

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XV LEGISLATURA —

N. 94

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante: «Attuazione della direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità»

(Parere ai sensi dell'articolo 1, commi 3 e 4, della legge 25 gennaio 2006, n. 29)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato l'11 maggio 2007)

**Attuazione della direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo
e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla interoperabilità
del sistema ferroviario transeuropeo**

RELAZIONE

INDICE

- 1. Premessa3**
- 2. Principi generali4**
- 3. L'articolato del decreto legislativo ed i suoi allegati..... 7**

1. Premessa

Il cosiddetto "secondo pacchetto ferroviario", costituito dalle direttive CE 2004/49, 50 e 51 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, introduce nuove norme in materia di sicurezza, di interoperabilità e di liberalizzazione¹.

Per interoperabilità si intende la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione in sicurezza dei treni senza soluzione di continuità in ambito comunitario, garantendo il necessario livello delle prestazioni.

Lo schema di decreto legislativo oggetto della presente relazione - predisposto in base alla delega concessa all'articolo 1, comma 1 dalla legge 25 gennaio 2006, n. 29 (legge comunitaria 2005) - provvede al recepimento della direttiva 2004/50/CE che modifica la direttiva 96/48/CE (relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità) e la direttiva 2001/16/CE (relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale).

Lo schema in parola, inoltre, provvede ad unificare, aggiornare ed armonizzare, in un unico testo legislativo, le normative nazionali esistenti che stabiliscono le condizioni necessarie a realizzare l'interoperabilità ferroviaria sia delle reti convenzionali che delle linee appartenenti al sistema AV.

Come è noto, infatti, le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE sono state recepite nell'ordinamento italiano - a notevole distanza l'una dall'altra - tramite due decreti legislativi, rispettivamente il d.lgs. n. 299/2001 ed il d.lgs. n. 268/2004.

La direttiva 2004/50/CE, anche in considerazione di quanto emerso nel corso delle prime applicazioni concrete delle citate due direttive comunitarie inerenti l'interoperabilità, ha introdotto alcune modifiche finalizzate, in particolare, ad armonizzare le due disposizioni precedentemente emanate in materia.

¹ La direttiva 2004/49/CE riguarda la sicurezza delle ferrovie comunitarie e reca anche modifiche alle direttive 95/18 (licenze) e 2001/14 (ripartizione capacità), mentre la direttiva 50/2004/CE reca modifiche alle precedenti direttive in materia di interoperabilità ferroviaria del sistema Alta Velocità e del sistema convenzionale (rispettivamente 96/48 e 2001/16) e la direttiva 51/2004/CE modifica la direttiva 91/440 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie. Il recepimento di tali direttive comporta, pertanto, la modifica o la riscrittura delle varie norme con cui sono state recepite nell'ordinamento nazionale le direttive che sono state oggetto di modifica, oltre che, ovviamente la introduzione delle nuove norme in materia di sicurezza delle ferrovie comunitarie. I termini, stabiliti dalle direttive per il recepimento nell'ordinamento nazionale sono il 31/12/2005 per la direttiva 2004/51/CE e il 30/04/2006 per le direttive 2004/49/CE e 2004/50/CE. La direttiva 2004/51/CE è stata di fatto recepita anticipatamente in Italia con l'introduzione, nel corpo del decreto legislativo 188/2003, di norme atte a favorire lo sviluppo del processo di liberalizzazione del settore: articolo 6, paragrafo 1, lettera a), articolo 16, paragrafo 3 e articolo 20 paragrafo 2, lettere c), d) ed e), e paragrafo 8.

In definitiva, quindi, risulta opportuno proporre l'adozione del provvedimento di recepimento in esame che riprende organicamente le disposizioni delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE come modificate dalla direttiva 2004/50/CE nonché le disposizioni contenute nei decreti legislativi n. 299/2001 e n. 268/2004, coordinate, modificate ed integrate in relazione alle misure e alle disposizioni aggiuntive necessarie per conseguire il pieno recepimento delle direttive.

La direttiva 2004/50/CE avrebbe dovuto essere recepita entro aprile del 2006; pertanto, allo stato attuale, è stata aperta dalla Commissione europea una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia ed, evidentemente, tale circostanza rende oltremodo urgente procedere celermente al recepimento della norma.

Ciò, tenuto conto che il recepimento della direttiva di cui trattasi è subordinato al recepimento della direttiva 2004/49/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie che prevede tra l'altro, l'istituzione di un Organismo nazionale per la sicurezza (Agenzia). Infatti, solo dopo aver determinato compiutamente la struttura e le funzioni di detto Organismo, risulta possibile effettuare la ripartizione tra le varie strutture competenti dei compiti previsti dalla direttiva 2004/50/CE in tema di interoperabilità.

