commissione europea e dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) e per la notifica. Resta comunque garantita la facoltà per l'ANSFISA di adottare, in caso di necessità, misure preventive d'urgenza senza prenotifica.

Articolo 15 Procedura per la redazione della dichiarazione «CE» di verifica

La norma prevede che per l'immissione sul mercato di un veicolo e per la messa in servizio di un sottosistema strutturale debba essere redatta una dichiarazione «CE» di verifica da parte del richiedente l'autorizzazione. Il richiedente dichiara, sotto la propria esclusiva responsabilità, che il sottosistema interessato, progettato, costruito e installato in modo da soddisfare i pertinenti requisiti essenziali, è stato sottoposto alle pertinenti procedure di verifica e soddisfa i requisiti della normativa dell'Unione e nazionale. L'articolo disciplina la procedura per la redazione della dichiarazione. Propedeutica alla dichiarazione è la procedura di verifica «CE» che deve essere fatta da un organismo di valutazione della conformità incaricato dal soggetto richiedente l'autorizzazione. Nel caso di verifiche rispetto a norme nazionali, si prevede che le stesse siano effettuate da organismi di valutazione della conformità "designati" dall'Autorità di notifica.

Articolo 16 Mancato rispetto dei requisiti essenziali da parte dei sottosistemi

La norma stabilisce le attività in capo all'ANSFISA, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'Ente unico nazionale di accreditamento italiano; in caso di non conformità dei sottosistemi di natura strutturale alle disposizioni del decreto e ai requisiti essenziali.

Articolo 17 Sanzioni relative ai sottosistemi strutturali

Sono stabilite le sanzioni amministrative pecuniarie per chi utilizza nel sistema ferroviario nazionale un sottosistema strutturale in modo difforme dalla sua destinazione, in contrasto con quanto previsto nell'autorizzazione e nella documentazione tecnica che la accompagna; è, altresì, individuato nell'ANSFISA il soggetto che irroga le sanzioni. Per l'accertamento e l'irrogazione

delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui sopra, si osservano, in quanto compatibili con le previsioni del presente articolo, le disposizioni contenute nel Capo I, Sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689. I relativi proventi sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.

CAPO V IMMISSIONE SUL MERCATO E MESSA IN SERVIZIO

Articolo 18 Autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi

La norma stabilisce che i sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra, energia ed infrastruttura, che costituiscono gli impianti fissi, sono messi in servizio dopo essere stati autorizzati dall'ANSFISA. L'articolo definisce la procedura per ottenere l'autorizzazione. Vengono stabiliti anche tempi e modalità in caso di ricorso per mancato rilascio. Vengono specificati, inoltre, alcuni aspetti particolari nel caso di apparecchiature ERTMS a terra, poiché nel processo è coinvolta anche l'ERA.

Articolo 19 Implementazione armonizzata dell'ERTMS nell'Unione europea

Poiché il sistema di segnalamento ERTMS è considerato l'elemento principale per accelerare l'interoperabilità a livello europeo, viene definito in questo articolo un processo dettagliato di pre-analisi dell'ERA sulle specifiche del sistema che si vorrà implementare sulla rete, già prima della gara d'appalto, al fine di garantire un'implementazione armonizzata nell'Unione. Fino ad oggi, infatti, nei vari Stati membri si sono verificati casi di sistemi di terra e a bordo, ognuno di per sé compatibile con le specifiche ERTMS, ma di fatto non perfettamente "dialoganti" tra loro. L'obiettivo è evitare tali problemi e creare i presupposti per una fattiva interoperabilità.

Articolo 20 Immissione sul mercato di sottosistemi mobili

La norma dispone l'obbligo per il richiedente di immettere sul mercato solo sottosistemi mobili che soddisfino i requisiti essenziali, nonché di ottenere la pertinente dichiarazione di verifica.

Articolo 21 Autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo

La norma stabilisce la necessità di ottenere una "Autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo", prima che questo possa essere immesso sul mercato dal richiedente. La richiesta deve specificare l'area d'uso per cui il veicolo è destinato. In particolare:

- a) se l'area d'uso comprende più Stati membri, l'autorizzazione viene rilasciata dall'ERA, sentita l'ANSFISA per le valutazioni riguardanti i requisiti previsti dalle pertinenti norme nazionali notificate;
- b) se l'area d'uso è limitata solo all'Italia, il richiedente può decidere di percorrere un processo solo nazionale per ottenere l'autorizzazione rilasciata dall'ANSFISA.

E' importante evidenziare che la domanda deve includere la documentazione comprovante la compatibilità tecnica dei sottosistemi all'interno del veicolo e l'integrazione in condizioni di sicurezza dei medesimi, nonché la compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete nell'area d'uso.

Inoltre, vengono definite tempistiche precise per la gestione del processo, che deve concludersi entro quattro mesi dalla richiesta, e tutte le trasmissioni devono avvenire tramite un sistema informatico centralizzato europeo gestito dall'ERA, denominato "sportello unico" (One Stop Shop - OSS).

Viene anche disciplinata la procedura in caso di disaccordo tra l'ANSFISA e l'ERA sulle valutazioni propedeutiche al rilascio dell'autorizzazione, che può innescare una procedura di arbitrato che coinvolge la commissione di ricorso prevista presso l'ERA dall'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796.

In caso di decisione negativa riguardo al rilascio di una autorizzazione di immissione sul mercato, anche il richiedente può attivare prima una richiesta di riesame presso l'ERA o l'ANSFISA, a



seconda dei casi, e poi eventualmente una procedura di ricorso dinanzi alla suddetta commissione di ricorso.

Il comma 10 elenca i contenuti dell'autorizzazione, evidenziandone lo scopo. Al comma 12 vengono definite le condizioni per le quali è necessaria una nuova autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo, nei casi in cui si procede al rinnovo o ristrutturazione di un veicolo esistente già provvisto di autorizzazione. Al comma 13, viene disciplinata la procedura per l'estensione dell'area d'uso di un veicolo già autorizzato. Il nuovo processo presuppone una fattiva collaborazione tra l'ERA e l'ANSFISA che deve essere disciplinata tramite uno o più accordi di cooperazione in cui sono definiti i compiti e le condizioni per le prestazioni da fornire, i limiti di tempo per la loro realizzazione e una ripartizione delle tariffe pagabili dal richiedente a ciascuna Autorità.

Articolo 22 Registrazione dei veicoli autorizzati all'immissione sul mercato

Come già previsto dalla precedente direttiva e fermo restando quanto stabilito dall'articolo 44, comma 1, la norma dispone che ogni veicolo deve essere registrato nell'idoneo registro dei veicoli, a seconda dell'area d'uso del veicolo, prima che sia utilizzato per la prima volta e dopo il rilascio dell'autorizzazione di immissione sul mercato.

Articolo 23 Controlli preventivi all'utilizzo dei veicoli autorizzati

L'articolo disciplina i controlli che un'impresa ferroviaria deve effettuare prima di utilizzare concretamente un veicolo nella specifica area d'uso. In particolare, deve essere verificata l'effettiva "compatibilità con la tratta" (la cosiddetta "*route compatibility*"), cioè effettuare un controllo sulla compatibilità tra le caratteristiche del veicolo e le caratteristiche reali e specifiche della tratta ferroviaria da percorrere, attraverso il registro dell'infrastruttura e ogni informazione pertinente che il gestore dell'infrastruttura deve fornire.

Articolo 24 Autorizzazione del tipo di veicolo

L'articolo disciplina il rilascio dell'"autorizzazione del tipo di veicolo" da parte dell'ERA o dell'ANSFISA al momento della prima autorizzazione di immissione sul mercato di un veicolo, se richiesta, nonché la modalità di esecuzione della "dichiarazione di conformità al tipo".

Articolo 25 Conformità dei veicoli a un tipo di veicolo autorizzato

Sono disciplinati gli aspetti connessi all'autorizzazione di un veicolo conforme ad un tipo di veicolo già autorizzato.

Articolo 26 Non conformità di veicoli o tipi di veicoli ai requisiti essenziali

La norma stabilisce i doveri degli operatori coinvolti, in caso di non conformità di un veicolo ai requisiti essenziali, nonché le attività in capo all'ANSFISA. Si prevede, inoltre, la facoltà dell'ANSFISA di adottare misure di sicurezza temporanee in virtù dei suoi compiti di supervisione, nel caso ritenga che una non conformità porti ad un rischio grave per la sicurezza, fino alla eventuale revoca o modifica delle autorizzazioni rilasciate.

CAPO VI - ORGANISMI DI VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ

Articolo 27 Autorità di notifica

La norma stabilisce che l'esecuzione delle procedure necessarie per la valutazione, la notifica e il controllo degli organismi di valutazione della conformità sono di competenza dell'Autorità di



notifica nazionale, individuata nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che notifica alla Commissione europea ed agli altri Stati membri, per il tramite del Ministero dello sviluppo economico, gli organismi terzi autorizzati a svolgere compiti di valutazione della conformità, ai sensi del presente decreto.

Le procedure per la notifica degli organismi sono disciplinate nell'Allegato V.

Inoltre, i compiti di valutazione e controllo degli organismi vengono delegati all'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano, secondo le modalità previste all'articolo 28.

Si evidenzia, pertanto, che in tal modo si passa dall'attuale regime di riconoscimento degli organismi da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi del decreto legislativo n. 191 del 2010, al nuovo regime dell'accREDITAMENTO ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008.

Articolo 28 Prescrizioni relative alle attività di valutazione e controllo degli Organismi delegate dall'Autorità di notifica

La norma prevede che l'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano, al fine di poter assolvere sin da subito ai compiti assegnatigli, usufruendo, a titolo collaborativo, delle competenze del personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ANSFISA, sottoscriva una convenzione con MIT e ANSFISA. Gli oneri relativi alle attività di valutazione e controllo, di cui all'articolo 27, comma 1, sono a carico degli organismi di valutazione della conformità.

Articolo 29 Obbligo dell'Autorità di notifica di fornire informazioni

La norma stabilisce l'obbligo per l'Autorità di notifica di fornire informazioni alla Commissione europea sulla propria attività.

Articolo 30 Organismi di valutazione della conformità

L'articolo definisce i requisiti, di carattere sia organizzativo sia professionale, che l'organismo di valutazione della conformità deve soddisfare per poter essere notificato e svolgere poi l'attività ai sensi del decreto, con riferimento alla normativa dell'Unione.

Articolo 31 Imparzialità degli organismi di valutazione della conformità

La norma reca disposizioni finalizzate a garantire l'imparzialità dell'operato degli organismi di valutazione, dettagliando in merito ai doveri degli stessi e del proprio personale.

Articolo 32 Personale degli organismi di valutazione della conformità

Sono definite le competenze che devono essere possedute dal personale responsabile dell'esecuzione delle attività di valutazione della conformità.

Articolo 33 Presunzione di conformità dell'organismo di valutazione della conformità

L'articolo disciplina la presunzione di conformità dell'organismo di valutazione della conformità, qualora esso dimostri la propria conformità ai criteri stabiliti nelle pertinenti norme armonizzate.

Articolo 34 Affiliate e subappaltatori degli organismi notificati

La norma disciplina i casi in cui l'organismo notificato subappalta compiti specifici connessi alla valutazione della conformità oppure ricorre ad un'affiliata.

Articolo 35 Organismi interni accreditati

Si prevede che i richiedenti possano far eseguire attività di valutazione della conformità a un organismo interno accreditato per determinate procedure. Vengono, pertanto, indicati i requisiti particolari che l'organismo interno deve soddisfare per garantire imparzialità e indipendenza di giudizio.

Articolo 36 Domanda di notifica e di designazione



La norma stabilisce la procedura per la presentazione da parte dell'organismo di valutazione della conformità stabilito in Italia, della domanda di notifica e di designazione all'Autorità competente, rimandando nello specifico all'Allegato V.

Articolo 37 Procedura di notifica

La norma disciplina la procedura che l'Autorità di notifica deve eseguire per la notifica alla Commissione e agli altri Stati membri degli organismi di valutazione della conformità, che soddisfino le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32. L'organismo interessato può svolgere attività di organismo notificato solo dopo nel caso in cui la Commissione europea o gli altri Stati membri non sollevino obiezioni entro due settimane dalla notifica.

All'organismo notificato la Commissione europea assegna un numero di identificazione unico.

Articolo 38 Modifica della notifica e contestazione della competenza degli organismi

L'articolo individua le attività che l'Autorità di notifica deve effettuare nel caso in cui un organismo notificato non soddisfi più le prescrizioni previste, non adempia ai suoi obblighi oppure cessi l'attività. Sono, inoltre, previsti adempimenti da parte dell'Autorità nei confronti della Commissione europea.

Articolo 39 Obblighi operativi degli organismi notificati

Sono disciplinati gli obblighi operativi degli organismi notificati nell'attività di valutazione della conformità del prodotto alla direttiva (UE) 2016/797, al fine del rilascio dei relativi certificati.

Articolo 40 Obbligo degli organismi notificati di fornire informazioni

La norma individua i casi specifici in cui gli organismi notificati devono fornire informazioni all'Autorità di notifica e all'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano. Inoltre, viene definito l'obbligo di comunicazione all'ERA di tutte le tipologie di certificati CE rilasciati.

Articolo 41 Coordinamento degli organismi notificati

La norma stabilisce l'obbligo per gli organismi notificati italiani di partecipare alle attività settoriali in ambito europeo.

Articolo 42 Organismi designati

La norma stabilisce che i requisiti di cui agli articoli da 30 a 34, previsti per gli organismi di valutazione della conformità, devono essere posseduti anche dagli organismi designati (non notificati), di cui all'articolo 15, comma 8, mentre gli obblighi operativi di cui all'articolo 39 si applicano agli organismi designati solo nel caso in cui tali obblighi si riferiscono a norme nazionali, invece che alle STI. Sono, inoltre, definiti i poteri dell'Autorità di notifica nei confronti di tali organismi, nel caso in cui gli stessi non soddisfino più le prescrizioni previste oppure non adempiano ai propri obblighi.

CAPO VII REGISTRI

Articolo 43 Sistema di numerazione dei veicoli

La norma prevede l'attribuzione da parte dell'ANSFISA di un numero europeo di riconoscimento (*European Vehicle Number - EVN*) ad ogni veicolo al momento della registrazione. Il richiedente la prima autorizzazione è responsabile di apporre sul veicolo il corrispondente EVN e l'utilizzatore del veicolo è responsabile del mantenimento dell'EVN in condizioni di visibilità.

Articolo 44 Registri dei veicoli



La norma pone a carico dell'ANSFISA la tenuta di un registro nazionale dei veicoli (fino all'istituzione del registro europeo previsto dall'articolo 47 della direttiva) che contiene determinati elementi. L'ANSFISA è tenuta all'aggiornamento del registro, mentre i detentori dei veicoli devono comunicare qualsiasi modifica dei dati ivi trascritti.

Articolo 45 Registro dell'infrastruttura

La norma disciplina l'obbligo di tenuta di un registro dell'infrastruttura, che indica i valori parametrici di rete per ciascun sottosistema o parte di sottosistema previsti dalla pertinente STI; questi valori devono essere considerati in combinazione con i valori dei parametri riportati nell'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo per verificare la compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete. Il registro viene pubblicato dall'ANSFISA, ma la responsabilità della qualità e dell'affidabilità dei dati messi a disposizione dell'ANSFISA è in capo ai gestori dell'infrastruttura.

CAPO VIII DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Articolo 46 Regime transitorio per l'utilizzo dei veicoli

La norma dispone che l'utilizzo dei veicoli su una o più reti non ancora contemplate dall'autorizzazione preesistente necessita di una nuova autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo.

Articolo 47 Regime transitorio per gli organismi di valutazione della conformità

Al fine di gestire il passaggio al regime dell'accreditamento come previsto al Capo IV, la norma prevede un periodo transitorio di un anno per gli organismi di valutazione della conformità, sia per quelli riconosciuti e notificati, con riferimento alle norme armonizzate, sia per quelli riconosciuti per lo svolgimento delle sole attività riconducibili agli organismi designati, con riferimento alle norme nazionali. Tale periodo risulta in coerenza con quanto indicato dalla Commissione europea [con nota Ares(2018)3984028 – 27/07/2018], in quanto tutti gli organismi dovranno essere rinotificati entro il 16/06/2020. A tal fine, viene disciplinata la relativa attività, tramite convenzione tra l'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano, MIT e ANSFISA. In considerazione del fatto che la normativa ad oggi in vigore prevede alcune tariffe per le attività di riconoscimento, viene previsto che la nuova notifica o designazione, a seconda del caso, avrà la medesima scadenza dei precedenti riconoscimenti, in virtù degli oneri già assolti dagli organismi (salvo gli oneri per la vigilanza).

Articolo 48 Disposizioni transitorie e finali

Sono previste ulteriori disposizioni transitorie, con particolare riferimento ai progetti ERTMS a terra che devono essere messi in servizio entro il 16 giugno 2019 e ai progetti che hanno completato la fase di gara o di appalto anteriormente alla suindicata data. Si dispone, inoltre, che gli allegati al decreto in esame sono aggiornati e modificati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 49 Abrogazioni

L'articolo dispone l'abrogazione del decreto legislativo n. 191 del 2010 di recepimento della precedente direttiva interoperabilità (2008/57/CE) e dei decreti ad esso correlati. Viene dato mandato all'ANSFISA di operare il riordino normativo dei propri atti, necessario al fine di renderli coerenti con il nuovo quadro normativo. Inoltre, si prevede che continuino ad applicarsi le norme



tecniche adottate in attuazione dei decreti sopra menzionati e che restino efficaci, fino alla loro scadenza, tutti i negozi attivi e passivi posti in essere dall'ANSF e dall'ANSFISA prima dell'entrata in vigore del presente decreto.

Articolo 50 Disposizioni finanziarie

La norma reca la clausola di invarianza finanziaria e disciplina l'aggiornamento e la modifica degli allegati.

Articolo 51 Entrata in vigore

L'entrata in vigore del decreto è stabilita al 16 giugno 2019 e non alla data di pubblicazione, in quanto solo a decorrere dal 16 giugno 2019 l'ERA acquisirà pieni poteri.

ALLEGATO I - Elementi del sistema ferroviario

Recepisce l'Allegato I alla direttiva ed elenca gli elementi della rete e i veicoli che costituiscono il sistema ferroviario.

ALLEGATO II - Sottosistemi

Recepisce l'Allegato II alla direttiva e individua e descrive i "sottosistemi di natura strutturale" e i "sottosistemi di natura funzionale", in cui è suddiviso il sistema ferroviario.

ALLEGATO III - Requisiti essenziali

Recepisce l'Allegato III alla direttiva e dettaglia i requisiti essenziali (Sicurezza, Affidabilità e disponibilità, Salute, Protezione dell'ambiente, Compatibilità tecnica, Accessibilità), sia in generale sia con riferimento ad ogni sottosistema.

ALLEGATO IV - Procedura di Verifica «CE» dei Sottosistemi

Recepisce l'Allegato IV alla direttiva e dettaglia la procedura effettuata dal richiedente ai sensi dell'articolo 15 per dimostrare che i requisiti della pertinente normativa dell'Unione e nazionale relativa a un sottosistema sono stati soddisfatti e che un sottosistema può essere autorizzato. In particolare, è disciplinata la "Dichiarazione intermedia di verifica (*Intermediate Statement of Verification - ISV*)", la documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica, il certificato di verifica e l'attività di sorveglianza in capo agli organismi di valutazione. Analoghe disposizioni vengono date per gli organismi designati nel caso di norme nazionali.