2. Principi generali

Le direttive sull'interoperabilità rappresentano l'elemento base di una struttura a tre livelli:

- le direttive propriamente dette in cui vengono indicati gli aspetti normativo-procedurali;
- le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) che devono essere adottate nel quadro stabilito dalla direttiva in cui sono contenuti i principi tecnici per l'interoperabilità dei componenti e dei sottosistemi;
- tutte le specifiche europee ed in particolare le norme europee emanate dagli organismi europei di normalizzazione CEN (Comitato Europeo per la Standardizzazione), CENELEC (Comitato Europeo per la Normalizzazione Elettrotecnica) ed ETSI (Istituto Europeo per la Standardizzazione nelle Telecomunicazioni) pertinenti.

I componenti ed i sottosistemi interoperabili devono essere quindi sottoposti a valutazioni di conformità alle STI ed ai requisiti essenziali, per verificare che gli

stessi siano atti a garantire la circolazione dei treni senza soluzione di continuità ed in sicurezza in tutto il territorio comunitario.

Le direttive, ai fini dell'interoperabilità, considerano il sistema ferroviario transeuropeo, suddiviso, innanzitutto, nel sistema ferroviario ad alta velocità e nel sistema ferroviario convenzionale.

Ciascuno di questi sistemi, a sua volta, è scomposto in sottosistemi corrispondenti a:

- settori di natura strutturale:
 - infrastrutture;
 - energia;
 - controllo-comando e segnalamento;
 - esercizio e gestione del traffico;
 - materiale rotabile,

- e settori di natura funzionale:
 - manutenzione;
 - applicazioni telematiche per i passeggeri e le merci.

Ogni elemento destinato a far parte di uno dei sottosistemi sopra indicati, al fine di garantire un esercizio sicuro ed armonioso ed una gestione efficace del traffico, da cui dipende l'interoperabilità del sistema ferroviario, viene definito "componente di interoperabilità".

Le STI sono elaborate, su mandato della Commissione europea, dall'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) istituita con il Regolamento (CE) n. 881/2004, e specificano i requisiti essenziali che devono essere soddisfatti dai vari sottosistemi (o parti di sottosistemi) e dalle loro interfacce verso gli altri sottosistemi.

Inoltre, le STI indicano i componenti e le interfacce che devono essere oggetto di specifiche europee, nonché le procedure da usare per valutare la conformità dei componenti di interoperabilità ed effettuare la verifica dei sottosistemi.

Per l'elaborazione delle STI, l'ERA istituisce, organizza e guida un certo numero di gruppi di lavoro costituiti da esperti nel settore ferroviario. Poiché, in ambito ministeriale, le competenze di cui trattasi sono suddivise tra il Ministero dei Trasporti (esercizio, comando-controllo e materiale rotabile) e quello delle

Infrastrutture (norme tecniche costruttive delle opere civili), lo schema di decreto legislativo proposto prevede la partecipazione ai citati gruppi di lavoro dei rappresentanti dei due Ministeri, ciascuno in relazione alle rispettive competenze.

Le STI sono quindi approvate dalla Commissione Europea secondo le procedure fissate dall'articolo 21 delle direttive.

Ai fini dell'interoperabilità ciascun componente deve essere:

- sottoposto ad una procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego da parte di specifici organismi notificati;
- munito della dichiarazione CE di conformità redatta dal fabbricante prima dell'immissione sul mercato;

Sempre ai fini dell'interoperabilità, ciascun sottosistema deve essere:

- sottoposto ad una procedura di verifica dell'interoperabilità da parte di un organismo notificato;
- munito della dichiarazione CE di verifica redatta dall'ente appaltante prima che il sottosistema sia immesso in servizio;
- autorizzato ad essere messo in servizio da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria;
- aperto al pubblico esercizio dopo l'acquisizione di tutte le certificazioni, le autorizzazioni ed i permessi necessari;

Ovviamente, inoltre, gli utilizzatori, i gestori della rete e le imprese ferroviarie devono provvedere a gestire, verificare e mantenere nel tempo i componenti e i sottosistemi in maniera conforme ai relativi requisiti essenziali.

La trasposizione delle direttive europee in materia di interoperabilità nella legislazione italiana, verte, soprattutto, sugli aspetti procedurali relativi alla dichiarazione di conformità e/o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità e nella dichiarazione di verifica CE dei sottosistemi.

3. L'articolato del decreto legislativo ed i suoi allegati

Articolo 1- Finalità e campo di applicazione

L'articolo 1 definisce le finalità del decreto, volto a realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario nazionale convenzionale con il corrispondente sistema ferroviario transeuropeo convenzionale in conformità alle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, così come modificate dalla direttiva 2004/50/CE.

Viene definito, quindi, il campo di applicazione della norma che riguarda non solo le fasi che necessarie alla immissione in servizio dei nuovi sottosistemi, ma anche l'eventuale ristrutturazione, il rinnovamento, l'esercizio e la manutenzione degli elementi del sistema che devono rispettare le condizioni necessarie per garantire l'interoperabilità.

Viene inoltre prevista la graduale estensione dell'ambito di applicazione del decreto a tutto il sistema ferroviario convenzionale, inclusi i raccordi di accesso ai principali servizi nei terminali che servono più di un cliente finale, a partire dalla data di entrata in vigore delle pertinenti specifiche tecniche di interoperabilità, attualmente in corso di redazione in sede ERA.

Articolo 2 – Definizioni

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

Articolo 3 - Specifiche tecniche di interoperabilità

L'articolo 3 precisa il concetto che il sistema ferroviario transeuropeo nazionale è suddiviso in sottosistemi, a ciascuno dei quali sono applicate le pertinenti STI.

Le STI sono elaborate, ed eventualmente modificate, dall'ERA su mandato della Commissione.

Il comma 3 dell'articolo prevede che nella fase di elaborazione delle STI presso i gruppi di lavoro organizzati e guidati dall'ERA, possano partecipare, in relazione alle rispettive competenze, rappresentanti del Ministero dei Trasporti e del Ministero delle Infrastrutture.

Articolo 4 – Casi di deroga dall'applicazione delle STI

Vengono stabiliti, in conformità a quanto previsto dalle direttive (96/48/CE e 2001/16/CE, come modificate dalla 2004/50/CE), le specifiche deroghe all'applicazione delle STI.

Il Ministero dei Trasporti, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture, anche su proposta di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria o di un ente appaltante, sentita preliminarmente l'Agenzia nazionale per la sicurezza del trasporto ferroviario per gli aspetti di competenza, può attivare la prevista procedura di deroga.

Articolo 5 – Componenti d'interoperabilità

L'articolo 5 riporta le disposizioni concernenti i componenti d'interoperabilità.

Il sistema ferroviario nazionale interoperabile è realizzabile solo a condizione che vengano utilizzati componenti d'interoperabilità che consentano di soddisfare i requisiti essenziali. E' necessario, dunque, garantire la conformità di detti componenti con riferimento alle pertinenti STI ed alle specifiche europee.

Tale conformità sarà attestata dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nell'Unione europea o da chiunque altro immetta sul mercato i componenti con la dichiarazione CE di conformità e/o idoneità all'impiego, previa valutazione di conformità o di idoneità all'impiego eseguita da un organismo notificato.

A garanzia di un corretto sviluppo del sistema interoperabile ed in ottemperanza a quanto richiesto nelle direttive, viene previsto il divieto di immissione sul mercato di componenti muniti di irregolare dichiarazione CE di conformità all'impiego o privi della stessa ed il divieto di utilizzo di detti componenti in maniera difforme alla loro destinazione. Le violazioni, salvo che il fatto costituisca reato, sono punite con sanzioni amministrative (commi 8 e 9).

Per tenere conto delle norme di salvaguardia contenute nell'articolo 12 della direttiva, è stata inserita una procedura tesa ad accertare, attraverso un processo di rinvio ad una decisione della Commissione Europea, quali possano essere i motivi tecnici per i quali un componente, pur munito di dichiarazione di conformità CE ed utilizzato in modo conforme, rischi eventualmente di non soddisfare alcuni requisiti essenziali. Tale procedura consente, in tal caso, l'assunzione dei provvedimenti necessari a limitare l'impiego del componente ritenuto difforme.

E' prevista, inoltre, la possibilità di chiedere alla Commissione di ritirare parzialmente o totalmente specifiche europee che non soddisfano i requisiti essenziali di interoperabilità.

Articolo 6 – Sottosistemi

Viene stabilito che il sistema ferroviario transeuropeo nazionale è realizzabile solo a condizione che vengano installati sottosistemi conformi ai requisiti essenziali ad essi applicabili. Tale conformità è attestata dall'ente appaltante o dal suo mandatario stabilito nell'Unione europea con la dichiarazione CE di verifica, previa l'esecuzione della procedura di verifica CE eseguita da un organismo notificato.

La procedura di verifica CE eseguita dall'organismo notificato comprende anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato, sulla scorta delle informazioni disponibili nella pertinente STI.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del trasporto ferroviario autorizza la messa in servizio dei sottosistemi. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema in esercizio, l'Agenzia decide circa la necessità di una nuova autorizzazione. Tale autorizzazione è necessaria ogni qualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato possa risentirne.