ALLEGATO V - Procedure per la notifica e la designazione degli Organismi di valutazione della conformità

Disciplina l'attività di riconoscimento degli organismi notificati, adattando le procedure al nuovo quadro normativo, con particolare riferimento al passaggio all'accreditamento, prevedendone una per la qualifica di organismo notificato e un'altra per la qualifica di organismo designato. In



entrambi i casi, sono illustrate le modalità di presentazione dell'istanza (con rispettivo fac-simile di domanda), la documentazione da allegare e le modalità per il rinnovo.



RELAZIONE TECNICA

Dallo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell' 11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Infatti, la direttiva abroga e sostituisce la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che ha subito varie e sostanziali modifiche. In linea con gli obiettivi della nuova direttiva, la proposta normativa, che abroga e sostituisce il decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191 di attuazione della direttiva 2008/57/CE, introduce, in particolare, un nuovo processo centralizzato a livello europeo per il rilascio della "autorizzazione di immissione sul mercato" dei veicoli da parte dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA), o, in caso di area di esercizio solo in Italia, anche dall'Autorità nazionale preposta alla sicurezza (oggi Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali ANSFISA, istituita con decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, di seguito anche Agenzia).

L'Agenzia continua a svolgere in ambito ferroviario le stesse attività fino ad oggi attribuite All'ANSF dal citato decreto legislativo n. 191 del 2010, condividendo con l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) la competenza sull'autorizzazione necessaria per immettere sul mercato i veicoli.

In particolare, lo schema di decreto introduce l'obbligo di conformità alla normativa tecnica europea - Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) (e alle norme nazionali vigenti) per i sottosistemi fissi (parte infrastruttura) e per i veicoli. A tal fine, prevede la partecipazione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria e delle infrastrutture autostradali (ANSFISA) alle fasi di elaborazione e revisione delle STI presso i gruppi di lavoro organizzati e guidati dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA).

Per quanto riguarda i veicoli, l'autorizzazione di immissione sul mercato è rilasciata dall'ERA o, in caso di area di esercizio solo in Italia, anche dall'ANSFISA, la quale attribuisce un numero europeo di riconoscimento ad ogni veicolo al momento della registrazione nel registro nazionale dei veicoli (fino all'istituzione del registro europeo).

Per quanto riguarda i sottosistemi, inoltre, sono definite sia le condizioni per poter immettere sul mercato i componenti di interoperabilità (conformi, cioè, ai requisiti essenziali di cui all'Allegato III dello schema di decreto) che vengono incorporati in un sottosistema e da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario, sia le relative sanzioni per chi immette sul mercato componenti di interoperabilità non conformi, irrogate dal MIT nei casi di immissione sul mercato di componenti di interoperabilità non conformi ai requisiti essenziali; dall'ANSFISA nei casi di installazione ed uso in modo difforme dalla loro destinazione. I proventi derivanti dalle su menzionate sanzioni sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.



Il decreto reca norme ordinamentali e procedurali per le quali non si procede ad una descrizione puntuale articolo per articolo, ad eccezione di quelle che seguono.

L'articolo 14 prevede che l'ANSFISA notifica, attraverso il sistema informatico appropriato, alla Commissione e all'ERA le norme nazionali per l'applicazione dei requisiti essenziali in materia di conformità alle STI. Per lo svolgimento dei compiti di programmazione affidati all'Agenzia si provvede nei limiti delle risorse finanziarie, strumentali e umane disponibili a legislazione vigente nel bilancio della stessa.

Si prevede, inoltre, che i componenti di interoperabilità, che vengono incorporati o che sono destinati ad essere incorporati in un sottosistema, sono immessi sul mercato soltanto se consentono di realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario nazionale con quello del resto dell'Unione europea. A tal fine, è definita la relativa procedura per la redazione della dichiarazione «CE» di verifica. Sono stabilite le attività in capo all'ANSFISA, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'Ente unico nazionale di accreditamento italiano, in caso di non conformità dei sottosistemi di natura strutturale alle disposizioni del presente decreto e ai requisiti essenziali. L'ANSFISA irroga le relative sanzioni e i proventi derivanti dalle su menzionate sanzioni sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.

Si evidenzia che, per quanto riguarda gli organismi di valutazione della conformità che effettuano l'attività ai sensi della direttiva, negli articoli 27 e 28 dello schema di decreto di recepimento si prevede di passare dall'attuale regime di riconoscimento degli organismi da parte del MIT, ai sensi del decreto legislativo n. 191 del 2010, al nuovo regime di accreditamento, ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008, per il tramite di dell'Ente unico nazionale di accreditamento italiano. Il passaggio all'accREDITAMENTO recepisce le indicazioni della Commissione europea che ha sempre preferito tale percorso per armonizzare i processi di valutazione.

Con il passaggio al regime dell'accREDITAMENTO, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti perde la competenza del riconoscimento e della vigilanza sugli organismi sopra indicati; mentre nessuna modifica di competenze interviene con riferimento alle altre Amministrazioni dello Stato.

In considerazione del passaggio dal regime del riconoscimento a quello dell'accREDITAMENTO, il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 21 dicembre 2012, di determinazione delle tariffe relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità, pubblicato sulla G.U. 7 marzo 2013, n. 56, con il quale sono state previste le tariffe dovute dai richiedenti al MIT per le attività tecnico-amministrative di riconoscimento, viene abrogato.

Pertanto, gli oneri relativi alle attività di valutazione, volte al processo di accREDITAMENTO con l'Ente unico nazionale di accREDITAMENTO, e di controllo della conformità sono posti a carico degli organismi di valutazione, senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

L'articolo 44 pone a carico dell'ANSFISA la tenuta di un registro nazionale dei veicoli (fino all'istituzione del registro europeo previsto dall'articolo 47 della direttiva) che contiene determinati elementi. L'ANSFISA è tenuta all'aggiornamento del registro, mentre i detentori dei veicoli devono comunicare qualsiasi modifica dei dati ivi trascritti.

Inoltre, l'articolo 45 disciplina l'obbligo di tenuta di un registro dell'infrastruttura, che indica i valori parametrici di rete per ciascun sottosistema o parte di sottosistema previsti dalla pertinente STI. Il



registro viene pubblicato dall'ANSFISA, ma la responsabilità della qualità e dell'affidabilità dei dati messi a disposizione dell'ANSFISA è in capo ai gestori dell'infrastruttura.

Si evidenzia che ANSFISA già provvede alla tenuta del registro nazionale dei veicoli e del registro dell'infrastruttura. Pertanto per lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 44 e 45 si provvede nei limiti delle risorse finanziarie, strumentali e umane disponibili a legislazione vigente nel bilancio dell'Agenzia.

L'articolo 50 reca, infine, la clausola di invarianza finanziaria, secondo la quale dall'attuazione delle disposizioni del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e le Amministrazioni interessate provvederanno all'adempimento dei compiti ivi previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente .

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 1, della legge 31 dicembre 2000 n. 488, è stata
avuta conto

AM
Ho

~~POSITIVO~~

INITIATIVO

Regio dei Genitori della Stato
F. M. M. M.

1 FEB 2019



**Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE)
2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016
relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione
europea (rifusione)**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea;

Visto l'articolo 1 della legge 25 ottobre 2017, n. 163, delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2016-2017;

Visto il regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004;

Vista la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione);

Vista la direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione);

Visto il regolamento (CE) 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 ottobre 2012 sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

Vista la direttiva 2012/34 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, recepita con il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;

Vista la direttiva (UE) 2014/25 del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, recepita con il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

Vista la legge 23 luglio 2009, n. 99, recante disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia.

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, recante nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale;



Visto il decreto legislativo dell'8 ottobre 2010, n. 191, di attuazione della direttiva 2008/57/CE e 2009/131/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario;

Visto il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 14 febbraio 2019;

Acquisito il parere della 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

Sulla proposta del Ministro per gli affari europei e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, per la pubblica amministrazione, dello sviluppo economico;

Emana
il seguente decreto legislativo:

CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1 (Finalità)

1. Il presente decreto stabilisce le modalità per realizzare l'interoperabilità tra i sistemi ferroviari degli Stati membri dell'Unione europea, definendo un livello ottimale di armonizzazione tecnica, al fine di facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario all'interno dell'Unione e con i paesi terzi, nonché di contribuire al completamento dello spazio ferroviario europeo unico e alla progressiva realizzazione del mercato interno.
2. Le modalità di cui al comma 1 riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi del sistema ferroviario, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza applicabili al personale coinvolto nell'esercizio e nella manutenzione del sistema.
3. Per ogni sottosistema del sistema ferroviario sono stabilite le disposizioni relative ai componenti di interoperabilità, alle interfacce e alle procedure, nonché alle condizioni di coerenza globale del sistema necessarie per realizzare l'interoperabilità.



Art. 2
(Ambito di applicazione)

1. Il presente decreto si applica all'intero sistema ferroviario, che è suddiviso in sottosistemi di natura strutturale e funzionale.
2. Il presente decreto non si applica:
 - a) alle metropolitane;
 - b) ai tram e ai veicoli leggeri su rotaia, nonché alle infrastrutture utilizzate soltanto da tali veicoli;
 - c) alle reti di cui al decreto legislativo Sicurezza ferroviaria, che sono isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, nonché ai soggetti e ai veicoli che operano esclusivamente su tali reti;
 - d) alle infrastrutture ferroviarie private, ivi compresi i binari di raccordo privati, utilizzate per fini non commerciali dal proprietario o da un operatore per le loro rispettive attività di trasporto merci o per il trasporto di persone, nonché ai veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture;
 - e) alle infrastrutture destinate ad un uso storico o turistico, nonché ai veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture;
 - f) alle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia, utilizzate occasionalmente da veicoli ferroviari nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia, ove è necessario il transito di quei veicoli soltanto a fini di connettività;
 - g) ai veicoli utilizzati principalmente sulle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia, ma attrezzati con alcuni componenti ferroviari necessari per consentire il transito a tali veicoli su una sezione confinata e limitata di infrastruttura ferroviaria soltanto a fini di connettività.
3. Per operare nel sistema ferroviario i veicoli che rientrano nella fattispecie del tram-treno, fatta eccezione per i veicoli esclusi dall'ambito di applicazione del presente decreto ai sensi del comma 2, per gli aspetti che non sono disciplinati dalle STI applicabili, rispettano le seguenti disposizioni e procedure:
 - a) norme nazionali o altre pertinenti misure accessibili, per garantire che tali veicoli soddisfino i requisiti essenziali pertinenti, definite dall'ANSFISA e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per quanto di rispettiva competenza;
 - b) procedura di autorizzazione applicabile a tali veicoli definita dall'ANSFISA;
 - c) disposizioni atte a garantire che l'esercizio misto di tram-treni e treni soddisfi tutti i requisiti essenziali, nonché gli obiettivi comuni di sicurezza (Common Safety Target – CST) pertinenti, definite dall'ANSFISA;
 - d) in deroga all'articolo 21, in caso di esercizio transfrontaliero, l'ANSFISA coopera con la pertinente autorità dello Stato confinante ai fini del rilascio delle autorizzazioni dei veicoli di cui al presente comma.

Art. 3
(Definizioni)

1. Ai fini dell'applicazione del presente decreto si intende per:



- a) *“sistema ferroviario”*: gli elementi della rete ferroviaria ed i veicoli elencati all’Allegato I, facenti parte di tutte le reti ferroviarie insistenti sul territorio nazionale o che operano su di esse;
- b) *“interoperabilità”*: la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni, garantendo i livelli di prestazione specificati;
- c) *“veicolo”*: veicolo ferroviario idoneo a circolare con ruote sulle linee ferroviarie, con o senza trazione, che si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali;
- d) *“rete”*: linee, stazioni, terminal e tutti i tipi di attrezzature fisse necessarie per assicurare il funzionamento sicuro e continuo del sistema ferroviario italiano;
- e) *“sottosistemi”*: parti strutturali o funzionali del sistema ferroviario italiano, come indicato nell’Allegato II;
- f) *“sottosistema mobile”*: il sottosistema materiale rotabile ed il sottosistema controllo-comando e segnalamento di bordo;
- g) *“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, compresi i beni materiali e quelli immateriali;
- h) *“prodotto”*: un prodotto ottenuto tramite un processo di fabbricazione, inclusi i componenti di interoperabilità ed i sottosistemi;
- i) *“requisiti essenziali”*: l’insieme delle condizioni descritte nell’Allegato III che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce;
- l) *“specifiche europee”*: una specifica che rientra in una delle seguenti categorie: una specifica tecnica comune, quale definita nell’allegato XIII del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50; una specifica tecnica europea di cui all’articolo 68 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50; una norma europea quale definita all’articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) n. 1025/2012;
- m) *“Specifiche Tecniche di Interoperabilità - STP” (Technical Specification for Interoperability - TSI)*: una regola tecnica europea adottata ai sensi della direttiva (UE) 2016/797, avente ad oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, allo scopo di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l’interoperabilità del sistema ferroviario dell’Unione europea;
- n) *“caso specifico”*: ogni parte del sistema ferroviario che necessita di disposizioni particolari nelle STI, temporanee o permanenti, a causa di limitazioni geografiche, topografiche, di ambiente urbano o di coerenza rispetto al sistema ferroviario esistente, in particolare le linee e reti ferroviarie isolate dalla rete del resto dell’Unione, la sagoma, lo scartamento o l’interasse fra i binari, i veicoli destinati ad un uso strettamente locale, regionale o storico e i veicoli in provenienza o a destinazione di Paesi terzi;
- o) *“ristrutturazione”*: lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte, che comportano una modifica della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione “CE” di verifica, qualora tale documentazione tecnica sia presente, e che migliorano l’insieme delle prestazioni del sottosistema;
- p) *“rinnovo”*: lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l’insieme delle prestazioni del sottosistema;
- q) *“sistema ferroviario esistente”*: l’infrastruttura costituita dalle linee e dagli impianti fissi delle reti ferroviarie esistenti al momento dell’entrata in vigore del presente decreto, nonché i veicoli di ogni categoria e origine che percorrono tale infrastruttura;



- r) *“sostituzione nell’ambito della manutenzione”*: sostituzione di componenti con elementi aventi funzione e prestazioni identiche a quelle del componente sostituito, nell’ambito della manutenzione preventiva o correttiva;
- s) *“tram-treno”*: un veicolo progettato per un uso combinato sia su infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia sia su infrastrutture ferroviarie;
- t) *“messa in servizio”*: insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema è messo in servizio operativo;
- u) *“ente appaltante”*: ente, pubblico o privato, che ordina la progettazione ovvero la costruzione, oppure, il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema;
- v) *“detentore”* una persona fisica o giuridica che, essendo il proprietario del veicolo o avendo diritto ad utilizzarlo, lo sfrutta in quanto mezzo di trasporto ed è registrato in quanto tale nel registro dei veicoli di cui all’articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797;
- z) *“richiedente”*: una persona fisica o giuridica che chiede un’autorizzazione, sia essa un’impresa ferroviaria, un gestore dell’infrastruttura o un’altra persona fisica o giuridica, come un fabbricante, un proprietario o un detentore. Ai fini dell’articolo 15, per “richiedente” si intende un ente appaltante o un fabbricante, oppure i loro mandatari. Ai fini dell’articolo 19, per “richiedente” si intende una persona fisica o giuridica che richiede la decisione dell’ERA per l’approvazione delle soluzioni tecniche prospettate per i progetti di apparecchiature ERTMS a terra;
- aa) *“progetto in fase avanzata di sviluppo”*: qualsiasi progetto la cui fase di progettazione o costruzione è giunta a un punto tale che una modifica delle specifiche tecniche potrebbe compromettere la fattibilità del progetto così come pianificato;
- bb) *“norma armonizzata”*: una norma europea quale definita all’articolo 2, punto 1, lettera c), del regolamento (UE) n. 1025/2012;
- cc) *“Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali” (ANSFISA)*: l’organismo nazionale, istituito dal decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, operante come autorità nazionale preposta alla sicurezza con riferimento ai compiti riguardanti la sicurezza ferroviaria assegnati dal decreto legislativo Sicurezza ferroviaria;
- dd) *“tipo”*: il tipo di veicolo che definisce le caratteristiche essenziali di progettazione del veicolo, cui si riferisce il certificato di esame del tipo o del progetto, descritto nel pertinente modulo di verifica;
- ee) *“serie”*: una serie di veicoli identici di uno stesso tipo di progetto;
- ff) *“soggetto responsabile della manutenzione” (Entity in Charge of Maintenance - ECM)*: soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, come definito ai sensi del decreto legislativo Sicurezza ferroviaria;
- gg) *“trasporto leggero su rotaia”*: un sistema di trasporto ferroviario urbano e/o suburbano con una resistenza alla collisione di C-III o C-IV (conformemente alla norma EN 15227:2011) e una resistenza massima del veicolo di 800 kN (sforzo longitudinale di compressione nella zona di accoppiamento); i sistemi di trasporto leggero su rotaia possono disporre di un tracciato proprio o dividerlo con il traffico stradale ed in generale non effettuano scambi di veicoli con traffico merci o passeggeri di lunga distanza;
- hh) *“norme nazionali”*: tutte le norme e le altre disposizioni vincolanti, emanate dalle competenti Autorità, che contengono requisiti in materia di sicurezza ferroviaria o requisiti tecnici diversi da quelli stabiliti dalle norme dell’Unione europea o internazionali, e che sono applicabili alle imprese ferroviarie, ai gestori dell’infrastruttura o a terzi;



ii) *“stato di funzionamento di progetto”*: il normale modo di funzionamento e le condizioni di degrado prevedibili, compresa l'usura, nei limiti e nelle condizioni di utilizzo specificate nei fascicoli tecnici e di manutenzione;

ll) *“area d'uso di un veicolo”*: una o più reti all'interno di uno Stato membro o di un gruppo di Stati membri in cui un veicolo è destinato ad essere utilizzato;

mm) *“strumenti di conformità accettabili”*: pareri non vincolanti emessi dall'ERA per definire i metodi atti a stabilire il rispetto dei requisiti essenziali;

nn) *“strumenti di conformità nazionali accettabili”*: pareri non vincolanti emessi dall'ANSFISA per definire i metodi atti a stabilire il rispetto delle norme nazionali;

oo) *“immissione sul mercato”*: la prima messa a disposizione sul mercato dell'Unione di un componente di interoperabilità, di un sottosistema o di un veicolo, in grado di funzionare nel suo stato di funzionamento di progetto;

pp) *“fabbricante”*: qualsiasi persona fisica o giuridica che fabbrica un prodotto nella forma di componenti di interoperabilità, sottosistemi o veicoli, oppure lo fa progettare o fabbricare e lo commercializza con il proprio nome o marchio;

qq) *“mandatario”*: persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che ha ricevuto, da un fabbricante o da un ente appaltante, un mandato scritto che la autorizza ad agire per conto di tale fabbricante o ente appaltante in relazione a determinati compiti;

rr) *“specifica tecnica”*: un documento che prescrive i requisiti tecnici che un prodotto, un sottosistema, un processo o un servizio, devono soddisfare;

ss) *“accreditamento”*: l'accreditamento quale definito al punto 10 dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 765/2008;

tt) *“organismo nazionale di accreditamento”*: l'organismo nazionale di accreditamento quale definito al punto 10 dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 765/2008; per l'Italia è l'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano di cui all'articolo 4 della legge 23 luglio 2009, n. 99;

uu) *“valutazione della conformità”*: la procedura atta a dimostrare se i pertinenti requisiti, relativi a un prodotto, a un processo, a un servizio, a un sottosistema, a una persona o a un organismo, sono stati rispettati;

vv) *“organismo di valutazione della conformità”*: un organismo che è stato notificato o designato dallo Stato membro quale responsabile delle attività di valutazione della conformità, rispettivamente, alle norme dell'Unione o alle norme nazionali, tra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni;

zz) *“persona con disabilità”* e *“persona a mobilità ridotta”*: le persone con una menomazione fisica, mentale, intellettiva o sensoriale, permanente o temporanea, la cui interazione con barriere può ostacolare il pieno ed efficace utilizzo dei trasporti su una base di uguaglianza con gli altri passeggeri, e le persone la cui mobilità nell'utilizzo dei mezzi di trasporto è ridotta a causa dell'età;

aaa) *“gestore dell'infrastruttura”*: il soggetto definito ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante recepimento della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio;

bbb) *“impresa ferroviaria”*: il soggetto definito ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera a), del decreto legislativo n. 112 del 2015 e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci ovvero passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione, incluse le imprese che forniscono solo la trazione;

ccc) *“binari di raccordo privati”*: binari ferroviari che collegano una infrastruttura ferroviaria privata con la rete del sistema ferroviario fino alla barriera tecnica atta ad evitare l'interferenza tra i movimenti effettuati all'interno del raccordo e quelli sulla rete ferroviaria stessa; sui binari di detto



raccordo vengono effettuate movimentazioni di veicoli unicamente per gli scopi indicati all'articolo 2, comma 2, lettera d);

ddd) "Agenzia dell'Unione europea per le Ferrovie (*European Union Agency for Railways, o ERA*)"; l'organismo di cui al Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016;

eee) "decreto legislativo Sicurezza ferroviaria"; il decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie.