La stessa Agenzia può richiedere l'esecuzione di verifiche supplementari qualora ritenga, anche su segnalazione del gestore dell'infrastruttura o delle imprese ferroviarie, che un sottosistema in esercizio munito della dichiarazione CE di verifica, corredata della documentazione tecnica, non soddisfi interamente le disposizioni del decreto ed, in particolare, i requisiti essenziali ai fini dell'interoperabilità.

Al comma 13 è posto il divieto di utilizzare un sottosistema in modo difforme dalla sua destinazione. La violazione, salvo che il fatto costituisca reato, è punita con sanzioni amministrative.

Articolo 7 – Organismi notificati

L'articolo 7 regola l'attività degli "organismi notificati" e i requisiti che essi devono soddisfare per essere autorizzati ad adempiere ai compiti di valutazione di cui si è detto nell'illustrare gli articoli 5 e 6 del decreto.

Come richiesto dalle direttive, gli organismi che intendono essere notificati devono essere in possesso dei requisiti riportati nell'allegato VII del decreto; la

valutazione di tali requisiti è condotta dal Ministero dei Trasporti sulla base della documentazione prevista nell'allegato VIII del decreto.

L'articolo riporta la procedura da seguire per il riconoscimento degli organismi notificati e dei laboratori dei quali gli stessi organismi intendono avvalersi.

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

L'esito della verifica è motivatamente comunicato al richiedente entro il termine di centoventi giorni dalla ricezione della domanda. In caso di esito positivo, il provvedimento autorizzatorio è pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana; il Ministero dello Sviluppo Economico informa la Commissione e gli altri Stati membri in merito agli organismi che sono stati abilitati.

Articolo 8 – Rinnovo

Viene espressa la validità quinquennale del riconoscimento rilasciato all'organismo notificato, di cui si è detto in merito all'articolo 7 del decreto.

L'organismo può richiedere il rinnovo di detto riconoscimento con sei mesi di anticipo rispetto alla data di scadenza. Il rinnovo segue l'iter procedurale relativo al rilascio del primo riconoscimento, concludendosi con un nuovo provvedimento in caso di esito positivo, ovvero con il diniego, nel caso di esito negativo dell'istruttoria tesa ad accertare il mantenimento dei requisiti richiesti.

Articolo 9 – Attività di vigilanza

L'articolo 9 dispone in merito alla vigilanza sugli organismi notificati, che è assicurata dal Ministero dei trasporti attraverso visite e verifiche a campione sulle certificazioni rilasciate, che potranno essere avviate anche su segnalazione dei soggetti preposti all'utilizzazione dei sottosistemi o dei componenti. Gli organismi notificati, pertanto, sono obbligati a comunicare all'amministrazione competente le certificazioni emesse con annessi i risultati delle prove eseguite.

Le visite di vigilanza sugli organismi notificati vengono effettuate con periodicità almeno annuale.

Articolo 10 – Sospensione e revoca

Viene previsto che l'attività di ispezione e vigilanza si possa concretizzare, in caso di esito negativo, nella sospensione o nella revoca del riconoscimento.

Ricorre la sospensione da uno a sei mesi in caso di accertamento di gravi o ripetute irregolarità dell'organismo notificato nell'attività di valutazione o verifica. Nel caso di perdita dei requisiti prescritti o nel caso in cui non vengano rimosse le irregolarità che hanno portato al provvedimento di sospensione del riconoscimento ricorre invece la revoca dello stesso.

Articolo 11 – Disposizioni finanziarie

Con l'articolo 11 viene precisato che, in ottemperanza all'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52 ed all'articolo 9 della legge 4 febbraio 2005, n. 11, le spese relative alle procedure finalizzate al riconoscimento degli organismi notificati, al rinnovo ed ai successivi controlli sono a carico degli organismi stessi.

Viene disposto, inoltre, che con uno o più decreti del Ministro dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, vengano determinate ed aggiornate, ogni due anni, le tariffe per le attività di cui trattasi, nonché le modalità di versamento di tali somme all'entrata del bilancio dello Stato.

Articolo 12 – Registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile

L'articolo 12 riporta le disposizioni per la pubblicazione annuale dei registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile.

Il monitoraggio del sistema interoperabile è garantito dalla corretta informazione che i gestori devono attuare con la pubblicazione annuale dei registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile, indicanti le caratteristiche principali degli stessi e la loro concordanza con le caratteristiche previste dalle relative STI.

Articolo 13 – Registro di immatricolazione del materiale rotabile

Nel quadro delle disposizioni relative alla sicurezza della circolazione, viene previsto che l'Agenzia nazionale per la sicurezza del trasporto ferroviario assicuri, al fine di un'identificazione univoca, che a ciascun veicolo venga attribuito un codice alfanumerico, al momento in cui ne autorizza la messa in servizio.

Tale codice deve figurare in un registro di immatricolazione nazionale istituito presso la medesima Agenzia che deve essere accessibile alle autorità preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi comunitari nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolazione, all'ERA, alle imprese ferroviarie ed ai gestori delle infrastrutture.

Articolo 14 – Realizzazione di infrastrutture

La disposizione in parola è volta a dare attuazione alle direttive comunitarie 96/48 CE e 2001/16/CE, come modificate dalla direttiva 2004/50/CE, per la parte di competenza del Ministero delle infrastrutture, al fine di garantire l'interoperabilità nella realizzazione di infrastrutture ferroviarie transeuropee nazionali ad alta velocità e convenzionali con i corrispondenti sistemi ferroviari transeuropei ad alta velocità e convenzionali.

L'intervento del Ministero delle infrastrutture sia nella definizione a livello comunitario delle specifiche tecniche per l'interoperabilità e, pertanto, nella determinazione di tutte le condizioni che ogni componente di interoperabilità deve soddisfare, dei requisiti essenziali per ciascun sottosistema interessato, nonché della procedura da seguire per la valutazione di conformità e idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità medesimi, che nell'attività di vigilanza del rispetto delle STI per le parti riguardanti le caratteristiche costruttive relative alla sede ferroviaria ed alle opere d'arte, comporta la necessaria costituzione di una nuova struttura organizzativa interna titolare delle competenze attribuite al Ministero solo ora e con i contenuti specifici previsti dai provvedimenti di origine comunitaria in esame. Al punto che resta di tutta evidenza che condizione essenziale per l'effettiva e fedele attuazione della direttiva 2004/50/CE è la individuazione di una struttura organizzativa a ciò espressamente dedicata, in virtù della elevata specializzazione tecnica che si richiede per i compiti di individuazione delle regole tecniche richieste nella fase realizzativa, le connesse verifiche, ovviamente per quanto di competenza del Ministero delle infrastrutture, nonché per il concorso alla elaborazione di STI condivise a livello europeo ed effettivamente congruenti con l'obiettivo finale posto dalla direttiva in oggetto.

Alla costituenda Direzione generale è, pertanto, attribuito il compito di garantire il raggiungimento effettivo e sostanziale dell'obiettivo della interoperabilità della infrastruttura nella fase realizzativa dei progetti di investimento nel settore ferroviario, con la imprescindibile attuazione altresì delle connesse disposizioni derivanti dalla direttiva 2004/49/CE.

Per garantire la neutralità finanziaria della disposizione, si prevede che con il regolamento di organizzazione del Ministero di imminente emanazione dovrà essere garantita la relativa compensazione degli effetti finanziari, provvedendo alla soppressione di corrispondenti posizioni dirigenziali anche in deroga all'articolo 1, comma 8-*bis* del decreto legge 18 maggio 2006, n. 181, superando l'obbligo di mantenimento dell'assetto dipartimentale per il Ministero delle infrastrutture, pertanto destinato ad essere articolato in direzioni generali come strutture di primo livello, in coerenza con l'esigenza di rispetto di esigenze di efficienza e razionalizzazione finanziaria alla luce dell'assetto derivante all'esito dello scorporo del Ministero delle infrastrutture e trasporti nei due Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 15 – Disposizioni transitorie e finali

In accordo a quanto stabilito nella direttiva 2004/49/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie (e nel redigendo schema di recepimento della stessa), in questo articolo viene individuata l'Agenzia nazionale per la sicurezza del trasporto ferroviario quale soggetto preposto ad autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi del sistema ferroviario transeuropeo nazionale.

I gestori dell'infrastruttura aprono al pubblico esercizio le linee ferroviarie e gli impianti, nuovi o sostanzialmente modificati, dopo aver acquisito le certificazioni, le autorizzazioni e tutti i permessi necessari.

Come richiesto dalle direttive, inoltre, in mancanza o in attesa dell'adozione delle STI, si dispone che i Ministeri dei Trasporti e delle Infrastrutture, ciascuno per le parti di relativa competenza, inviino alla Commissione un elenco delle norme tecniche in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali di ogni sottosistema.

Per tener quindi conto dell'attuale situazione transitoria, al comma 3 è previsto che, in attesa dell'adozione delle STI, la valutazione della conformità alle specifiche tecniche e l'idoneità all'impiego dei componenti interoperabili, nonché la verifica di conformità alle disposizioni vigenti di un sottosistema interoperabile, continuino ad essere svolte dal gestore dell'infrastruttura nazionale.