Art. 4
(Requisiti essenziali)

1. Il sistema ferroviario, i sottosistemi e i componenti di interoperabilità, comprese le interfacce, devono soddisfare i relativi requisiti essenziali riportati nell'Allegato III.
2. Le specifiche tecniche di cui all'articolo 68 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme applicate nell'Unione, non devono essere in contrasto con i requisiti essenziali

CAPO II
SPECIFICHE TECNICHE DI INTEROPERABILITÀ

Art. 5
(Specifiche Tecniche di Interoperabilità - STI)

1. Ogni sottosistema definito nell'Allegato II è oggetto di una STI. Ove necessario, un sottosistema può essere oggetto di più STI e una STI può comprendere vari sottosistemi.
2. I sottosistemi fissi e i veicoli sono conformi alle STI e alle norme nazionali vigenti rispettivamente al momento della richiesta di autorizzazione di messa in servizio e della richiesta di autorizzazione d'immissione sul mercato. La conformità è costantemente garantita durante il loro esercizio.
3. L'ANSFISA partecipa con propri rappresentanti alle fasi di elaborazione e revisione delle STI presso i gruppi di lavoro organizzati e guidati dall'ERA, ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del regolamento (UE) 2016/796 e informa periodicamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sull'andamento di detti lavori.
4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti partecipa alle attività del Comitato di cui all'articolo 51 della direttiva (UE) 2016/797, con il supporto dell'ANSFISA.

Art. 6
(Deroghe alle STI)

1. I richiedenti possono presentare istanza per derogare, del tutto o in parte, a una o più STI, nei seguenti casi:
 - a) per un progetto di realizzazione di un nuovo sottosistema, o parte di esso, per il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema esistente, o parte di esso, nonché per ogni elemento del



sistema ferroviario che si trovi in una fase avanzata di sviluppo oppure che formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione alla data di applicazione delle STI interessate;

b) quando, in seguito a un incidente o a una catastrofe naturale, le condizioni di ripristino rapido della rete non consentano dal punto di vista economico o tecnico l'applicazione parziale o totale delle STI pertinenti; in tal caso la non applicazione delle STI è limitata al periodo precedente al ripristino della rete;

c) per ogni progetto concernente il rinnovo, l'estensione o la ristrutturazione di un sottosistema esistente, o parte di esso, nel caso in cui l'applicazione delle STI interessate rischi di compromettere la redditività economica del progetto ovvero la compatibilità del sistema ferroviario italiano;

d) per un progetto di creazione di un nuovo sottosistema o per un progetto concernente il rinnovo o la ristrutturazione di un sistema esistente, quando la rete ferroviaria è separata o isolata per la presenza del mare o separata dalla rete ferroviaria del resto dell'Unione a causa di condizioni geografiche particolari.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica alla Commissione europea, entro un anno dall'entrata in vigore di ogni STI, un elenco dei progetti che hanno luogo nel territorio nazionale e che, sulla base di adeguate giustificazioni fornite dal richiedente, si trovano nella fase avanzata di sviluppo di cui al comma 1, lettera a). Ai fini dell'inserimento nel suddetto elenco, ciascun richiedente comunica al Ministero, entro nove mesi dall'entrata in vigore delle STI interessate, i progetti che ritiene rientrino nella suddetta fattispecie.

3. Nei casi di cui al comma 1, lettera b), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica alla Commissione la sua decisione di non applicazione di una o più STI o di parte di esse.

4. Nei casi di cui al comma 1, lettere a), c) e d), su domanda del richiedente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti presenta alla Commissione europea richiesta di deroga alle STI o parte di esse, accompagnata da un fascicolo, redatto dal richiedente, che contiene la giustificazione della deroga e specifica le disposizioni alternative che si intendono applicare in luogo delle relative STI o parti di esse. Nei casi di cui al comma 1, lettera a), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti invia alla Commissione la sua decisione in merito. Nei casi di cui al comma 1, lettera c), la Commissione europea adotta la sua decisione mediante atti di esecuzione, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797.

5. Il fascicolo di cui al comma 4 è redatto e trasmesso nella forma e nelle modalità definiti nell'atto di esecuzione della Commissione di cui all'articolo 7, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/797.

6. Al fine di consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di presentare alla Commissione europea la richiesta di cui al comma 4, il richiedente, quando ha evidenza dei requisiti che non possono essere rispettati, e comunque almeno un anno prima della prevista messa in servizio o immissione sul mercato, invia all'ANSFISA una istanza volta ad ottenere il parere vincolante in merito all'idoneità delle disposizioni alternative per il soddisfacimento dei requisiti essenziali impattati dai requisiti STI che non sono applicati. All'istanza è allegato un fascicolo che include una tabella che riassume l'analisi degli scostamenti rispetto ai requisiti previsti dalle STI e indica le disposizioni alternative che il richiedente, in quanto responsabile della propria parte di sistema oppure del prodotto e del relativo funzionamento sicuro, ritiene di applicare per garantire comunque il soddisfacimento dei requisiti essenziali. Il fascicolo è supportato da una valutazione di impatto sull'interoperabilità e da una valutazione di rischio, validate dall'organismo di valutazione della conformità prescelto. In caso di incompletezza del fascicolo, l'ANSFISA, entro un mese dalla ricezione dell'istanza, può fare richiesta di integrazione, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Laddove le disposizioni alternative comportino il coinvolgimento di altre autorità nazionali competenti, nei settori della sicurezza elettrica, ingegneria civile, edilizia, sanità e in materia di protezione antincendio, l'ANSFISA può richiedere idonea documentazione.



L'ANSFISA disciplina le modalità di richiesta del parere. Dopo aver ottenuto il suddetto parere, il richiedente, almeno sei mesi prima della prevista messa in servizio o immissione sul mercato, invia al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richiesta di deroga alle STI o parti di esse, completa del fascicolo e di tutte le informazioni necessarie, tra le quali eventuali contratti e un cronoprogramma delle attività, allegando il parere dell'ANSFISA. Nel caso di comunicazione, di cui al quarto periodo, da parte di ANSFISA al Ministero della richiesta di integrazioni, il termine per il richiedente è ridotto a quattro mesi.

7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica alle parti interessate i risultati delle analisi della Commissione, le deroghe autorizzate e le eventuali raccomandazioni della Commissione stessa sulle specifiche da applicare.

8. Il richiedente è responsabile del rispetto delle disposizioni alternative di cui al comma 4 e prima di procedere in deroga alle STI, attende la comunicazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito alla decisione della Commissione europea. In assenza di decisione da parte della Commissione europea nei quattro mesi successivi alla presentazione della richiesta questa si considera accolta. Nei casi di cui al comma 1, lettera a), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può far applicare le disposizioni alternative di cui al comma 4, sotto la piena responsabilità del richiedente, senza attendere la decisione della Commissione.

CAPO III

COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

Art. 7

(Condizioni per l'immissione sul mercato di componenti di interoperabilità)

1. I componenti di interoperabilità sono immessi sul mercato soltanto se soddisfano i requisiti essenziali e le condizioni per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario con quello del resto dell'Unione e se, nella loro area d'uso, sono usati conformemente alla loro destinazione e se adeguatamente installati e sottoposti a manutenzione. Tali disposizioni non precludono l'eventuale immissione sul mercato di tali componenti per altre applicazioni che esulano da quelle disciplinate dal presente decreto.

2. I componenti di interoperabilità non sono soggetti a verifiche già compiute nell'ambito della procedura relativa alla dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego di cui all'articolo 9.

Art. 8

(Conformità o idoneità all'impiego)

1. Un componente di interoperabilità soddisfa i requisiti essenziali se è conforme alle prescrizioni stabilite nelle relative STI o specifiche europee.

2. La dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego attesta che i componenti di interoperabilità sono stati oggetto delle procedure stabilite nella relativa STI per la valutazione della conformità o idoneità all'impiego. Essa è redatta, datata e firmata dal fabbricante o dal suo mandatario applicando le disposizioni previste dalle pertinenti STI e secondo il modello stabilito dalla Commissione europea mediante gli atti di esecuzione di cui all'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797.



3. Qualora la STI lo richieda, la dichiarazione «CE» è corredata di un certificato, rilasciato da uno o più organismi notificati, della conformità intrinseca di un componente di interoperabilità, considerato separatamente, alle specifiche tecniche che deve rispettare, e da un certificato, rilasciato da uno o più organismi notificati, dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità, considerato nel suo ambiente ferroviario, in particolare nel caso dei pertinenti requisiti di carattere funzionale.

4. I pezzi di ricambio dei sottosistemi già messi in servizio al momento dell'entrata in vigore della corrispondente STI possono essere installati negli stessi senza dover essere sottoposti alle disposizioni del comma 2.

5. Le STI possono prevedere un periodo di transizione per i prodotti ferroviari che esse identificano come componenti di interoperabilità già immessi sul mercato al momento della loro entrata in vigore. Tali componenti sono conformi all'articolo 7, comma 1.

6. I componenti di interoperabilità conformi a norme armonizzate o a parti di esse, i cui riferimenti sono stati pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, sono considerati conformi ai requisiti essenziali contemplati da tali norme o parti di esse.

Art. 9

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

1. Qualora la STI corrispondente lo richieda, la valutazione di conformità o di idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità è effettuata dall'organismo notificato cui il fabbricante o il suo mandatario ha presentato domanda.

2. Qualora i componenti di interoperabilità siano oggetto di altri atti giuridici dell'Unione europea concernenti altre materie, la dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego deve indicare che i componenti di interoperabilità rispondono anche ai requisiti di tali atti giuridici.

3. Se né il fabbricante né il suo mandatario hanno ottemperato agli obblighi stabiliti al comma 2 e all'articolo 8, comma 2, tali obblighi sono a carico di chiunque immetta sul mercato i componenti di interoperabilità. Gli stessi obblighi si applicano a chiunque assembli i componenti di interoperabilità, o parti di componenti di interoperabilità di diversa origine, ovvero fabbrica i componenti di interoperabilità per uso proprio.

4. Fatte salve le disposizioni di cui all'articolo 10, se l'ANSFISA o altra Autorità nazionale competente accerta che la dichiarazione «CE» è stata indebitamente rilasciata, provvede affinché il componente di interoperabilità non sia immesso sul mercato e ne venga vietato l'impiego e il fabbricante o il suo mandatario rimettono in conformità il componente di interoperabilità alle condizioni fissate dall'ANSFISA o dalla competente Autorità.

Art. 10

(Non conformità dei componenti di interoperabilità ai requisiti essenziali)

1. Se un gestore dell'infrastruttura, un'impresa ferroviaria, un fabbricante, un ECM o un ente appaltante, constata che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato conformemente alla sua destinazione, non soddisfa i requisiti essenziali, adotta per quanto di competenza tutte le misure necessarie per limitare il suo ambito di applicazione, per evitarne l'impiego, per ritirarlo dal mercato o per richiamarlo, e ne informa immediatamente l'ANSFISA.



2. Se l'ANSFISA constata la non conformità di cui al comma 1, adotta tutte le misure necessarie per limitare l'ambito di applicazione del componente di interoperabilità, per vietarne l'impiego, per ritirarlo dal mercato o per richiamarlo, ed informa immediatamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dello sviluppo economico, esponendo i motivi della sua decisione e precisando in particolare se la non conformità deriva da:

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

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dello sviluppo economico, ognuno per gli aspetti di rispettiva competenza, informano immediatamente la Commissione europea delle misure adottate e delle motivazioni di cui al comma 2, e adottano provvedimenti conformi alle eventuali conclusioni comunicate dalla Commissione europea.

4. Se la decisione di cui ai commi 1 e 2 risulta da una carenza nelle specifiche europee, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dello sviluppo economico, o se del caso l'ANSFISA, applica una o più delle misure seguenti:

- a) procede al ritiro parziale o totale di tale specifica dalle pubblicazioni nazionali in cui è iscritta;
- b) se la specifica interessata è una norma armonizzata, richiede la limitazione o il ritiro di tale norma ai sensi dell'articolo 11 del regolamento (UE) n. 1025/2012;
- c) richiede la revisione della STI a norma dell'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/797.

5. Se un componente di interoperabilità munito della dichiarazione «CE» di conformità risulta non conforme ai requisiti essenziali, il fabbricante o il suo mandatario che ha redatto la dichiarazione provvede alla sua regolarizzazione ai sensi del presente decreto. Qualora la non conformità persista si procede in conformità a quanto previsto all'articolo 11.

6. Le misure e i provvedimenti di cui ai commi 1, 2 e 3 sono motivati e comunicati al fabbricante o ai suoi mandatarî e all'utilizzatore, che sono tenuti a sostenere tutte le spese conseguenti ai medesimi provvedimenti, nonché per le attività di cui al comma 5.

Art. 11

(Sanzioni relative ai componenti di interoperabilità)

1. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque immette sul mercato componenti di interoperabilità non conformi ai requisiti essenziali oppure con irregolare dichiarazione «CE» di cui all'articolo 8 oppure privi della stessa, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro irrogata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque installa ed utilizza componenti di interoperabilità in modo difforme dalla loro destinazione è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro irrogata dall'ANSFISA.

3. Per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie da parte dell'ANSFISA si osservano, in quanto compatibili con quanto previsto dal presente articolo, le disposizioni contenute nel Capo I, Sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689.

4. I proventi derivanti dalle sanzioni sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.



CAPO IV SOTTOSISTEMI

Art. 12

(Libera circolazione dei sottosistemi)

1. Fatte salve le disposizioni del Capo V, non è consentito vietare, limitare od ostacolare la costruzione, la messa in servizio e l'esercizio di sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario che sono conformi ai requisiti essenziali. In particolare, non si possono esigere verifiche che siano già state compiute nell'ambito della procedura concernente la dichiarazione «CE» di verifica ovvero in altri Stati membri, prima o dopo l'entrata in vigore della direttiva (UE) 2016/797, al fine di verificare la conformità con identici requisiti nelle medesime condizioni operative.

Art. 13

(Conformità alle STI e alle norme nazionali)

1. L'ANSFISA considera conformi ai requisiti essenziali i sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, muniti, laddove previsto, della "dichiarazione «CE» di verifica" redatta con riferimento alle STI, a norma dell'articolo 15, comma 1, ovvero della "dichiarazione di verifica" redatta con riferimento alle norme nazionali a norma dell'articolo 15, comma 8, o di entrambe.

2. Le norme nazionali per l'applicazione dei requisiti essenziali e, se del caso, gli strumenti di conformità nazionali accettabili sono applicati nei casi seguenti:

- a) qualora le STI non contemplino alcuni aspetti corrispondenti ai requisiti essenziali, inclusi i punti in sospeso di cui all'articolo 4, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/797;
- b) qualora la deroga a una o più STI o di parte di esse sia stata notificata in applicazione dell'articolo 6;
- c) qualora un caso specifico necessiti l'applicazione di norme tecniche non riprese nella STI pertinente;
- d) le norme nazionali utilizzate per specificare i sistemi esistenti sono limitate alla valutazione della compatibilità tecnica del veicolo con la rete;
- e) le reti e i veicoli non sono coperti dalle STI;
- f) quale misura preventiva temporanea urgente, specialmente in seguito a un incidente.

Art. 14

(Notifica delle norme nazionali)

1. L'ANSFISA notifica, attraverso il sistema informatico appropriato di cui all'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796, alla Commissione e all'ERA le norme nazionali di cui all'articolo 13, comma 2, nei seguenti casi:

- a) ogni volta che dette norme sono modificate;



- b) quando una nuova domanda è stata presentata a norma dell'articolo 6 per la deroga alle STI;
- c) quando dette norme sono abrogate a seguito della pubblicazione o revisione di una STI.

2. L'ANSFISA assicura che le norme nazionali di cui al comma 1, comprese quelle relative alle interfacce tra i veicoli e le reti, siano facilmente accessibili, di dominio pubblico e siano redatte con una terminologia che possa essere compresa da tutte le parti interessate.

3. L'ANSFISA e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nelle materie di rispettiva competenza, possono predisporre nuove norme nazionali nei seguenti casi:

- a) qualora una STI non soddisfi appieno i requisiti essenziali;
- b) quale misura preventiva urgente, specialmente in seguito a un incidente.

4. Per le finalità di cui al comma 2, l'ANSFISA e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmettono il progetto di nuova norma nazionale all'ERA e alla Commissione europea, attraverso il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796, in tempo utile ed in linea con i termini di cui all'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/796, prima della prevista introduzione della nuova norma proposta e fornendo una giustificazione per la sua introduzione. L'ANSFISA e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assicurano che il progetto sia sufficientemente sviluppato per permettere all'ERA di svolgere il suo esame a norma dell'articolo 25, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796.

6. Quando una nuova norma nazionale è adottata, viene notificata all'ERA e alla Commissione europea attraverso il sistema informatico di cui al comma 1.

7. In caso di misure preventive urgenti, l'ANSFISA può adottare ed applicare immediatamente una nuova norma. Tale norma è notificata attraverso il sistema informatico di cui al comma 1 ed è sottoposta alla valutazione dell'ERA in conformità dell'articolo 26, paragrafi 1, 2 e 5, del regolamento (UE) 2016/796.

8. In caso di notifica di una norma nazionale di cui al comma 1 oppure di una nuova norma, la sua necessità è giustificata con l'esigenza di soddisfare un requisito essenziale non già contemplato dalla pertinente STI.

9. Norme e restrizioni di natura strettamente locale possono non essere notificate, ma in tal caso, sono riportate nei registri dell'infrastruttura di cui all'articolo 45 e nel prospetto informativo della rete è indicato dove sono pubblicate tali norme e restrizioni.