Infine, si dispone che, a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto di cui trattasi, vengano abrogati il decreto legislativo 24 maggio 2001, n. 299 ed il decreto legislativo 30 settembre 2004, n. 268, che, come già detto, recepiscono le direttive inerenti l'interoperabilità ferroviaria prima che venissero attuate le modifiche introdotte dalla direttiva 2004/50/CE. Restano validi, ovviamente, i

provvedimenti adottati ai sensi dei decreti legislativi che vengono soppressi. Inoltre, è garantita la continuità dei procedimenti in corso alla data di entrata in vigore del nuovo decreto legislativo, che non modifica le procedure già adottate in merito al rilascio del titolo autorizzatorio per gli organismi che intendono essere notificati.

Articolo 16 – Norma di salvaguardia

L'articolo dispone che dall'attuazione del decreto di cui trattasi non derivino nuovi o maggiori oneri né minori entrate a carico del bilancio dello Stato.

Relazione tecnica

Con l'articolo 14 del provvedimento in esame si provvede alla costituzione di una nuova struttura organizzativa del Ministero delle infrastrutture titolare delle competenze attribuite al Ministero solo ora e con i contenuti specifici previsti dai provvedimenti di origine comunitaria in esame.

La necessità assoluta e non altrimenti derogabile per la costituzione della nuova struttura si coglie in virtù della elevata specializzazione tecnica che si richiede per i compiti di individuazione delle regole tecniche richieste nella fase realizzativa, le connesse verifiche, ovviamente per quanto di competenza del Ministero delle infrastrutture, nonché per il concorso alla elaborazione di STI condivise a livello europeo ed effettivamente congruenti con l'obiettivo finale posto dalla direttiva in oggetto. Compiti che fino ad ora non erano svolti da alcuna delle strutture già operanti presso il Ministero delle infrastrutture e che comportano una ingente e innovativa mole di lavoro: si pensi alla necessità di analisi, verifica e monitoraggio costante durante tutta la fase di elaborazione progettuale e di successiva realizzazione delle infrastrutture interessate; compiti, questi ultimi, fino ad ora sconosciuti alla struttura ministeriale (a qualunque struttura ministeriale) e che invece per effetto della necessità di attuazione delle direttive comunitarie in argomento incombono come una ineludibile necessità, a pena delle onerose (non solo finanziariamente) conseguenze derivanti nell'ipotesi di avvio di una procedura di infrazione comunitaria. Al riguardo si segnala che il termine di recepimento della direttiva è giunto a scadenza nell'aprile 2006, e i competenti organi comunitari hanno già dato avvio alle attività propedeutiche alla formalizzazione della descritta procedura di infrazione, in mancanza di coerenti provvedimenti dello Stato italiano.

Alla costituenda Direzione generale è, pertanto, attribuito il compito di garantire il raggiungimento effettivo e sostanziale dell'obiettivo della interoperabilità della infrastruttura nella fase realizzativa dei progetti di investimento nel settore ferroviario, in coerenza altresì con le esigenze di sicurezza infrastrutturale nella fase realizzativa.

Per garantire la neutralità finanziaria della disposizione, si prevede che con il regolamento di organizzazione del Ministero di imminente emanazione dovrà essere garantita la relativa compensazione degli effetti finanziari, provvedendo alla soppressione di corrispondenti (in termini finanziari) posti di funzione, anche in deroga all'articolo 1, comma 8-bis del decreto legge 18 maggio 2006, n. 181, superando così l'obbligo di mantenimento dell'assetto dipartimentale per il Ministero delle infrastrutture, destinato invece ad articolarsi in direzioni generali quali strutture di primo livello, in coerenza con l'esigenza di rispetto di esigenze di efficienza e razionalizzazione finanziaria alla luce dell'assetto derivante all'esito dello scorporo del Ministero delle infrastrutture e trasporti nei due Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti. In altri termini, con il superamento dell'assetto dipartimentale, si conseguono risparmi di spesa corrispondenti agli oneri attualmente sostenuti con il mantenimento della suddetta organizzazione dipartimentale. In sede di adozione del regolamento di organizzazione del Ministero, nel disegnare il nuovo assetto complessivo ed organico del Ministero, si provvederà alla concreta attivazione della nuova direzione generale e al conseguente riassetto dell'intera organizzazione ministeriale, sulla base ovviamente dell'equilibrio finanziario derivante dalla sopra indicata operazione di risparmio di spesa.

Allo stato il Ministero delle infrastrutture è articolato su due dipartimenti. Alle indicate posizioni dirigenziali di primo livello deve altresì aggiungersi quella di cui all'articolo 9, comma 5, del decreto del Presidente della Repubblica 2 luglio 2004, n. 184. Ovviamente, in sede di effettiva definizione dell'assetto organizzativo del Ministero delle infrastrutture (con l'indicato regolamento), come risultante dall'applicazione dell'articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, verranno compiutamente fissati i termini finanziariamente neutri per la prevista operazione di compensazione degli effetti finanziari, secondo le valutazioni tecniche del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

All'interno della indicata struttura, peraltro, concretamente istituita solo con la indicata compensazione finanziaria da operare in sede di regolamento di organizzazione del Ministero, come detto, sono destinati ad operare uffici dirigenziali di secondo livello già esistenti nell'ambito del Ministero, senza ulteriori oneri a carico del bilanci dello Stato, e semplicemente individuati nell'esercizio del potere organizzatorio interno di ciascuna amministrazione, senza aggravii di sorta per il bilancio dello Stato e senza la costituzione di nuovi uffici dirigenziali non generali, come espressamente previsto dal testo della disposizione in esame.

Va segnalato, infine, che l'attuazione della direttiva non comporta alcun onere a carico della finanza pubblica anche per le disposizioni contenute negli articoli da 1 a 13 e per l'articolo 15.

P
LB
Sari
Verifica del Ministero dell'economia e delle finanze
Dipartimento Ragioneria Generale dello Stato ai sensi e per
gli effetti dell'art. 11-ter della legge 5 agosto 1978 n. 468
provvedimento privo di effetti finanziari

IL RAGIONIERE GENERALE DELLO STATO

L

Conto

28 MAG. 2007

Fanno parte integrante del decreto i seguenti allegati:

- l'allegato Ia definisce il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;
- l'allegato Ib definisce il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
- l'allegato IIa definisce i sottosistemi relativi al sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;
- l'allegato IIb definisce i sottosistemi relativi al sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
- l'allegato IIIa riporta i requisiti essenziali relativi al sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;
- l'allegato IIIb riporta i requisiti essenziali relativi al sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
- l'allegato IV stabilisce il campo d'applicazione e il contenuto della dichiarazione CE di conformità e idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità;
- l'allegato V concerne la dichiarazione CE di verifica dei sottosistemi;
- l'allegato VI riguarda la procedura di verifica dei sottosistemi;
- l'allegato VII riporta i criteri minimi che gli organismi devono possedere per essere notificati;
- l'allegato VIII riporta lo schema di domanda per il riconoscimento degli organismi ai fini della notifica;
- l'allegato IX riguarda le verifiche della conformità di componenti e sottosistemi per i quali è richiesta una specifica qualificazione del personale tecnico;
- l'allegato X concerne le competenze ed attrezzature specifiche per i laboratori di prova in campo ferroviario.

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2004/50/CE IN MATERIA DI INTEROPERABILITÀ DEL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE ED AD ALTA VELOCITÀ

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la direttiva la direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;

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

Vista la direttiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio;

Visto il decreto legislativo 24 maggio 2001, n. 299, recante attuazione della direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;

Visto il decreto legislativo 30 settembre 2004, n. 268, recante attuazione della direttiva 2001/16/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;

Vista la legge 25 gennaio 2006, n. 29, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2005, ed in particolare l'articolo 1 e l'allegato B;

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

Visto l'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52, legge comunitaria 1994;

Visti gli articoli 9 e 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11;

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

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

Visto il regolamento (CE) n. 881/2004 che stabilisce, tra l'altro, la necessità di potenziare l'interoperabilità della rete transeuropea e la conseguente necessità che i nuovi progetti di investimento promossi dal Ministero delle infrastrutture di concerto con il Ministero dei trasporti rispettino l'obiettivo della interoperabilità;

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

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

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

E m a n a

il seguente decreto legislativo:

Art. 1

(Finalità e campo di applicazione)