10. Le norme nazionali notificate a norma del presente articolo sono esentate dalla procedura di notifica di cui alla direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio.

11. Le norme nazionali non notificate a norma del presente articolo non si applicano ai fini del presente decreto.

Art. 15

(Procedura per la redazione della dichiarazione «CE» di verifica)

1. Il richiedente redige la dichiarazione «CE» di verifica di un sottosistema per l'immissione sul mercato e la messa in servizio di cui al Capo V. A tal fine, incarica uno o più organismi di valutazione della conformità di avviare la procedura di verifica «CE» di cui all'allegato IV.

2. Nella dichiarazione «CE» di verifica di un sottosistema, il richiedente dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che il sottosistema interessato, progettato, costruito e installato in modo da



soddisfare i pertinenti requisiti essenziali, è stato sottoposto alle pertinenti procedure di verifica e soddisfa i requisiti della pertinente normativa dell'Unione europea e di tutte le pertinenti norme nazionali, ivi comprese quelle di derivazione non strettamente ferroviaria quali i settori della sicurezza elettrica, dell'ingegneria civile, dell'edilizia, della sanità e in materia di protezione antincendio, e che è corredato di tutte le certificazioni e autorizzazioni previste in detta normativa, allegandole alla dichiarazione stessa. La dichiarazione «CE» di verifica e i documenti di accompagnamento sono datati e firmati dal richiedente.

3. L'attività dell'organismo notificato incaricato della verifica «CE» di un sottosistema inizia nella fase di progettazione e si estende a tutto il periodo di costruzione fino alla fase di approvazione, precedente l'immissione sul mercato o la messa in servizio del sottosistema. In conformità alla STI pertinente, esso deve comprendere anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui è integrato.

4. La dichiarazione «CE» di verifica è accompagnata dalla documentazione tecnica contenente gli elementi relativi alle caratteristiche del sottosistema nonché, ove applicabile, gli elementi che certificano la conformità dei componenti di interoperabilità. Essa contiene anche tutti gli elementi relativi alle condizioni e ai limiti d'uso, e alle istruzioni riguardanti il servizio, la sorveglianza continua o periodica e la manutenzione.

5. Nel caso di rinnovo o ristrutturazione di un sottosistema che determini una modifica della documentazione tecnica e che ha impatto sulle procedure di verifica già svolte, il richiedente valuta la necessità di redigere una nuova dichiarazione «CE» di verifica.

6. L'organismo notificato può rilasciare dichiarazioni intermedie di verifica che riguardano determinate fasi delle procedure di verifica o determinate parti del sottosistema.

7. Se le STI pertinenti lo permettono, l'organismo notificato può rilasciare certificati di verifica per uno o più sottosistemi o determinate loro parti.

8. L'Autorità di notifica di cui all'articolo 27 designa con decreto gli organismi incaricati di espletare la procedura di verifica per quanto riguarda le norme nazionali. Tali organismi sono responsabili per i compiti agli stessi attribuiti. Fatto salvo l'articolo 30, l'Autorità di notifica può nominare un organismo notificato come organismo designato; in tal caso l'intero processo può essere svolto da un unico organismo di valutazione della conformità.

Art. 16

(Mancato rispetto dei requisiti essenziali da parte dei sottosistemi)

1. L'ANSFISA, anche su segnalazione di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria, di un fabbricante, di un ECM o di un ente appaltante, può chiedere al soggetto interessato che siano compiute verifiche supplementari, qualora constatati che un sottosistema di natura strutturale, munito della dichiarazione «CE» di verifica corredata della documentazione tecnica, non rispetta interamente le disposizioni del presente decreto e, in particolare, i requisiti essenziali. Le relative spese sono a carico dell'ente appaltante.

2. L'ANSFISA informa immediatamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle verifiche supplementari richieste, esponendone i motivi e precisando se il discostamento dalle previsioni di cui al presente decreto deriva dal mancato rispetto dei requisiti essenziali o di una STI o da una errata applicazione di una STI, oppure da una carenza di una STI. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ne dà comunicazione alla Commissione europea senza ritardo e, nel primo caso, l'ANSFISA adotta nei confronti del soggetto interessato le eventuali misure indicate dalla Commissione stessa. L'ANSFISA informa l'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano



delle suddette verifiche ai fini del controllo degli organismi di valutazione della conformità di cui all'articolo 27.

Art. 17

(Sanzioni relative ai sottosistemi strutturali)

1. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque utilizza nel sistema ferroviario nazionale un sottosistema strutturale in modo difforme dalla sua destinazione, in contrasto con quanto previsto nell'autorizzazione e nella documentazione tecnica che la accompagna, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro, irrogata dall'ANSFISA.
2. Per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie da parte dell'ANSFISA si osservano, in quanto compatibili con quanto previsto dal presente articolo, le disposizioni contenute nel Capo I, Sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689.
3. I proventi derivanti dalle sanzioni sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.

CAPO V

IMMISSIONE SUL MERCATO E MESSA IN SERVIZIO

Art. 18

(Autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi)

1. I sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra, energia e infrastruttura installati o gestiti sul territorio italiano sono messi in servizio soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i requisiti essenziali e se è stata ottenuta la pertinente autorizzazione rilasciata da ANSFISA ai sensi del presente articolo.
2. L'ANSFISA provvede alla pubblicazione sul proprio sito istituzionale di linee guida che illustrano i requisiti, i documenti necessari e la procedura per ottenere le autorizzazioni di cui al presente articolo, e coopera con l'ERA nella loro divulgazione.
3. Il richiedente presenta una domanda di autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi all'ANSFISA, almeno 5 mesi prima della data di prevista attivazione. Tale domanda è accompagnata da un fascicolo completo di tutte le informazioni necessarie e che include le prove documentali relative ai seguenti elementi:
 - a) dichiarazioni di verifica di cui all'articolo 15;
 - b) compatibilità tecnica dei sottosistemi con il sistema nel quale sono integrati, accertata in base alle pertinenti STI, alle norme nazionali e ai registri;
 - c) integrazione in condizioni di sicurezza di tali sottosistemi, accertata in base alle pertinenti STI, norme nazionali e ai metodi comuni di sicurezza (CSM) di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798;
 - d) decisione favorevole dell'ERA emessa in conformità dell'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/797, nel caso di sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra che coinvolgono attrezzature del sistema europeo di controllo dei treni (*European Train Control System, ETCS*), del sistema globale di comunicazione mobile - ferrovie (*Global System for Mobile Communications - Railway, GSM-R*) e del rispetto dell'esito della procedura di cui all'articolo 30, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796, nel caso di una modifica al progetto di



capitolato d'oneri o alla descrizione delle soluzioni tecniche previste intervenuta successivamente alla decisione favorevole.

5. Entro un mese dal ricevimento della domanda, l'ANSFISA informa il richiedente che il fascicolo è completo o richiede allo stesso le pertinenti informazioni aggiuntive, fissando un termine ragionevole per la relativa comunicazione. L'ANSFISA verifica la completezza, la pertinenza e la coerenza del fascicolo e, nel caso di apparecchiature ERTMS a terra, l'osservanza della decisione favorevole dell'ERA e, laddove necessario, dell'esito della procedura di cui al comma 4, lettera d). All'esito di tale verifica, l'ANSFISA rilascia l'autorizzazione per la messa in servizio di impianti fissi, oppure informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.

6. Nel caso di rinnovo o ristrutturazione dei sottosistemi esistenti, il richiedente invia all'ANSFISA un fascicolo con la descrizione del progetto, almeno 5 mesi prima della data di prevista attivazione. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'ANSFISA informa il richiedente che il fascicolo è completo oppure chiede le pertinenti informazioni aggiuntive, fissando un termine ragionevole per la relativa comunicazione. L'ANSFISA, in stretta collaborazione con l'ERA nel caso di progetti di apparecchiature ERTMS a terra, esamina il fascicolo e decide entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti se sia necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio, laddove:

- a) il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato può risentire dei lavori previsti;
- b) è richiesta dalle STI pertinenti;
- c) è richiesta dal piano nazionale di implementazione;
- d) sono modificati i valori dei parametri sulla cui base l'autorizzazione era già stata rilasciata.

7. In caso di decisione negativa concernente una domanda di autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi, essa deve essere motivata in modo esauriente dall'ANSFISA. Entro un mese dalla ricezione della notifica della decisione negativa, il richiedente può presentare all'ANSFISA stessa una domanda motivata di riesame della decisione. L'ANSFISA dispone di un termine di due mesi dalla data di ricezione della domanda di riesame per confermare o revocare la propria precedente decisione. Se questa è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi all'autorità giudiziaria competente.

8. Il gestore dell'infrastruttura apre al pubblico i relativi sottosistemi nuovi, rinnovati o ristrutturati dopo aver acquisito tutte le opportune certificazioni e autorizzazioni, nonché tutti i permessi necessari.

Art. 19

(Implementazione armonizzata dell'ERTMS nell'Unione europea)

1. Prima di qualsiasi gara d'appalto che coinvolga le apparecchiature ERTMS a terra, il richiedente deve presentare all'ERA idonea domanda di approvazione. La domanda, relativa a singoli progetti ERTMS o per una combinazione di progetti, una linea, un gruppo di linee o una rete, è accompagnata da un fascicolo che include:

- a) il progetto di capitolato d'oneri o la descrizione delle soluzioni tecniche previste;
- b) prove documentali delle condizioni necessarie alla compatibilità tecnica e operativa del sottosistema con i veicoli destinati a circolare sulla rete di cui trattasi;
- c) prove documentali della conformità delle soluzioni tecniche previste con le pertinenti STI;



d) altri eventuali documenti pertinenti, quali pareri dell'ANSFISA, dichiarazioni di verifica o certificati di conformità.

2. La domanda e le informazioni su tutte le domande, sulle fasi delle pertinenti procedure e sui loro risultati, nonché, sulle richieste e decisioni della Commissione di ricorso di cui all'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796, sono presentate attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del medesimo regolamento.

3. L'ANSFISA può emettere un parere in merito alla domanda di approvazione, indirizzato al richiedente, se anteriormente alla presentazione della domanda all'ERA, oppure indirizzato all'ERA stessa, se successivamente a tale presentazione.

4. Entro un mese dal ricevimento della domanda, il richiedente viene informato dall'ERA che il fascicolo è completo oppure riceve richiesta di pertinenti informazioni aggiuntive entro un termine da essa fissato. Entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti, il richiedente riceve dall'ERA una decisione favorevole oppure viene informato di eventuali carenze. Il richiedente, qualora concordi con le carenze individuate dall'ERA, rettifica la concezione del progetto e presenta una nuova domanda di approvazione. Qualora invece non concordi con le carenze individuate dall'ERA, si applica la procedura di cui al comma 5. In caso di deroga ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera a), il richiedente non deve chiedere una nuova valutazione.

5. In caso di motivata decisione negativa da parte dell'ERA, il richiedente, entro un mese dal ricevimento di tale decisione, può presentare una domanda motivata di riesame all'ERA che conferma o revoca la propria decisione entro due mesi dalla data di ricevimento della domanda di riesame. Se è confermata la decisione iniziale, il richiedente è legittimato a presentare ricorso dinanzi alla Commissione di ricorso prevista dall'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796.

6. Nel caso in cui una modifica al progetto di capitolato d'oneri o alla descrizione delle soluzioni tecniche previste intervenga successivamente alla decisione favorevole, il richiedente ne deve informare senza indebito ritardo l'ERA e l'ANSFISA, tramite lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796 e si applica l'articolo 30, comma 2, di detto regolamento.

Art. 20

(Immissione sul mercato di sottosistemi mobili)

1. Il richiedente immette sul mercato sottosistemi mobili soltanto se sono progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i requisiti essenziali e provvede, in particolare, all'ottenimento della pertinente dichiarazione di verifica di cui all'articolo 15.

Art. 21

(Autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo)

1. Il richiedente immette sul mercato un veicolo soltanto dopo che l'ERA, ai sensi dei commi da 5 a 8, oppure l'ANSFISA ai sensi del comma 9 hanno rilasciato la relativa autorizzazione.

2. Nella domanda di autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo, il richiedente specifica l'area d'uso. La domanda include la documentazione comprovante che la compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete nell'area d'uso è stata controllata ed è accompagnata da un fascicolo relativo al veicolo o al tipo di veicolo, nel quale sono contenute le prove documentali relative;



- a) all'immissione sul mercato dei sottosistemi mobili di cui è composto il veicolo a norma dell'articolo 20, sulla base della dichiarazione «CE» di verifica;
- b) alla compatibilità tecnica dei sottosistemi di cui alla lettera a) all'interno del veicolo, accertata in base alle pertinenti STI, e ove necessario, alle norme nazionali;
- c) all'integrazione in condizioni di sicurezza dei sottosistemi di cui alla lettera a) all'interno del veicolo, accertata in base alle pertinenti STI, e ove necessario, alle norme nazionali ed ai metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798;
- d) alla compatibilità tecnica del veicolo con la rete nell'area d'uso, accertata in base alle pertinenti STI, e, ove necessario, alle norme nazionali, ai registri dell'infrastruttura cd al metodo comune di sicurezza sulla valutazione dei rischi di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798.
3. La domanda e le informazioni su tutte le domande ad essa relative, sulle fasi delle pertinenti procedure e sui loro risultati, nonché sulle richieste e decisioni della Commissione di appello, sono presentate attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796.
4. Quando è necessario acquisire prove della compatibilità tecnica di cui alle lettere b) e d) del comma 2, l'ANSFISA rilascia un'autorizzazione temporanea al richiedente per l'impiego del veicolo per verifiche pratiche sulla rete. Il gestore dell'infrastruttura interessata, consultato il richiedente, si adopera affinché le prove siano effettuate entro tre mesi dalla ricezione della domanda. Se del caso, l'ANSFISA adotta le misure necessarie affinché le prove siano effettuate.
5. L'ERA rilascia autorizzazioni di immissione sul mercato per i veicoli che hanno un'area d'uso in uno o più Stati membri. A tal fine l'ERA valuta gli elementi del fascicolo specificati al comma 2, lettere b), c) e d), per verificare la completezza, pertinenza e coerenza del fascicolo in relazione alle STI pertinenti e laddove l'area d'uso comprenda anche il territorio italiano, trasmette il fascicolo del richiedente all'ANSFISA per la valutazione al fine di verificarne la completezza, pertinenza e coerenza in relazione al comma 2, lettera d), ed agli elementi specificati al comma 2, lettere a), b) e c), in relazione alle pertinenti norme nazionali.
6. Ai fini delle valutazioni di cui al comma 5, ed in caso di giustificati dubbi, l'ERA e l'ANSFISA possono chiedere lo svolgimento di prove sulla rete. Per facilitare tali attività sulla parte di propria competenza relativa all'esercizio in territorio italiano, l'ANSFISA rilascia autorizzazioni temporanee al richiedente per l'impiego del veicolo per prove sulla rete. Il gestore dell'infrastruttura si adopera affinché siano effettuate entro tre mesi dalla richiesta.
7. Entro un mese dal ricevimento della domanda, il richiedente viene informato dall'ERA che il fascicolo è completo oppure riceve richiesta di pertinenti informazioni aggiuntive. Entro quattro mesi dal ricevimento da parte dell'ERA di tutte le informazioni pertinenti, il richiedente riceve dall'ERA l'autorizzazione di immissione sul mercato, oppure viene informato della sua decisione negativa.
8. Per la parte di area di esercizio in territorio italiano, quando l'ERA non concorda con una valutazione svolta dell'ANSFISA ai sensi del comma 5, ne informa la stessa, motivando il suo disaccordo. L'ERA e l'ANSFISA cooperano al fine pervenire ad una valutazione reciprocamente accettabile e, se necessario, possono decidere di coinvolgere anche il richiedente. Se non è possibile pervenire ad una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'ERA ha informato l'ANSFISA, l'ERA prende una decisione definitiva, a meno che nel solo caso di disaccordo su una valutazione negativa dell'ANSFISA, questa abbia presentato richiesta di arbitrato alla commissione di ricorso prevista all'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796. In tal caso, la commissione di ricorso decide se confermare il progetto di decisione dell'ERA entro un mese dalla richiesta dell'ANSFISA. Qualora la Commissione di ricorso concordi con l'ERA, quest'ultima adotta la decisione. Qualora la Commissione di ricorso concordi, invece, con la valutazione



negativa dell'ANSFISA, l'ERA rilascia un'autorizzazione con un'area d'uso che esclude le parti della rete che hanno ricevuto una valutazione negativa.

9. Se l'area d'uso è limitata ad una o a più reti all'interno del solo territorio italiano, l'ANSFISA può rilasciare, sotto la propria responsabilità e su istanza del richiedente, l'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo. Per rilasciare tale autorizzazione l'ANSFISA valuta il fascicolo in relazione agli elementi specificati al comma 2 e secondo le procedure stabilite nell'atto di esecuzione adottato ai sensi dell'articolo 21, comma 9, della direttiva (UE) 2016/797. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'ANSFISA informa il richiedente che il fascicolo è completo oppure chiede le pertinenti informazioni supplementari. L'autorizzazione rilasciata dall'ANSFISA è valida, anche senza estensione dell'area d'uso, per i veicoli che viaggiano verso le stazioni situate negli Stati membri confinanti con caratteristiche della rete similari, quando tali stazioni sono prossime alla frontiera, a seguito di consultazione delle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. Tale consultazione può essere svolta caso per caso ovvero stabilita in un accordo transfrontaliero tra l'ANSFISA e le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate, tenuto conto di eventuali precedenti accordi tra gli Stati. Nel caso di non applicazione di una o più STI o di parte di esse di cui all'articolo 6, l'ANSFISA rilascia al richiedente il proprio parere in merito di cui al comma 6 del medesimo articolo e successivamente rilascia l'autorizzazione del veicolo soltanto dopo l'applicazione della procedura in esso stabilita. L'ANSFISA rilascia autorizzazioni di immissione sul mercato di veicoli oppure informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Tali autorizzazioni permettono l'immissione dei veicoli sul mercato dell'Unione nella rispettiva area d'uso.

10. L'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo indica:

- a) area d'uso;
- b) valori dei parametri previsti dalle STI e, ove necessario, dalle norme nazionali per la verifica della compatibilità tecnica fra il veicolo e l'area d'uso;
- c) conformità del veicolo alle pertinenti STI e norme nazionali in relazione ai parametri di cui alla lettera b);
- d) condizioni per l'utilizzo del veicolo e altre restrizioni.

11. Qualunque decisione negativa riguardo al rilascio di una autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo o all'esclusione di una parte della rete sulla base di una valutazione negativa di cui al comma 8 è adeguatamente motivata. Entro un mese dalla ricezione della decisione, il richiedente può presentare all'ERA o all'ANSFISA, nei casi di cui al comma 9, una domanda di riesame. L'ERA o l'ANSFISA dispongono di un termine di due mesi dalla data di ricezione della domanda di riesame per confermare o revocare la propria decisione. Se la decisione negativa dell'ERA è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi alla Commissione di ricorso designata a norma dell'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796. Se la decisione negativa dell'ANSFISA è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi al Tribunale amministrativo competente.

12. In caso di rinnovo o ristrutturazione di un veicolo esistente già provvisto di autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo, è necessario richiedere una nuova autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo se:

- a) i valori dei parametri di cui al comma 10, lettera b), sono modificati al di fuori della gamma dei parametri accettabili definiti nelle STI;
- b) il livello di sicurezza globale del veicolo interessato risente dei lavori previsti;
- c) è richiesta dalle STI pertinenti.



13. Ai fini del rilascio di un'autorizzazione relativa ad un'estensione dell'area d'uso di un veicolo che è già stato autorizzato, il richiedente presenta il fascicolo all'ERA integrato con i pertinenti documenti di cui al comma 2 concernenti l'area d'uso aggiuntiva. L'ERA, dopo aver seguito le procedure di cui ai commi da 5 a 8, rilascia un'autorizzazione aggiornata che copre l'estensione dell'area d'uso.

14. Se il richiedente ha ottenuto un'autorizzazione di un veicolo a norma del comma 9 e desidera ampliare l'area d'uso all'interno del territorio italiano, presenta il fascicolo all'ANSFISA integrato con i pertinenti documenti di cui al comma 2, concernenti l'area d'uso aggiuntiva., che, dopo aver seguito le procedure di cui al comma 9, rilascia un'autorizzazione aggiornata che copre l'estensione dell'area d'uso.

15. Per le attività di cui ai commi 5, 6 e 7, l'ANSFISA conclude uno o più accordi di cooperazione con l'ERA a norma dell'articolo 76 del regolamento (UE) 2016/796. Tali accordi possono essere accordi specifici o accordi quadro e possono coinvolgere anche altre autorità nazionali preposte alla sicurezza. Essi contengono una descrizione dettagliata dei compiti e delle condizioni per le prestazioni da fornire, i termini che si applicano e una ripartizione delle tariffe.

Art. 22

(Registrazione dei veicoli autorizzati all'immissione sul mercato)

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 44, comma 1, dopo il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 21, il veicolo è registrato, su richiesta del detentore, nell'idoneo registro dei veicoli di cui all'articolo 44 prima che sia utilizzato per la prima volta.

2. Quando l'area d'uso è limitata al solo territorio italiano, nelle more della realizzazione del registro europeo dei veicoli di cui all'articolo 44, il veicolo è registrato nel registro nazionale. Quando l'area d'uso copre il territorio di più di uno Stato membro, il veicolo è registrato in uno degli Stati membri interessati.

Art. 23

(Controlli preventivi all'utilizzo dei veicoli autorizzati)

1. Prima che un'impresa ferroviaria utilizzi un veicolo nell'area d'uso specificata nella sua autorizzazione di immissione sul mercato, essa verifica che:

- a) il veicolo sia stato autorizzato all'immissione sul mercato a norma dell'articolo 21 e sia registrato;
- b) il veicolo sia compatibile con la tratta, sulla base del registro dell'infrastruttura, delle pertinenti STI o di ogni informazione pertinente che il gestore dell'infrastruttura deve fornire gratuitamente ed entro un termine ragionevole, qualora tale registro non esista o sia incompleto;
- c) il veicolo sia adeguatamente integrato nella composizione del treno in cui è previsto faccia esercizio, tenendo conto del sistema di gestione della sicurezza di cui al decreto legislativo Sicurezza ferroviaria e della STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.

2. Ai fini del comma 1, l'impresa ferroviaria può svolgere prove in cooperazione con il gestore dell'infrastruttura. Il gestore dell'infrastruttura, in collaborazione con il richiedente, si adopera affinché le eventuali prove siano effettuate entro tre mesi dalla ricezione della domanda.



Art. 24

(Autorizzazione del tipo di veicolo)

1. L'ERA o, se del caso, l'ANSFISA possono rilasciare autorizzazioni del tipo di veicolo, secondo la procedura di cui all'articolo 21.
2. La domanda di autorizzazione del tipo di veicolo e le informazioni su tutte le domande, sulle fasi delle pertinenti procedure e sui loro risultati, nonché, sulle richieste e decisioni della commissione di ricorso, sono presentate attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796.
3. Se l'ANSFISA rilascia un'autorizzazione di immissione sul mercato di un veicolo, al tempo stesso e su richiesta del richiedente, rilascia l'autorizzazione del tipo di veicolo, che si riferisce alla stessa area d'uso del veicolo.
4. Qualora siano modificate le disposizioni delle STI o delle norme nazionali alla base del rilascio dell'autorizzazione di un tipo di veicolo, la STI o la norma nazionale stabilisce se l'autorizzazione del tipo di veicolo preesistente resti valida o debba essere rinnovata. In quest'ultimo caso, le verifiche effettuate dall'ERA o dall'ANSFISA riguardano soltanto le norme modificate.
5. La dichiarazione di conformità al tipo, il cui modello è stabilito dall'atto di esecuzione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 24, comma 4, della direttiva (UE) 2016/797, è redatta secondo le procedure di verifica delle pertinenti STI e, qualora non si applichino le STI, secondo le procedure di valutazione della conformità definite nei moduli B+D, B+F e H1 della decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.
6. Le autorizzazioni del tipo di veicolo sono registrate nel Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati di cui all'articolo 48 della direttiva (UE) 2016/797.

Art. 25

(Conformità dei veicoli a un tipo di veicolo autorizzato)

1. Un veicolo o una serie di veicoli conforme ad un tipo di veicolo autorizzato riceve, senza ulteriori verifiche, un'autorizzazione del veicolo a norma dell'articolo 21, sulla base di una dichiarazione di conformità a detto tipo di veicolo presentata dal richiedente.
2. Il rinnovo dell'autorizzazione di un tipo di veicolo di cui all'articolo 24, comma 4, non influisce sulle autorizzazioni di immissione sul mercato del veicolo già rilasciate in base alla preesistente autorizzazione di immissione sul mercato del tipo di veicolo.

Art. 26

(Non conformità di veicoli o tipi di veicoli ai requisiti essenziali)

1. Quando un'impresa ferroviaria riscontra, in fase di esercizio, che un veicolo in uso non soddisfa uno dei requisiti essenziali applicabili, adotta le misure correttive necessarie per renderlo conforme ad essi, potendo inoltre informarne l'ERA ed eventuali autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate. Se l'impresa ferroviaria dimostra che la non conformità sussisteva già al momento in cui è stata rilasciata l'autorizzazione di immissione sul mercato, ne informa l'ERA ed ogni altra autorità nazionale interessata preposta alla sicurezza.
2. Se l'ANSFISA, in occasione delle attività di supervisione di cui al decreto legislativo Sicurezza ferroviaria, riscontra che un veicolo o un tipo di veicolo per il quale è stata rilasciata un'autorizzazione di immissione sul mercato, utilizzato conformemente alla sua destinazione, non soddisfa uno dei requisiti essenziali applicabili, ne informa l'impresa ferroviaria che utilizza il



veicolo o il tipo di veicolo medesimi affinché siano adottate le misure correttive necessarie ad assicurarne la conformità. L'ANSFISA informa l'ERA ed eventuali altre autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate, comprese quelle che si trovano in un territorio dove è in corso la richiesta di autorizzazione di immissione sul mercato di un veicolo dello stesso tipo.

3. Qualora le misure correttive applicate dalle imprese ferroviarie ai sensi dei commi 1 e 2 non garantiscano la conformità ai requisiti essenziali applicabili e qualora tale non conformità porti ad un rischio grave per la sicurezza, l'ANSFISA può adottare temporanee ed adeguate misure di sicurezza, ivi compresa l'eventuale sospensione dell'autorizzazione del tipo di un veicolo. Tali misure possono essere oggetto dell'arbitrato di cui all'articolo 21, comma 8 e, comunque, avverso le stesse è ammesso ricorso presso l'autorità giudiziaria competente.

4. Nei casi di cui al comma 3, l'ANSFISA può, a seguito di una revisione dell'efficacia delle misure adottate per affrontare il rischio grave per la sicurezza, revocare o modificare l'autorizzazione da essa rilasciata, qualora risulti che originariamente non era soddisfatto un requisito essenziale. A tale scopo, l'ANSFISA notifica la propria decisione motivata al titolare dell'autorizzazione. Entro un mese dalla notifica, il titolare può richiedere il riesame della decisione stessa. In tal caso la decisione di revoca dell'autorizzazione è temporaneamente sospesa. L'ANSFISA dispone di un termine di un mese a decorrere dalla data di ricezione della domanda di riesame per confermare o revocare la decisione già adottata. Nel caso in cui l'ERA non concordi con l'ANSFISA in merito alla necessità di limitare o revocare l'autorizzazione, si segue la procedura di arbitrato di cui all'articolo 21, comma 8. Se da tale procedura risulta che l'autorizzazione del veicolo non è né limitata né revocata, le misure di sicurezza temporanee di cui al comma 3 sono sospese.

5. Se la decisione dell'ERA è confermata, il titolare dell'autorizzazione del veicolo può presentare ricorso dinanzi alla Commissione di ricorso prevista all'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796 entro il limite temporale di cui all'articolo 59 di tale regolamento.

6. Se la decisione dell'ANSFISA è confermata, il titolare dell'autorizzazione del veicolo può presentare ricorso entro due mesi dalla notifica di tale decisione dinanzi alla autorità giudiziaria competente.

7. Quando l'ANSFISA decide di revocare un'autorizzazione di immissione sul mercato che ha concesso, ne informa immediatamente l'ERA motivando la sua decisione.

8. La decisione dell'ERA o della competente autorità nazionale preposta alla sicurezza di revocare l'autorizzazione è riportata nel registro dei veicoli ai sensi dell'articolo 22 o, in caso di autorizzazione di un tipo di veicolo, nel Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati ai sensi dell'articolo 24, comma 7, della direttiva (UE) 2016/797. L'ANSFISA, per quanto di competenza, informa le imprese ferroviarie che utilizzano veicoli dello stesso tipo del veicolo o del tipo di veicolo oggetto di revoca. Tali imprese ferroviarie anzitutto verificano se vi sia lo stesso problema di non conformità. In tal caso si applica la procedura di cui al presente articolo.

9. Quando è revocata un'autorizzazione di immissione sul mercato, il veicolo interessato non viene più utilizzato e la sua area d'uso non viene estesa. Quando è revocata un'autorizzazione di tipo di veicolo, i veicoli costruiti su tale base non sono immessi sul mercato oppure, qualora siano già presenti sul mercato, vengono ritirati. Può essere richiesta una nuova autorizzazione sulla base della procedura di cui all'articolo 21, in caso di singoli veicoli, o all'articolo 24, in caso di un tipo di veicolo.

10. Qualora, nei casi di cui ai commi 1 o 2, la non conformità ai requisiti essenziali sia limitata ad una parte dell'area d'uso del veicolo interessato e tale non conformità fosse già presente nel momento in cui è stata rilasciata l'autorizzazione di immissione sul mercato, quest'ultima viene modificata in modo da escludere le parti dell'area d'uso interessate.



CAPO VI

ORGANISMI DI VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ

Art. 27

(Autorità di autorizzazione e notifica)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è l'Autorità preposta ai sensi dell'articolo 27 della direttiva (UE) 2016/797 ed è responsabile dell'istituzione e dell'esecuzione delle procedure necessarie per la valutazione, l'autorizzazione e il controllo degli organismi di valutazione della conformità. Le procedure per la notifica degli organismi sono riportate in Allegato V.
2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il tramite del Ministero dello sviluppo economico, notifica alla Commissione europea ed agli altri Stati membri gli organismi autorizzati a svolgere i compiti di valutazione della conformità di cui all'articolo 9, comma 1, e all'articolo 15, comma 1 e informa gli stessi in merito agli organismi designati di cui all'articolo 15, comma 8.
3. La valutazione ed il controllo di cui al comma 1 sono eseguiti dall'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano che, nello svolgimento dei propri compiti, rispetta le prescrizioni di cui all'articolo 28 ed adotta disposizioni per coprire la responsabilità civile connessa alle proprie attività.
4. L'Autorità di notifica si assume la piena responsabilità dei compiti svolti dall'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano di cui al comma 3.

Art. 28

(Prescrizioni relative alle attività di valutazione e controllo degli Organismi delegate dall'Autorità di notifica)

1. Al fine di garantire l'assolvimento dei compiti affidatigli, l'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano può avvalersi del personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ANSFISA. A tal fine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'ANSFISA e l'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano sottoscrivono una o più convenzioni per disciplinare le modalità operative e di gestione dell'attività, garantendo competenza, imparzialità, uniformità ed indipendenza.
2. Gli oneri derivanti dall'espletamento delle attività di valutazione e controllo di cui all'articolo 27, comma 1, sono a carico degli organismi di valutazione della conformità e non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 29

(Obbligo dell'Autorità di notifica di fornire informazioni)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il tramite del Ministero dello sviluppo economico, informa la Commissione europea delle procedure di valutazione, notifica e controllo degli organismi di valutazione della conformità adottate, nonché di qualsiasi modifica di tali procedure.

Art. 30

(Organismi di valutazione della conformità)



1. L'organismo di valutazione della conformità deve soddisfare i requisiti previsti ai commi da 2 a 8 e agli articoli 31 e 32.
2. L'organismo di valutazione della conformità è dotato di personalità giuridica ed esegue tutti i compiti di valutazione della conformità che la pertinente STI affida e per cui è stato notificato, indipendentemente dal fatto che li esegua in prima persona o che siano eseguiti per suo conto e sotto la sua responsabilità.
3. Per ogni procedura di valutazione della conformità e per ogni tipo o categoria di prodotto per cui è stato notificato, L'organismo di valutazione della conformità dispone:
 - a) del personale necessario, dotato di conoscenze tecniche e di esperienza sufficiente ed adeguata all'esecuzione dei compiti di valutazione della conformità;
 - b) delle pertinenti e aggiornate procedure documentate in base alle quali è effettuata la valutazione della conformità, a garanzia della trasparenza di tali procedure e della capacità di applicarle.
 - c) di politiche e procedure appropriate per scindere i compiti che svolge in qualità di organismo notificato di valutazione della conformità dalle altre attività;
 - d) delle procedure documentate idonee all'esecuzione delle attività, che tengono debitamente conto delle dimensioni dell'impresa, del settore in cui opera, della sua struttura, del grado di complessità tecnologica del prodotto in questione e della natura seriale o di massa del processo produttivo.
4. L'organismo di valutazione della conformità dispone delle risorse e dei mezzi necessari per svolgere adeguatamente i compiti tecnici ed amministrativi connessi alle attività di valutazione della conformità e ha accesso a tutte le apparecchiature o strutture necessarie.
5. L'organismo di valutazione della conformità sottoscrive un contratto di assicurazione per la responsabilità civile al fine di coprire tutti i rischi derivanti dalla propria attività.
6. Il personale dell'organismo di valutazione della conformità è tenuto al segreto professionale per tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio dei compiti affidatigli in base alla pertinente STI o a qualsiasi disposizione esecutiva di diritto nazionale, tranne nei confronti delle autorità competenti dello Stato membro in cui esercita le attività. Sono tutelati tutti i diritti di proprietà.
7. L'organismo di valutazione della conformità partecipa alle attività di normazione di settore pertinenti ed alle attività del gruppo di coordinamento degli organismi notificati di valutazione della conformità, istituito a livello dell'Unione, assicura che il proprio personale addetto alle valutazioni ne sia informato e, se del caso, formato, ed applica le decisioni ed i documenti prodotti da tale gruppo.
8. Gli organismi di valutazione della conformità notificati in relazione ai sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra ovvero di bordo partecipano alle attività del gruppo dell'ERTMS di cui all'articolo 29 del regolamento (UE) 2016/796, ovvero assicurano che il proprio personale addetto alle valutazioni sia informato dei risultati delle attività del citato gruppo e, se del caso, formato sui contenuti. Gli organismi si attengono agli orientamenti scaturiti dai lavori di detto gruppo e, se reputano inopportuna o impossibile l'applicazione di tali orientamenti, sottopongono al gruppo di lavoro dell'ERTMS osservazioni volte a un loro miglioramento costante.

Art. 31

(Imparzialità degli organismi di valutazione della conformità)



1. L'organismo di valutazione della conformità è un organismo terzo e indipendente dall'organizzazione o dal fabbricante del prodotto che valuta. Un organismo appartenente ad un'associazione di imprese o ad una federazione professionale che rappresenta imprese coinvolte nella progettazione, nella fabbricazione, nella fornitura, nell'assemblaggio, nell'utilizzo o nella manutenzione dei prodotti che esso valuta può essere ritenuto organismo di valutazione della conformità a condizione che dimostri l'indipendenza e l'assenza di qualsiasi conflitto di interesse.

2. L'imparzialità dell'organismo di valutazione della conformità, dei suoi dirigenti e del personale addetto alle valutazioni è costantemente garantita, anche attraverso un meccanismo di salvaguardia dell'imparzialità formalmente documentato attraverso uno specifico comitato di salvaguardia. 3. L'organismo di valutazione della conformità, i suoi dirigenti ed il personale responsabile di svolgere i compiti di valutazione della conformità non possono svolgere il ruolo di progettista, fabbricante, fornitore, installatore, acquirente, proprietario, utilizzatore, manutentore dei prodotti che l'organismo valuta, né di mandatario di uno di questi soggetti. L'Organismo di valutazione, nelle proprie attività, può impiegare anche prodotti che ha già valutato in ambito di impiego ferroviario.

4. L'organismo di valutazione della conformità, i suoi dirigenti ed il personale responsabile di svolgere i compiti di valutazione della conformità non sono coinvolti direttamente nella progettazione, fabbricazione o costruzione, immissione sul mercato, installazione, utilizzo o manutenzione di detti prodotti, né rappresentano i soggetti coinvolti in tali attività. Essi non svolgono alcuna attività che possa essere in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o la loro integrità per quanto riguarda le attività di valutazione della conformità per cui l'organismo è notificato, con particolare riferimento ai servizi di consulenza.

5. L'organismo di valutazione della conformità assicura che le attività delle affiliate o dei subappaltatori non si ripercuotano sulla riservatezza, sull'obiettività o sull'imparzialità delle proprie attività di valutazione della conformità.

6. L'organismo di valutazione della conformità ed il suo personale svolgono le attività di valutazione della conformità con la massima integrità professionale e con la necessaria competenza tecnica specifica e sono liberi da qualsivoglia condizionamento ed incentivo, in particolare di ordine economico, che possa influenzarne il giudizio o influire sui risultati delle loro attività di valutazione della conformità, in particolare ad opera di persone o gruppi di persone interessati ai risultati di tali attività.

Art. 32

(Personale degli organismi di valutazione della conformità)

1. Il personale responsabile dell'esecuzione delle attività di valutazione della conformità possiede le seguenti competenze:

- a) una formazione tecnica e professionale comprovata che includa tutte le attività di valutazione della conformità per cui l'organismo di valutazione della conformità è stato notificato;
- b) soddisfacenti conoscenze delle prescrizioni relative alle valutazioni che esegue ed un'adeguata autorevolezza per eseguire tali valutazioni;
- c) una conoscenza e una comprensione adeguate dei requisiti essenziali, delle norme armonizzate applicabili e delle disposizioni pertinenti del diritto dell'Unione europea;
- d) la capacità di elaborare certificati, registrazioni e rapporti atti a dimostrare che le valutazioni di conformità sono state eseguite.



2. La retribuzione dei dirigenti e del personale addetto alle valutazioni di un organismo di valutazione della conformità non dipende dal numero di valutazioni eseguite né dai risultati di tali valutazioni.

Art. 33

(Presunzione di conformità dell'organismo di valutazione della conformità)

Qualora un organismo di valutazione della conformità dimostri la propria conformità ai criteri stabiliti nelle pertinenti norme armonizzate, o in parti di esse, pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, esso è conforme alle prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32 nella misura in cui le norme armonizzate applicabili rispettino tali requisiti.

Art. 34

(Affiliate e subappaltatori degli organismi notificati)

1. L'organismo notificato che subappalta compiti specifici connessi alla valutazione della conformità, oppure ricorre ad un'affiliata, assicura che il subappaltatore e l'affiliata rispettino le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32 e ne informa di conseguenza l'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano e l'Autorità di notifica.

2. L'organismo notificato assume la completa responsabilità dei compiti eseguiti dai subappaltatori o dalle affiliate, ovunque siano stabiliti.

3. Le attività dell'organismo notificato possono essere subappaltate o fatte eseguire da un'affiliata solo con il consenso del cliente.

4. L'organismo notificato tiene a disposizione dell'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano e dell'Autorità di notifica i pertinenti documenti riguardanti la valutazione delle qualifiche del subappaltatore e dell'affiliata ed il lavoro da essi eseguito in conformità alla pertinente STI.

Art. 35

(Organismi interni accreditati)

1. I richiedenti possono far eseguire attività di valutazione della conformità da un organismo interno accreditato, ai fini dell'espletamento delle procedure previste dai moduli A1, A2, C1 o C2 di cui all'allegato II della decisione 768/2008/CE e dai moduli CA1 e CA2 di cui all'allegato I della decisione 2010/713/UE. Tale organismo deve costituire una articolazione separata e distinta all'interno della struttura e dell'organizzazione del richiedente interessato e non partecipa alla progettazione, produzione, fornitura, installazione, utilizzo o manutenzione dei prodotti che valuta.

2. Un organismo interno accreditato soddisfa i seguenti requisiti:

a) è accreditato a norma del regolamento (CE) n. 765/2008;

b) esso ed il suo personale, nell'ambito dell'impresa di cui fanno parte, sono identificabili a livello dell'organizzazione ed hanno metodi o procedure di elaborazione delle relazioni che garantiscano la loro imparzialità; tale aspetto è dimostrato all'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano;

c) né esso né il suo personale sono responsabili della progettazione, fabbricazione, fornitura, installazione, funzionamento o manutenzione dei prodotti che valutano e non partecipano ad

attività che possano pregiudicare la loro indipendenza di giudizio o integrità nelle attività di valutazione che svolgono;

d) fornisce i propri servizi esclusivamente all'impresa di cui fa parte.

3. Un organismo interno accreditato non viene notificato agli Stati membri o alla Commissione, ma l'impresa di cui fa parte e l'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano informano l'Autorità di notifica del suo accreditamento.

Art. 36

(Domanda di notifica e di designazione)

1. Un organismo di valutazione della conformità, stabilito in Italia, presenta domanda di notifica all'Autorità di notifica, secondo le modalità definite nell'Allegato V, corredata di una descrizione delle attività di valutazione della conformità, del modulo o dei moduli di valutazione della conformità e dell'indicazione del prodotto o dei prodotti per i quali l'organismo dichiara di essere competente, nonché, se disponibile, di un certificato di accreditamento in corso di validità che attesti che l'organismo è conforme alle prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32.

Art. 37

(Procedura di notifica)

1. L'Autorità di notifica di cui all'articolo 27 notifica alla Commissione e agli altri Stati membri, utilizzando lo strumento elettronico di notifica elaborato e gestito dalla Commissione, gli organismi di valutazione della conformità che soddisfano le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32.

2. La notifica di cui al comma 1 include tutti i dettagli riguardanti le attività di valutazione della conformità, il modulo o i moduli di valutazione della conformità e l'indicazione del prodotto o prodotti interessati, nonché il relativo certificato di accreditamento.

3. L'organismo di valutazione della conformità può svolgere attività di organismo notificato solo se la Commissione o gli altri Stati membri non sollevano obiezioni entro due settimane dalla notifica.

4. Le eventuali successive modifiche di rilievo della notifica sono notificate alla Commissione e agli altri Stati membri.

5. All'organismo notificato viene assegnato un numero di identificazione unico dalla Commissione europea, anche se è notificato ai sensi di diversi atti giuridici dell'Unione.

Art. 38

(Modifica della notifica e contestazione della competenza degli organismi)

1. Se l'Autorità di notifica ha accertato o è stata informata dall'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano o da ANSFISA che un organismo notificato non soddisfa più le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32, o non adempie ai suoi obblighi, limita, sospende o revoca la notifica, in funzione della gravità dell'inosservanza delle prescrizioni o dell'inadempimento degli obblighi e ne informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri.



2. In caso di limitazione, sospensione o revoca della notifica, oppure di cessazione dell'attività dell'organismo notificato, l'Autorità di notifica prende le misure appropriate per garantire che i procedimenti di tale organismo siano svolti da un altro organismo notificato e siano accessibili all'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano e al Ministero dello sviluppo economico in qualità di autorità di vigilanza sul mercato, su richiesta.

3. L'Autorità di notifica, su richiesta, fornisce alla Commissione europea le informazioni alla base della notifica o del mantenimento della competenza di un organismo, in tutti i casi in cui la Commissione esprima riserve sulla competenza dell'organismo notificato o circa l'ottemperanza alle prescrizioni e responsabilità che incombono su di esso ai sensi del presente decreto. Qualora la Commissione accerti che l'organismo notificato non soddisfa le prescrizioni relative alla propria notifica, l'Autorità di notifica adotta le misure correttive indicate dalla Commissione, inclusa la revoca della notifica.

Art. 39

(Obblighi operativi degli organismi notificati)

1. Gli organismi notificati eseguono le valutazioni della conformità secondo le procedure di valutazione della conformità previste dalla pertinente STI, in modo proporzionato ed evitando oneri superflui a carico degli operatori economici. Gli organismi notificati svolgono le proprie attività tenendo conto delle dimensioni dell'impresa, del settore in cui essa opera, della sua struttura, del grado di complessità tecnologica del prodotto in questione e della natura seriale o di massa del processo di produzione. Gli organismi notificati operano al fine di valutare la conformità del prodotto alla direttiva (UE) 2016/797.

2. Se un organismo notificato riscontra che le prescrizioni della pertinente STI o le corrispondenti norme armonizzate o specifiche tecniche non sono state rispettate, chiede al fabbricante di adottare appropriate misure correttive e non rilascia il certificato di conformità.

3. Se un organismo notificato, nel corso del controllo della conformità successivo al rilascio di un certificato, riscontra che un prodotto non è più conforme alla pertinente STI o alle corrispondenti norme armonizzate o specifiche tecniche, chiede al fabbricante di adottare appropriate misure correttive e, se necessario, sospende o revoca il certificato.

4. Se le misure correttive non sono prese o se queste non producono l'effetto desiderato, l'organismo notificato limita, sospende o revoca i certificati, secondo la gravità della non conformità riscontrata.

Art. 40

(Obbligo degli organismi notificati di fornire informazioni)

1. Gli organismi notificati informano l'Autorità di notifica e l'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano:

- a) di qualunque rifiuto, limitazione, sospensione o revoca di un certificato;
- b) di qualunque circostanza che incida sull'ambito della notifica e sulle condizioni per la notifica stessa;
- c) di eventuali richieste di informazioni che ha ricevuto dal Ministero dello sviluppo economico in qualità di autorità di vigilanza del mercato in relazione ad attività di valutazione della conformità;

d) su richiesta, in relazione ad attività di valutazione della conformità eseguite nell'ambito della notifica e di qualsiasi altra attività svolta, incluse quelle transfrontaliere e di subappalto.

2. L'ANSFISA e le eventuali competenti autorità nazionali interessate degli Stati membri preposte alla sicurezza sono informate di qualunque rifiuto, limitazione, sospensione o revoca del certificato di cui al comma 1, lettera a).

3. Gli organismi notificati forniscono le pertinenti informazioni sulle questioni relative ai risultati negativi e, su richiesta, ai risultati positivi della valutazione della conformità agli altri organismi notificati ai sensi della direttiva (UE) 2016/797, che svolgono analoghe attività di valutazione della conformità sugli stessi prodotti.

4. Gli organismi notificati forniscono all'ERA i certificati «CE» di verifica dei sottosistemi, i certificati «CE» di conformità dei componenti di interoperabilità ed i certificati «CE» di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità.

Art. 41

(Coordinamento degli organismi notificati)

1. Gli organismi notificati in Italia assicurano la partecipazione, direttamente o mediante rappresentanti all'uopo designati, ai lavori del gruppo di lavoro settoriale degli organismi notificati, di cui all'articolo 44 della direttiva (UE) 2016/797.

Art. 42

(Organismi designati)

1. I requisiti relativi agli organismi di valutazione della conformità di cui agli articoli da 30 a 34 si applicano altresì agli organismi designati a norma dell'articolo 15, comma 8, salvo il fatto che le competenze richieste al suo personale ai sensi dell'articolo 32, comma 1, lettera c), sono riferite alle norme nazionali e che, tra i documenti da tenere a disposizione dell'Autorità di notifica a norma dell'articolo 34, comma 4, sono inclusi i documenti relativi ai lavori realizzati da affiliate o subappaltatori in relazione alle pertinenti norme nazionali.

2. Gli obblighi operativi di cui all'articolo 39 si applicano anche agli organismi designati salvo per il fatto che tali obblighi si riferiscono a norme nazionali invece che alle STI. L'obbligo di informazione di cui all'articolo 40, comma 1, si applica altresì agli organismi designati che coerentemente informano i soggetti pertinenti.

3. Se l'Autorità di notifica ha accertato o è stata informata dall'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano o da ANSFISA del fatto che un organismo designato non soddisfa più le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32, o non adempie ai suoi obblighi, limita, sospende o revoca la designazione, secondo i casi, in funzione della gravità dell'inosservanza delle prescrizioni o dell'inadempimento degli obblighi.

4. La designazione degli organismi avviene secondo le modalità indicate nell'Allegato V.

CAPO VII

REGISTRI



Art. 43

(Sistema di numerazione dei veicoli)

1. Al momento della registrazione, l'ANSFISA attribuisce ad ogni veicolo un numero europeo del veicolo (*European Vehicle Number - EVN*) con il quale lo stesso è contrassegnato.
2. Ad ogni veicolo è attribuito un unico EVN, salvo disposizione contraria delle misure di cui all'articolo 47, comma 2, della direttiva (UE) 2016/797, conformemente alla pertinente STI.
3. In deroga al comma 1, nel caso di veicoli utilizzati o destinati ad essere utilizzati da o verso paesi terzi il cui scartamento è diverso da quello della rete ferroviaria principale dell'Unione, l'ANSFISA può accettare veicoli chiaramente identificati in base a un sistema di codifica diverso.
4. Il richiedente la prima autorizzazione è responsabile di apporre sul veicolo il corrispondente EVN e l'utilizzatore del veicolo è responsabile del mantenimento dell'EVN in condizioni di visibilità.

Art. 44

(Registri dei veicoli)

1. Fino al momento della piena operatività del registro europeo dei veicoli (*European Vehicle Register - EVR*) di cui all'articolo 47, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/797, l'ANSFISA alimenta il registro nazionale dei veicoli. Tale registro è conforme alle specifiche comuni definite dagli atti di esecuzione di cui all'articolo 47, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797 ed è adeguatamente aggiornato. Il registro è accessibile alle autorità nazionali preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi designati a norma degli articoli 16 e 22 della direttiva (UE) 2016/798, nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE, all'ERA, alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture e alle persone od organizzazioni che registrano veicoli o che figurano nel registro.
2. Il registro nazionale dei veicoli contiene almeno i seguenti elementi:
 - a) l'EVN;
 - b) gli estremi della dichiarazione «CF» di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;
 - c) gli estremi del registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati di cui all'articolo 48 della direttiva (UE) 2016/797;
 - d) le generalità del proprietario del veicolo e del suo detentore;
 - e) le restrizioni di esercizio del veicolo;
 - f) gli estremi del soggetto responsabile della manutenzione (ECM).
3. Fino a quando i registri nazionali dei veicoli degli Stati membri non sono collegati in conformità della specifica di cui all'articolo 47, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797, l'ANSFISA aggiorna il registro nazionale, limitatamente ai dati che la riguardano, inserendovi le modifiche apportate da un altro Stato membro al proprio registro.
4. Il detentore comunica immediatamente qualsiasi modifica dei dati trascritti nel registro nazionale dei veicoli, la rottamazione del veicolo o la decisione di rinunciare alla registrazione dello stesso.
5. Nel caso di veicoli autorizzati per la prima volta in un paese terzo e successivamente impiegati nel territorio italiano, l'ANSFISA assicura che i dati sul veicolo, inclusi almeno i dati relativi al detentore del veicolo interessato, al soggetto responsabile della sua manutenzione e le restrizioni relative all'esercizio del veicolo, possano essere rintracciabili tramite il registro nazionale dei veicoli o siano altrimenti resi disponibili in formato facilmente leggibile, senza indugio e secondo



gli stessi principi non discriminatori che si applicano a dati analoghi provenienti dal registro dei veicoli.

Art. 45
(Registro dell'infrastruttura)

1. L'ANSFISA provvede alla pubblicazione del registro nazionale dell'infrastruttura. Tale registro indica i valori parametrici di rete per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessati previsti dalla pertinente STI e può prevedere condizioni di utilizzazione degli impianti fissi e altre restrizioni.
2. I valori dei parametri iscritti nel registro dell'infrastruttura devono essere considerati in combinazione con i valori dei parametri riportati nell'autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo per verificare la compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete.
3. L'ANSFISA provvede all'aggiornamento del registro dell'infrastruttura, coerentemente con gli atti di esecuzione di cui all'articolo 49, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/797.
4. Per i fini di cui al comma 1, i gestori delle infrastrutture provvedono a mettere a disposizione dell'ANSFISA, con la periodicità e nel formato da essa stabiliti, i dati della propria rete, aggiornandoli ogni volta si renda necessario e sono responsabili della qualità e della affidabilità di tali dati.
5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed eventuali altre amministrazioni interessate, individuate da ANSFISA, possono accedere ai dati relativi ai registri.

CAPO VIII
DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Art. 46
(Regime transitorio per l'utilizzo dei veicoli)

1. Per poter essere utilizzati su una o più reti che non sono ancora contemplate dall'autorizzazione preesistente, i veicoli autorizzati alla messa in servizio devono ottenere una nuova autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo. L'immissione sul mercato su tali reti supplementari è subordinata al rispetto dell'articolo 21.

Art. 47
(Regime transitorio per gli organismi di valutazione della conformità)

1. Gli organismi di valutazione della conformità riconosciuti e notificati prima della data di entrata in vigore del presente decreto continuano ad operare ai sensi della direttiva 2008/57/CE in virtù dei riconoscimenti rilasciati e alle condizioni per le quali sono state rilasciate le relative notifiche, fino alla data del 16 giugno 2020. L'Autorità di notifica inoltra alla Commissione europea, entro il 16 giugno 2020, la notifica degli organismi che ne abbiano fatto richiesta entro il 31 dicembre 2019. In virtù degli oneri tariffari assolti, le suddette notifiche effettuate ai sensi della direttiva (UE) 2016/797 hanno la medesima scadenza dei riconoscimenti posseduti al momento dell'entrata in vigore del presente decreto.



2. Gli organismi riconosciuti in Italia dall'ANSF o dall'ANSFISA, prima della data di entrata in vigore del presente decreto, per lo svolgimento delle sole attività riconducibili agli organismi designati di cui all'articolo 15, comma 8, fanno domanda di designazione ai sensi del presente decreto entro il 31 dicembre 2019. Tali organismi continuano ad operare in virtù dei riconoscimenti rilasciati ed alle condizioni per le quali sono stati rilasciati, fino alla data di comunicazione alla Commissione europea di cui all'articolo 15, comma 8. In virtù degli oneri tariffari assolti, le suddette designazioni hanno la medesima scadenza dei riconoscimenti posseduti al momento dell'entrata in vigore del presente decreto.

3. Le attività di verifica necessarie per il passaggio all'accreditamento per gli organismi di cui ai commi 1 e 2 sono svolte dall'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano. I relativi oneri sono a carico degli organismi.

4. Le convenzioni di cui all'articolo 28, comma 1, disciplinano, laddove necessario, le modalità operative per gestire le attività di notifica, designazione e verifica di cui ai commi 1, 2 e 3.

Art. 48

(Disposizioni transitorie e finali)

1. Gli allegati IV, V, VII e IX della direttiva 2008/57/CE si applicano fino alla data di applicazione dei corrispondenti atti di esecuzione di cui all'articolo 7, paragrafo 5, all'articolo 9, paragrafo 4, all'articolo 14, paragrafo 10, e all'articolo 15, paragrafo 9, della direttiva (UE) 2016/797.

2. La direttiva 2008/57/CE continua ad applicarsi per quanto concerne progetti ERTMS a terra che devono essere messi in servizio entro il 16 giugno 2019.

3. I progetti che hanno completato la fase di gara o di appalto anteriormente al 16 giugno 2019 non sono soggetti alla preautorizzazione dell'ERA di cui all'articolo 19.

4. Fino al 16 giugno 2031 le opzioni incluse nei contratti firmati prima del 15 giugno 2016 non sono soggette alla preautorizzazione dell'ERA di cui all'articolo 19, anche se sono esercitate dopo il 15 giugno 2016.

5. Prima di autorizzare la messa in servizio di apparecchiature ERTMS a terra non soggette alla preautorizzazione dell'ERA di cui all'articolo 19, l'ANSFISA coopera con l'ERA per garantire che le soluzioni tecniche siano pienamente interoperabili, conformemente all'articolo 30, comma 3.

6. Gli allegati al presente decreto sono aggiornati e modificati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 49

(Abrogazioni)

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

- a) il decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, di attuazione della direttiva 2008/57/CE e 2009/131/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario;
- b) il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 luglio 2011, di recepimento della direttiva 2011/18/UE, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 211 del 10/09/2011;
- c) il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 settembre 2013, di recepimento della direttiva 2013/09/UE, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 241 del 14/10/2013;



d) il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 dicembre 2014, di recepimento della direttiva 2014/38/UE, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 11 del 15/01/2015;

e) il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 26 giugno 2015, di recepimento della direttiva 2014/106/UE pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 178 del 03/08/2015;

f) il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 21 dicembre 2012, di determinazione delle tariffe relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità - pubblicato sulla GU n. 56 del 07/03/2013.

2. Continuano ad applicarsi le norme tecniche adottate in attuazione dei decreti di cui al comma 1 e restano efficaci, fino alla loro scadenza, tutti i negozi giuridici attivi e passivi posti in essere sia dall'ANSF sia dall'ANSFISA prima della data di entrata in vigore del presente decreto.

3. Le linee guida per il riconoscimento, il rinnovo e la vigilanza degli organismi che intendono effettuare la valutazione di conformità ed idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità ed istruire la procedura di verifica dei sottosistemi di interoperabilità emanate, ai sensi del decreto legislativo 8 ottobre 2010 n. 191, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono sostituite dalla procedura descritta all'Allegato V, punto 1, dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

4. L'ANSFISA adotta tutte le misure necessarie al fine di modificare le linee guida già emanate per renderle coerenti con le previsioni recate dal presente decreto.

Art. 50

(Disposizioni finanziarie)

1. Dall'attuazione delle disposizioni del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 51

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il 16 giugno 2019.

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



ALLEGATO I
ELEMENTI DEL SISTEMA FERROVIARIO

1. Rete

Ai fini del presente decreto, la rete comprende i seguenti elementi:

- a) le linee appositamente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h;
- b) le linee appositamente adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h;
- c) le linee appositamente adattate per l'alta velocità, aventi carattere specifico a causa di vincoli topografici o relativi al rilievo o all'ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso. Questa categoria comprende anche le linee di interconnessione fra le reti ad alta velocità e quelle convenzionali, gli attraversamenti delle stazioni, gli accessi ai terminal, ai depositi e ad altre infrastrutture che sono percorsi a velocità convenzionale dai veicoli ad alta velocità;
- d) le linee convenzionali previste per il traffico «passeggeri»;
- e) le linee convenzionali previste per il traffico misto (passeggeri e merci);
- f) le linee convenzionali previste per il traffico «merci»;
- g) i nodi «passeggeri»;
- h) i nodi merci, compresi i terminali intermodali;
- i) le linee di collegamento degli elementi sopra elencati.

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

2. Veicoli

Ai fini del presente decreto, i veicoli comprendono tutti i veicoli atti a circolare su tutta o parte della rete dell'Unione:

- locomotive e materiale rotabile per passeggeri, comprese le unità di trazione termiche o elettriche, i treni passeggeri automotori termici o elettrici e le carrozze passeggeri;
- carri merci, compresi i veicoli a piano basso progettati per l'intera rete e i veicoli progettati per il trasporto di autocarri;
- veicoli speciali, quali i mezzi d'opera.

Detto elenco di veicoli include quelli specialmente progettati per circolare su diversi tipi di linee ad alta velocità di cui al punto 1.



ALLEGATO II SOTTOSISTEMI

1. Elenco dei sottosistemi

Ai fini del presente decreto, il sistema che costituisce il sistema ferroviario può essere suddiviso nei seguenti sottosistemi corrispondenti a:

a) settori di natura strutturale:

- infrastruttura,
- energia,
- controllo-comando e segnalamento a terra,
- controllo-comando e segnalamento di bordo,
- materiale rotabile; oppure

b) settori di natura funzionale:

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

2. Descrizione dei sottosistemi

Per ciascun sottosistema o parte di sottosistema, l'elenco degli elementi e degli aspetti legati all'interoperabilità è proposto dall'ERA al momento dell'elaborazione del progetto di STI corrispondente. Senza pregiudicare la determinazione degli aspetti e degli elementi legati all'interoperabilità, né l'ordine secondo cui essi saranno soggetti a STI, i sottosistemi comprendono quanto segue:

2.1. *Infrastruttura*

L'insieme dei binari, gli scambi, i passaggi a livello, le opere di ingegneria tra cui ponti e gallerie, gli elementi delle stazioni collegati all'uso ferroviario (tra cui accessi, marciapiedi, zone di accesso, zone di servizio, servizi igienici e sistemi informativi e i relativi elementi di accessibilità per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta), le apparecchiature di sicurezza e di protezione.

2.2. *Energia*

Il sistema di elettrificazione, incluso la linea aerea e l'apparecchiatura a terra di misurazione e di imposizione dei canoni del consumo di energia elettrica.

2.3. *Controllo-comando e segnalamento a terra*

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

2.4. *Controllo-comando e segnalamento di bordo*

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



2.5. Esercizio e gestione del traffico

Le procedure e le relative apparecchiature che permettono di garantire un esercizio coerente dei vari sottosistemi strutturali, sia durante l'esercizio normale che in caso di degrado, comprese in particolare la composizione e la guida dei treni, la pianificazione e la gestione del traffico.

Le qualifiche professionali necessarie per assicurare tutti i tipi di servizi ferroviari.

2.6. Applicazioni telematiche

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

a) le applicazioni per i servizi 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.

2.7. Materiale rotabile

La struttura, il sistema di comando e controllo dell'insieme delle apparecchiature del treno, i dispositivi di captazione di corrente elettrica, le apparecchiature di trazione e di trasformazione dell'energia, l'apparecchiatura di bordo per la misurazione e l'imposizione dei canoni del consumo di energia elettrica, di frenatura, di accoppiamento, gli organi di rotolamento, tra cui carrelli e assili, e la sospensione, le porte, le interfacce uomo/macchina (macchinista, personale a bordo e passeggeri, compresi gli elementi di accessibilità per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta), i dispositivi di sicurezza passivi o attivi, i dispositivi necessari per la salute dei passeggeri e del personale a bordo.

2.8. Manutenzione

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



ALLEGATO III

REQUISITI ESSENZIALI

1. Requisiti di portata generale

1.1. Sicurezza

1.1.1. La progettazione, la costruzione o l'assemblaggio, 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 a 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 necessari per garantire una circolazione in piena sicurezza alla velocità massima autorizzata. I parametri delle apparecchiature del freno devono garantire che sia possibile l'arresto nella distanza di frenatura prevista alla velocità massima autorizzata.

1.1.3. I componenti adoperati devono resistere alle sollecitazioni normali o eccezionali specificate per tutta la loro durata di esercizio. Il mancato funzionamento accidentale deve essere limitato nelle sue conseguenze per la sicurezza mediante opportuni mezzi.

1.1.4. La progettazione degli impianti fissi e del materiale rotabile, nonché la scelta dei materiali utilizzati, devono essere fatte allo scopo di limitare la produzione, la propagazione e gli effetti del fuoco e dei fumi in caso di incendio.

1.1.5. I dispositivi destinati a essere manovrati dagli utenti devono essere progettati in modo da non compromettere il funzionamento sicuro dei dispositivi, né la salute o la sicurezza degli utenti, sebbene usati in modo 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 funzionalità nelle condizioni previste.

1.3. Salute

1.3.1. I materiali che, in funzione del modo in cui vengono 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 essere fatte in modo da limitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi, soprattutto in caso di incendio.

1.4. Protezione dell'ambiente

1.4.1. L'impatto ambientale legato alla realizzazione e all'esercizio del sistema ferroviario deve essere valutato e considerato al momento della progettazione del sistema secondo il diritto dell'Unione.

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 potrebbero interferire.

1.4.4. La progettazione e l'esercizio del sistema ferroviario non devono portare ad un livello inammissibile di rumore da esso emesso:



- nelle aree in prossimità dell'infrastruttura ferroviaria, come definita all'articolo 3, punto 3, della direttiva 2012/34/UE, e
- nella cabina del macchinista.

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

1.5. *Compatibilità tecnica*

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

Questo requisito include l'integrazione in condizioni di sicurezza dei sottosistemi del veicolo con l'infrastruttura.

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

1.6. *Accessibilità*

1.6.1. I sottosistemi «infrastruttura» e «materiale rotabile» devono essere accessibili alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta, in modo da garantire l'accesso a pari condizioni con gli altri passeggeri, attraverso la prevenzione o la rimozione delle barriere e attraverso altre misure adeguate. Ciò comprende la progettazione, la costruzione, il rinnovo, la ristrutturazione, la manutenzione e l'esercizio delle pertinenti parti dei sottosistemi cui il pubblico ha accesso.

1.6.2. I sottosistemi «esercizio» e «applicazioni telematiche per i passeggeri» devono offrire la funzionalità necessaria per facilitare l'accesso alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta, in modo da garantire l'accesso a pari condizioni con gli altri passeggeri attraverso la prevenzione o la rimozione delle barriere e attraverso altre misure adeguate.

2. Requisiti particolari di ogni sottosistema

2.1. Infrastruttura

2.1.1. Sicurezza

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

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

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

Si devono prevedere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle gallerie e sui viadotti di grande lunghezza come definiti dalle relative norme tecniche.

2.1.2. Accessibilità

I sottosistemi «infrastruttura» cui il pubblico ha accesso devono essere accessibili alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta, conformemente al punto 1.6.

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 i binari e terzi).

2.2.2. Protezione dell'ambiente

Il funzionamento degli impianti di alimentazione di energia elettrica o termica non deve perturbare l'ambiente oltre limiti specificati come definiti dalle relative norme tecniche.

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 procedure di controllo-comando e segnalamento utilizzati devono consentire una circolazione dei treni che presenti un 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 condizioni degradate.

2.3.2. Compatibilità tecnica

Ogni nuova infrastruttura e 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 nelle cabine di guida dei treni devono permettere un esercizio normale, nelle condizioni specificate, sul sistema ferroviario.

2.4. Materiale rotabile

2.4.1. Sicurezza

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

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

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

Si devono prendere disposizioni per impedire l'accesso ai componenti sotto tensione per non mettere a repentaglio la sicurezza delle persone.

In caso di pericolo, alcuni dispositivi devono permettere ai passeggeri di segnalare il pericolo al macchinista e al personale di accompagnamento di mettersi in contatto con loro.

Deve essere garantita la sicurezza dei passeggeri durante la salita e la discesa dai treni. Le porte di accesso devono essere munite di un sistema di apertura e di chiusura che garantisca la sicurezza dei passeggeri.

Si devono prevedere uscite di emergenza con relativa segnalazione.

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



È obbligatorio a bordo dei treni un sistema di illuminazione di emergenza, avente 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.

I passeggeri devono ricevere informazioni complete e di facile comprensione in merito alle norme loro applicabili sia nelle stazioni che a bordo dei treni.

2.4.2. Affidabilità e disponibilità

La progettazione delle apparecchiature vitali, di circolazione, trazione e frenatura, nonché del sistema di controllo-comando, deve permettere, in specifiche situazioni degradate, al treno di continuare ad operare senza conseguenze negative per le apparecchiature che restano in servizio.

2.4.3. Compatibilità tecnica

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

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

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

2.4.4. Controllo

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

2.4.5. Accessibilità

I sottosistemi «materiale rotabile» cui il pubblico ha accesso devono essere accessibili alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta, conformemente al punto 1.6.

2.5. Manutenzione

2.5.1. Salute e sicurezza

Gli impianti tecnici e le procedure utilizzate 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. Protezione dell'ambiente

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

2.5.3. Compatibilità tecnica

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

2.6. Esercizio e gestione del traffico

2.6.1. Sicurezza

L'allineamento delle norme di esercizio delle reti e delle qualifiche del personale di condotta, del personale viaggiante e di quello dei centri di regolazione della circolazione deve essere tale da garantire un esercizio sicuro, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni.

Le operazioni e la periodicità della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e dei centri di regolazione della circolazione e il sistema di garanzia della qualità



introdotti dagli operatori interessati nei centri di regolazione della circolazione e di manutenzione devono essere tali da 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 regolazione della circolazione e il sistema di garanzia della qualità introdotti dagli operatori interessati nei centri di regolazione della circolazione e di manutenzione devono essere tali da garantire un elevato livello di affidabilità e di disponibilità del sistema.

2.6.3. Compatibilità tecnica

L'allineamento delle norme di esercizio delle reti e delle qualifiche del personale di condotta, del personale viaggiante e di quello preposto alla gestione della circolazione deve essere tale da garantire un esercizio efficiente del sistema ferroviario, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni.

2.6.4. Accessibilità

Si devono prendere disposizioni adeguate per garantire che le norme di esercizio offrano la funzionalità necessaria per assicurare l'accessibilità per le persone a mobilità ridotta e le persone con disabilità.

2.7. Applicazioni telematiche per i passeggeri e per il trasporto merci

2.7.1. Compatibilità tecnica

I requisiti essenziali nel campo delle applicazioni telematiche garantiscono una qualità di servizio minimo ai viaggiatori e ai clienti del comparto merci, in particolare in termini di compatibilità tecnica.

Bisogna garantire per queste applicazioni:

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

2.7.2. Affidabilità e disponibilità

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

2.7.3. Salute

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

2.7.4. Sicurezza

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

2.7.5. Accessibilità

Si devono prendere disposizioni adeguate per garantire che i sottosistemi «applicazioni telematiche per i passeggeri» offrano la necessaria funzionalità richiesta per assicurare l'accessibilità per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta.



ALLEGATO IV
PROCEDURA DI VERIFICA «CE» DEI SOTTOSISTEMI

1. PRINCIPI GENERALI

La «verifica CE» è una procedura effettuata dal richiedente ai sensi dell'articolo 15 per dimostrare che i requisiti della pertinente normativa dell'Unione e di tutte le pertinenti norme nazionali relative a un sottosistema, sono stati soddisfatti e che il sottosistema può essere autorizzato.

2. CERTIFICATO DI VERIFICA RILASCIATO DA UN ORGANISMO NOTIFICATO

2.1. Introduzione

Ai fini del presente decreto, la verifica con riferimento alle STI è la procedura con cui un organismo notificato verifica e certifica che il sottosistema è conforme alle pertinenti specifiche tecniche di interoperabilità (STI).

Ciò non pregiudica l'obbligo del richiedente di conformarsi ad altri atti giuridici dell'Unione applicabili ed alle eventuali verifiche da parte degli organismi di valutazione richieste dalle altre norme.

2.2. Dichiarazione intermedia di verifica (Intermediate Statement of Verification - ISV)

2.2.1. Principi

Su richiesta del richiedente le verifiche possono essere effettuate per parti di un sottosistema o essere limitate a determinate fasi della procedura di verifica. In questi casi, i risultati della verifica possono essere documentati in una «dichiarazione intermedia di verifica» (ISV) rilasciata dall'organismo notificato scelto dal richiedente.

La ISV deve fare riferimento alle STI rispetto alle quali è stata effettuata la valutazione di conformità.

2.2.2. Parti del sottosistema

Il richiedente può richiedere una ISV per ogni parte in cui decida di suddividere il sottosistema. Ogni parte deve essere verificata in ogni fase come previsto al punto 2.2.3.

2.2.3. Fasi della procedura di verifica

Il sottosistema, o alcune parti di esso, è verificato in ciascuna delle seguenti fasi:

- a) progetto complessivo;
- b) produzione: realizzazione, compresi in particolare l'esecuzione dei lavori di ingegneria civile, la fabbricazione, il montaggio dei componenti e la taratura complessiva;
- c) prove finali.

Il richiedente può richiedere una ISV per la fase di progetto (incluse le prove del tipo) e per la fase di produzione dell'intero sottosistema o per ogni parte in cui ha deciso di suddividerlo (cfr. punto 2.2.2).

2.3. Certificato di verifica

2.3.1. Gli organismi notificati responsabili della verifica valutano la progettazione, la produzione e le prove finali del sottosistema e redigono il certificato di verifica destinato al richiedente che a sua volta redige la dichiarazione «CE» di verifica. Il certificato di verifica deve indicare le STI rispetto alle quali è stata effettuata la valutazione di conformità.



Quando un sottosistema non è stato valutato per la sua conformità a tutte le STI pertinenti (ad esempio in caso di deroga, applicazione parziale di STI per ristrutturazione o rinnovo, periodo transitorio di una STI o caso specifico), il certificato di verifica deve fornire il riferimento preciso alla o alle STI o alle loro parti la cui conformità non è stata esaminata dall'organismo notificato durante la procedura di verifica.

2.3.2. In caso siano state emesse delle ISV, l'organismo notificato responsabile della verifica del sottosistema tiene conto di tali ISV e, prima di emettere il proprio certificato di verifica:

- a) verifica che le ISV coprano correttamente i pertinenti requisiti della o delle STI,
- b) verifica tutti gli aspetti che non sono coperti dalle ISV, e
- c) verifica le prove finali del sottosistema nel suo complesso.

2.3.3. In caso di modifica di un sottosistema già coperto da un certificato di verifica, l'organismo notificato esegue esclusivamente gli esami e le prove che sono pertinenti e necessari, vale a dire che la valutazione fa riferimento solo alle parti modificate del sottosistema e alle loro interfacce con le parti del sottosistema non modificate.

2.3.4. Ogni organismo notificato che partecipa alla verifica di un sottosistema prepara la documentazione, in conformità dell'articolo 15, comma 4, che copre l'ambito di applicazione delle proprie attività.

2.4. Documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica

La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica è raccolta dal richiedente e comprende gli elementi seguenti:

- a) le caratteristiche tecniche relative al progetto inclusi i disegni generali e di dettaglio relativi alla fase esecutiva, gli schemi elettrici e idraulici, gli schemi dei circuiti di controllo, la descrizione dei sistemi automatici e di elaborazione dei dati a un livello di dettaglio sufficiente per documentare la verifica della conformità effettuata, la documentazione relativa a esercizio, manutenzione e altro, pertinenti per il sottosistema in questione;
- b) un elenco dei componenti d'interoperabilità di cui all'articolo 4, paragrafo 3, lettera d), della direttiva (UE) 2016/797, incorporati nel sottosistema;
- c) la documentazione di cui all'articolo 15, comma 4, prodotta da ciascun organismo notificato coinvolto nella verifica del sottosistema, che deve comprendere:
 - copie delle dichiarazioni «CE» di verifica e, ove applicabile, delle dichiarazioni «CE» di idoneità all'impiego redatte per i componenti di interoperabilità di cui all'articolo 4, paragrafo 3, lettera d), della direttiva (UE) 2016/797, accompagnate se necessario dalle corrispondenti note di calcolo e da una copia dei verbali delle prove e degli esami svolti da organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni;
 - se disponibile, la ISV che accompagna il certificato di verifica, compreso il risultato della verifica da parte dell'organismo notificato circa la validità della ISV stessa;
 - il certificato di verifica, accompagnato dalle corrispondenti note di calcolo e firmato dall'organismo notificato responsabile della verifica, che dichiara la conformità del sottosistema ai requisiti della o delle pertinenti STI e in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte; il certificato di verifica deve essere inoltre accompagnato dai rapporti di ispezione e audit redatti dallo stesso organismo nell'ambito della propria missione, come precisato ai punti 2.5.2 e 2.5.3;
- d) i certificati di verifica rilasciati in conformità di altri atti giuridici dell'Unione;
- e) quando è richiesta la verifica dell'integrazione in condizioni di sicurezza a norma dell'articolo 18, comma 4, lettera c) e dell'articolo 21, paragrafo 3, lettera c), la pertinente documentazione



tecnica comprende il o i rapporti di valutazione dei valutatori sui CSM per la valutazione del rischio di cui all'articolo 6, comma 3, della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

2.5. Sorveglianza da parte degli organismi notificati

2.5.1. L'organismo notificato responsabile di verificare la produzione deve avere accesso permanente 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 ritenuti da esso necessari per l'espletamento della propria missione. L'organismo notificato deve ricevere dal richiedente tutti i documenti utili a tale scopo, in particolare i piani di esecuzione delle opere e la documentazione tecnica relativa al sottosistema.

2.5.2. L'organismo notificato responsabile di verificare la realizzazione svolge periodicamente degli audit per confermare la conformità alla o alle pertinenti STI. Esso fornisce un rapporto di audit ai responsabili della realizzazione. La presenza dell'organismo notificato potrebbe essere richiesta durante certe fasi delle operazioni di costruzione.

2.5.3. 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, se applicabile, un rapporto di audit ai responsabili della realizzazione.

2.5.4. L'organismo notificato deve essere in grado di controllare un sottosistema che include un componente di interoperabilità, al fine di valutarne, quando richiesto dalla STI corrispondente, l'idoneità all'impiego nell'ambiente ferroviario cui è destinato.

2.6. Presentazione della documentazione

Una copia della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica deve essere conservata dal richiedente per tutta la durata di esercizio del sottosistema. Tali documenti devono essere trasmessi, su richiesta, agli altri Stati membri o all'ERA.

La documentazione presentata per una richiesta di autorizzazione deve essere presentata all'autorità a cui è richiesta l'autorizzazione. L'ANSFISA o l'ERA possono chiedere che una o più parti dei documenti presentati insieme all'autorizzazione siano tradotte nella propria lingua.

2.7. Pubblicazione

Ogni organismo notificato pubblica periodicamente le informazioni pertinenti concernenti:

- a) le richieste di verifica e le ISV ricevute;
- b) le richieste di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego di componenti di interoperabilità;
- c) le ISV rilasciate o rifiutate;
- d) i certificati di verifica e i certificati «CE» di idoneità all'impiego rilasciati o rifiutati;
- e) i certificati di verifica rilasciati o rifiutati.

2.8. Lingua

La documentazione e la corrispondenza relative alla procedura di verifica «CE» devono essere redatte in una lingua ufficiale dell'Unione dello Stato membro in cui il richiedente è stabilito o in una lingua ufficiale dell'Unione accettata dal richiedente.



3. CERTIFICATO DI VERIFICA RILASCIATO DA UN ORGANISMO DESIGNATO

3.1. Introduzione

Nel caso in cui si applichino le norme nazionali, la verifica include una procedura con cui l'organismo designato a norma dell'articolo 15, comma 8, verifica e certifica che il sottosistema è conforme alle norme nazionali notificate in conformità dell'articolo 14 per ciascuno Stato membro in cui il sottosistema è destinato ad essere autorizzato alla messa in servizio.

3.2. Certificato di verifica

L'organismo designato redige il certificato di verifica destinato al richiedente.

Il certificato contiene un riferimento preciso alla o alle norme nazionali la cui conformità è stata esaminata dall'organismo designato nel processo di verifica.

Nel caso di norme nazionali relative ai sottosistemi che compongono un veicolo, l'organismo designato divide il certificato in due parti, una parte contenente i riferimenti a quelle norme nazionali strettamente connesse alla compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete interessata e un'altra parte contenente tutte le altre norme nazionali.

3.3. Documentazione

La documentazione prodotta dall'organismo designato e che accompagna il certificato di verifica nel caso di norme nazionali deve essere inclusa nella documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica di cui al punto 2.4 e contenere i dati tecnici pertinenti per la valutazione della conformità del sottosistema a tali norme nazionali.

3.4. Lingua

La documentazione e la corrispondenza relative alla procedura di verifica «CE» devono essere redatte in una lingua ufficiale dell'Unione dello Stato membro in cui il richiedente è stabilito o in una lingua ufficiale dell'Unione accettata dal richiedente.

4. VERIFICA DELLE PARTI DEI SOTTOSISTEMI A NORMA DELL'ARTICOLO 15, COMMA 7

Se deve essere rilasciato un certificato di verifica per determinate parti di un sottosistema, a tali parti si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del presente allegato.



ALLEGATO V

PROCEDURE PER LA NOTIFICA E LA DESIGNAZIONE DEGLI ORGANISMI DI VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ

1. PROCEDURA PER LA QUALIFICA DI ORGANISMO NOTIFICATO

1.1 Presentazione dell'istanza di notifica per le attività di cui all'articolo 15, comma 1

1. L'istanza di notifica relativa ai compiti di valutazione della conformità concernente la normativa dell'Unione europea di cui all'articolo 15, comma 1, del presente decreto deve essere inviata via pec al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'indirizzo dell'ufficio indicato sul sito istituzionale.

2. L'istanza, sottoscritta dal legale rappresentante dell'organismo, in regola con l'imposta di bollo, contiene l'esplicita indicazione della normativa dell'Unione e dei sottosistemi per i quali si richiede la notifica.

3. L'istanza può essere inoltrata previo accreditamento basato sullo schema di accreditamento emanato dall'ERA con la Decisione n. 156/2017 del Management Board nel rispetto di quanto disposto dal Reg. (UE) 2016/796.

4. Qualora dall'istanza e dalla documentazione trasmessa risultassero situazioni ostative alla notifica oppure la documentazione inviata risultasse incompleta, il Ministero ne informa entro trenta giorni il richiedente, dando sessanta giorni per la rimozione delle condizioni ostative o per fornire quanto richiesto. Trascorso infruttuosamente il suddetto termine, la domanda decade automaticamente.

5. L'organismo per poter operare deve attendere che la Commissione gli assegni il Numero Identificativo, come indicato all'articolo 37, comma 6, e provveda all'inserimento nell'elenco di cui all'articolo 38 della Direttiva (UE) 2016/797.

1.2 Documentazione da allegare all'istanza di Autorizzazione e Notifica

L'istanza va corredata dei seguenti documenti redatti in lingua italiana:

1. copia dello statuto, ovvero estremi dell'atto normativo per i soggetti di diritto pubblico, da cui risulti l'esercizio dell'attività di valutazione della conformità, riferita alla normativa dell'Unione europea di prodotto;

2. polizza di assicurazione di responsabilità civile per i rischi derivanti dall'esercizio di attività di certificazione CE e delle eventuali ulteriori attività connesse per cui gli organismi sono autorizzati;

3. organigramma dell'Organismo, con evidenziazione della struttura operativa relativa al sottosistema o ai sottosistemi oggetto dell'istanza;

4. elenco e dichiarazione di disponibilità delle norme di riferimento;

5. certificato di accreditamento rilasciato ai sensi dello schema di accreditamento emanato dall'ERA con la Decisione n. 156/2017 del Management Board nel rispetto di quanto disposto dal Reg. (UE) 2016/796 o degli estremi della relativa delibera ove rilasciati dall'Organismo unico nazionale di accreditamento;

6. elenco dei laboratori di cui l'Organismo intende avvalersi per lo svolgimento dei propri compiti, con indicazioni circa la natura dello stesso, quale accreditato, qualificato, interno, esterno, la tipologia delle prove che si intende affidargli;

7. dichiarazioni del legale rappresentante sulla idoneità ed agibilità dei locali, sulla conformità ai requisiti di legge del sistema di prevenzione incendi, sul sistema di smaltimento di rifiuti speciali e

pericolosi, sulla sicurezza dei luoghi di lavoro e sulla regolarità contributiva previdenziale e assistenziale;

8. dichiarazione in merito all'utilizzo di eventuali subappaltatori di processi o attività oggetto della notifica richiesta.

9. dichiarazione d'impegno del legale rappresentante ad assolvere quanto previsto dagli articoli 30, comma 7, e 41 del presente decreto circa la partecipazione ai gruppi istituiti in ambito UE.

1.3 Durata dell'autorizzazione – Rinnovo - Estensione

La notifica per i sottosistemi strutturali, ove non diversamente disposto, ha una validità temporale coincidente con la validità del certificato di accreditamento.

Per ottenere il rinnovo del riconoscimento ovvero l'estensione della propria autorizzazione ad uno o più sottosistemi, l'Organismo deve presentare domanda con le stesse modalità sopra indicate. In particolare, in caso di estensione della notifica ad altro sottosistema strutturale, la polizza assicurativa deve essere esplicitamente estesa per i rischi derivanti dall'esercizio delle ulteriori attività di certificazione CE.

Per il rinnovo, l'istanza deve essere presentata almeno 2 mesi prima della data di scadenza dello stesso, specificando se sono sopravvenute modificazioni negli elementi posti a base della precedente notifica.

1.4 Veridicità atti e dichiarazioni

L'accertata non veridicità da parte del Ministero di atti e dichiarazioni resi dall'Organismo ai fini dell'ottenimento o rinnovo o estensione della notifica, ovvero il venir meno di quanto dichiarato durante la vigenza delle stesse, determina la non adozione del provvedimento di notifica ovvero la sua sospensione o revoca.

1.5 FAC-SIMILE di Istanza n. 1

Il modello di istanza di qualifica quale organismo designato per l'interoperabilità ferroviaria è reperibile sul sito web istituzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. PROCEDURA PER LA QUALIFICA DI ORGANISMO DESIGNATO

2.1 Presentazione dell'istanza di designazione per le attività di cui all'articolo 15, comma 8

1. L'istanza di designazione relativa ai compiti di valutazione della conformità alle norme nazionali notificate in conformità dell'articolo 14 del presente decreto deve essere indirizzata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. L'istanza, sottoscritta dal legale rappresentante dell'organismo, in regola con l'imposta di bollo, contiene l'esplicita indicazione della normativa nazionale e dei sottosistemi strutturali e funzionali per i quali si richiede la designazione.

3. L'istanza può essere inoltrata previo accreditamento rilasciato dall'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano sulla base dello schema di accreditamento elaborato dall'ERA con la Decisione n. 156 del Management Board, nel rispetto di quanto disposto dal Reg. (UE) 2016/796 opportunamente adattato secondo quanto disposto dall'art. 42 del presente decreto. Nell'eventualità l'organismo richiedente sia già in possesso della qualifica di organismo notificato, le verifiche saranno limitate ad accertare il possesso dei requisiti di cui agli art. 36, comma 1, e 42 del presente decreto, sulla base delle norme nazionali notificate in conformità dell'articolo 14.

4. Qualora dall'istanza e dalla documentazione trasmessa risultassero situazioni ostative alla designazione, oppure la documentazione inviata risultasse incompleta, il Ministero ne informa entro trenta giorni il richiedente, dando sessanta giorni per la rimozione delle condizioni ostative o per



fornire quanto richiesto. Trascorso infruttuosamente il suddetto termine, la domanda decade automaticamente.

5. Nel caso di prima autorizzazione l'organismo per poter operare deve attendere l'avvenuta pubblicazione del provvedimento autorizzativo sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la relativa comunicazione alla Commissione europea da parte dell'Autorità di cui all'art. 27 comma 2, del presente decreto.

2.2 Documentazione da allegare all'istanza di Autorizzazione e Designazione

L'istanza va corredata dei seguenti documenti redatti in lingua italiana:

1. copia dello statuto, ovvero estremi dell'atto normativo per i soggetti di diritto pubblico, da cui risulti l'esercizio dell'attività di valutazione della conformità, riferita alla normativa nazionale notificata;
2. polizza di assicurazione di responsabilità civile per i rischi derivanti dall'esercizio di attività di certificazione CE e delle eventuali ulteriori attività connesse per cui gli organismi sono autorizzati;
3. organigramma dell'Organismo, con evidenziazione della struttura operativa relativa al sottosistema o ai sottosistemi oggetto dell'istanza;
4. elenco e dichiarazione di disponibilità delle norme di riferimento;
5. certificato di accreditamento rilasciato ai sensi dello schema di accreditamento emanato dall'ERA con la Decisione n. 156/2017 del Management Board, nel rispetto di quanto disposto dal Reg. UE 2016/796 opportunamente adattato secondo quanto disposto dall'art. 42 del presente decreto o degli estremi della relativa delibera ove rilasciati dall'Organismo unico nazionale di accreditamento;
6. nell'eventualità l'organismo richiedente sia già in possesso della qualifica di organismo notificato per l'interoperabilità ferroviaria, copia del provvedimento autorizzativo rilasciato dall'Autorità di notifica (anche in lingua inglese);
7. elenco dei laboratori di cui l'organismo intende avvalersi per lo svolgimento dei propri compiti con indicazioni circa la natura dello stesso, quale accreditato, qualificato, interno esterno, e la tipologia delle provc che si intende affidargli;
8. dichiarazioni del legale rappresentante sulla idoneità ed agibilità dei locali, sulla conformità ai requisiti di legge del sistema di prevenzione incendi, sul sistema di smaltimento di rifiuti speciali e pericolosi, sulla sicurezza dei luoghi di lavoro e sulla regolarità contributiva previdenziale e assistenziale;
9. dichiarazione in merito all'utilizzo di eventuali subappaltatori di processi o attività oggetto della designazione richiesta.

2.3 Durata dell'autorizzazione – Rinnovo - Estensione

La designazione per le attività di valutazione della conformità, ove non diversamente disposto, ha una validità temporale coincidente con la validità del certificato di accreditamento.

Per ottenere il rinnovo del riconoscimento ovvero l'estensione della propria autorizzazione ad uno o più sottosistemi, l'Organismo deve presentare domanda con le stesse modalità sopra indicate. In particolare, in caso di estensione della designazione ad altro sottosistema strutturale, la polizza assicurativa deve essere esplicitamente estesa per i rischi derivanti dall'esercizio delle ulteriori attività di certificazione CE.

Per il rinnovo, l'istanza deve essere presentata almeno 2 mesi prima della data di scadenza dello stesso, specificando se sono sopravvenute modificazioni negli elementi posti a base della precedente designazione.



2.4 Veridicità atti e dichiarazioni

L'accertata non veridicità da parte del Ministero di atti e dichiarazioni resi dall'Organismo ai fini dell'ottenimento/rinnovo/estensione della designazione, ovvero il venir meno di quanto dichiarato durante la vigenza delle stesse, determina la non adozione del provvedimento di designazione ovvero la sua sospensione/revoca.

2.5 FAC-SIMILE di Istanza n. 2

Il modello di istanza di qualifica quale organismo designato per l'interoperabilità ferroviaria è reperibile sul sito web istituzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.





*Al Ministro
per i rapporti con il Parlamento
e la democrazia diretta*

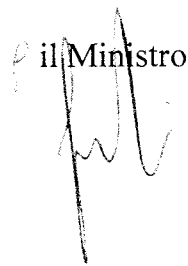
DRP/II/XVIII/D36/19

Roma, 16 aprile 2019

Caro Presidente,

facendo seguito alla nota del 15 febbraio 2019 con la quale Le ho trasmesso lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sull'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (atto Governo n. 73), Le invio copia del parere espresso dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano nella seduta del 10 aprile 2019.

Cordialmente

il Ministro


Sen. Maria Elisabetta ALBERTI CASELLATI
Presidente del Senato della Repubblica
ROMA





Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281, sullo schema di decreto legislativo, recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione).

Rep. atti n.

LA CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI E LE
PROVINCE AUTONOME DI TRENTO E DI BOLZANO

Nell'odierna Seduta del 10 aprile 2019

VISTO l'articolo 1 della legge 25 ottobre 2017, n.163, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2016-2017;

VISTA la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione);

VISTO lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione), trasmesso dal Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi in data 15 febbraio 2019 e diramato con nota del 19 febbraio 2019;

VISTI gli esiti degli incontri tecnici tenutisi in data 5 marzo e 18 marzo 2019, nel corso dei quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è riservato di approfondire alcuni specifici profili relativi alle richieste formulate dalle Regioni, impegnandosi ad inviare alla Conferenza un documento conclusivo;

CONSIDERATO che il punto, iscritto all'ordine del giorno della Seduta del 7 marzo 2019, è stato rinviato su richiesta delle Regioni;

VISTO il nuovo testo dello schema di provvedimento, trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 27 marzo 2019 e diramato in pari data, in parte modificato in accoglimento di alcune richieste regionali;

VISTA la nota del 27 marzo 2019 del Ministero della Giustizia, diramata in pari data, concernente l'art.11 dello schema di decreto;

CONSIDERATO che il punto, iscritto all'ordine del giorno della Seduta del 28 marzo 2019, è stato nuovamente rinviato su richiesta delle Regioni;

VISTI gli esiti dell'odierna seduta, nel corso della quale le Regioni hanno espresso parere favorevole sul provvedimento, condizionato all'accoglimento degli emendamenti come riportati nel documento consegnato che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.1).



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

CONSIDERATO che, nel corso della odierna seduta il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha accolto le richieste regionali relativamente agli emendamenti, impegnandosi a considerare positivamente la proposta riportata in calce al documento sopra citato;

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

nei termini di cui in premessa, ai sensi dell'articolo 2, comma 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281, sullo schema di decreto legislativo, recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione).

Il Segretario
Cons. Eugenio Gallozzi

Il Presidente
Sen. Erika Stefani



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

19/62/SR02/C4



**POSIZIONE SULLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE
ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA (UE) 2016/797 DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO DELL'11 MAGGIO 2016 RELATIVA
ALL'INTEROPERABILITÀ DEL SISTEMA FERROVIARIO DELL'UNIONE
EUROPEA (RIFUSIONE).**

Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281.

Punto 2) O.d.g. Conferenza Stato-Regioni

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome esprime parere favorevole condizionato all'accoglimento delle seguenti proposte emendative:

Emendamento n. 1

Modificare come segue il comma 2 dell'articolo 15

2. Nella dichiarazione «CE» di verifica di un sottosistema, il richiedente dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che il sottosistema interessato, progettato, costruito e installato in modo da soddisfare i pertinenti requisiti essenziali, è stato sottoposto alle pertinenti procedure di verifica e soddisfa i requisiti della pertinente normativa dell'Unione europea e di tutte le pertinenti norme nazionali. ~~ivi comprese quelle~~ **Per le norme nazionali** di derivazione non strettamente ferroviaria quali i settori della sicurezza elettrica, dell'ingegneria civile, dell'edilizia, della sanità e in materia di protezione antincendio, ~~e che~~ il sottosistema è corredato di tutte le certificazioni e autorizzazioni previste in detta normativa, **allegandole da allegare** alla dichiarazione stessa. La dichiarazione «CE» di verifica e i documenti di accompagnamento sono datati e firmati dal richiedente.

Emendamento n. 2

Al comma 5 dell'articolo 21, alla fine del comma è aggiunto il seguente periodo "Gli esiti della valutazione dell'ANSFISA sono comunicati ad ERA entro 30 giorni dalla trasmissione del fascicolo."

Art. 21

(Autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo)

(Omissis)

5. L'ERA rilascia autorizzazioni di immissione sul mercato per i veicoli che hanno un'area d'uso in uno o più Stati membri. A tal fine l'ERA valuta gli elementi del fascicolo specificati al comma 2, lettere b), c) e d), per verificare la completezza, pertinenza e coerenza del fascicolo in relazione alle STI pertinenti e laddove l'area d'uso comprenda anche il territorio italiano, trasmette il fascicolo del richiedente all'ANSFISA per la

valutazione al fine di verificarne la completezza, pertinenza e coerenza in relazione al comma 2, lettera d), ed agli elementi specificati al comma 2, lettere a), b) e c), in relazione alle pertinenti norme nazionali. **Gli esiti della valutazione dell'ANSFISA sono comunicati ad ERA entro 30 giorni dalla trasmissione del fascicolo.**

Emendamento n. 3

Al comma 1, lettera b), dell'articolo 23 (Controlli preventivi all'utilizzo dei veicoli autorizzati), le parole "entro un termine ragionevole" sono sostituite dalle parole "entro 30 giorni".

Motivazione

L'emendamento è proposto al fine di rendere certe le tempistiche entro le quali il gestore dell'infrastruttura deve le informazioni qualora il registro dell'infrastruttura non esista o sia incompleto.

Emendamento n. 4

Al comma 5 dell'articolo 45 (Registro dell'infrastruttura), dopo le parole "Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,", aggiungere le parole "le Regioni e le Province Autonome,".

Motivazione

L'emendamento è proposto al fine di assicurare in termini non discrezionali l'accesso ai dati relativi al Registro dell'infrastruttura anche alle Regioni e alle Province Autonome.

La Conferenza propone inoltre di valutare l'accogliibilità della seguente ulteriore proposta:

Dopo il comma 3 dell'articolo 11 (Sanzioni relative ai componenti di interoperabilità) aggiungere il seguente comma 4

4. Le sanzioni amministrative di cui ai commi 1 e 2 sono ridotte della metà nel caso non ne conseguano effetti sull'esercizio ferroviario.

Motivazione

L'emendamento proposto mira a non appesantire eccessivamente le sanzioni nel caso di assenza di effetti critici sull'esercizio ferroviario.

Roma, 10 aprile 2019