1. Il presente decreto definisce le condizioni necessarie a realizzare l'interoperabilità dei sistemi ferroviari transeuropei nazionali ad alta velocità e convenzionali con i corrispondenti sistemi ferroviari transeuropei ad alta velocità e convenzionali come definiti negli allegati Ia e Ib, stabilite dalla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001 e dalla direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996, così come modificate dalla direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004.
2. Le condizioni di cui al comma 1 riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovamento, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di detti sistemi, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio ed alla manutenzione.
3. L'ambito di applicazione del presente decreto è progressivamente esteso a tutto il sistema ferroviario convenzionale, inclusi i raccordi ferroviari di accesso ai principali servizi nei terminali e nei porti che servono o potrebbero servire più di un cliente finale, ad eccezione delle infrastrutture e del materiale rotabile destinati ad un uso strettamente locale, storico o turistico o delle infrastrutture che sono isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, e fatte salve le deroghe all'applicazione delle STI elencate nell'Articolo 4. Il presente decreto è applicato alle parti della rete convenzionale non ancora contemplate dal comma 1, solo a decorrere dalla data di entrata in vigore delle STI corrispondenti e per gli ambiti di applicazione da esse fissati. Il presente comma non si applica in caso di progetti in una fase avanzata di sviluppo o che formino oggetto di un contratto in corso di esecuzione al momento della pubblicazione del pertinente gruppo di STI.
4. Oltre a quelle indicate al comma 2, le condizioni di cui al comma 1 riguardano, per ogni sottosistema, i parametri, i componenti di interoperabilità, le interfacce e le procedure, nonché la coerenza globale dei sistemi ferroviari nazionali, convenzionale e ad alta velocità, necessari per realizzare l'interoperabilità.
5. Gli allegati costituiscono parte integrante del presente decreto. Alle eventuali modifiche di ordine tecnico ed esecutivo degli allegati, apportate a livello comunitario,

è data attuazione con decreto del Ministro dei trasporti, sentito il Ministro delle infrastrutture, ai sensi dell'articolo 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11.

Art. 2

(Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) direttive: la direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e successive modifiche ed integrazioni e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e successive modifiche ed integrazioni;

b) sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità: il sistema ferroviario di cui all'allegato Ia, costituito dalle infrastrutture ferroviarie che comprendono le linee e gli impianti fissi, della rete transeuropea di trasporto, costruite o modificate per essere percorse ad alta velocità ed i materiali rotabili che, con tale modalità, utilizzano dette infrastrutture;

c) sistema ferroviario transeuropeo convenzionale: il sistema ferroviario di cui all'allegato Ib, costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete transeuropea di trasporto costruite o adattate per il trasporto ferroviario convenzionale ed il trasporto ferroviario combinato, e dal materiale rotabile progettato per percorrere dette infrastrutture;

d) sistema ferroviario transeuropeo nazionale ad alta velocità: la parte del sistema ferroviario europeo ad alta velocità costituita dalle infrastrutture definite nell'allegato I, sezione 3, punto 3.8 della Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996, e dai materiali rotabili che utilizzano dette infrastrutture ad alta velocità. Nel territorio nazionale il sistema ferroviario ad alta velocità coincide con il sistema ferroviario ad alta capacità;

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

f) sistema ferroviario transeuropeo nazionale: il sistema ferroviario costituito dai sistemi di cui alle precedenti lettere d) ed e);

g) interoperabilità: la capacità dei sistemi ferroviari transeuropei ad alta velocità e convenzionale di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità dei treni garantendo il livello di prestazioni richiesto per le linee; tale capacità si fonda sull'insieme delle prescrizioni regolamentari, tecniche ed operative che debbono essere soddisfatte per ottemperare ai requisiti essenziali;

h) sottosistemi: il risultato della divisione dei sistemi ferroviari transeuropei ad alta velocità e convenzionale come indicato negli allegati IIa e IIb; tali sottosistemi, i cui

requisiti essenziali sono definiti negli allegati IIIa e IIIb, sono di natura strutturale (infrastrutture, energia, controllo-comando e segnalamento, esercizio e gestione del traffico, materiale rotabile) o funzionale (manutenzione, applicazioni telematiche per i passeggeri e le merci);

i) 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. Il concetto di «componente» comprende i beni materiali e immateriali, quali il software;

j) requisiti essenziali: l'insieme delle condizioni di cui agli allegati IIIa e IIIb che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e convenzionale, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce;

k) specifica europea: una specifica tecnica comune, un'omologazione tecnica europea o una norma nazionale che recepisce una norma europea, quali definite all'articolo 1, paragrafi 8, 9, 10, 11 e 12, della direttiva 93/38/CEE;

l) specifiche tecniche di interoperabilità (denominate STI): le specifiche di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità;

m) Organismo notificato: l'organismo incaricato di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istruire la procedura di verifica CE dei sottosistemi;

n) parametro fondamentale: ogni condizione regolamentare, tecnica o operativa critica per l'interoperabilità e che deve essere oggetto di una decisione o di una raccomandazione secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2 delle direttive 96/48/CE e successive modifiche e 2001/16/CE e successive modifiche, prima dello sviluppo di progetti completi di STI;

o) caso specifico: ogni parte del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e del sistema transeuropeo ad alta velocità che necessita di disposizioni particolari nelle STI, temporanee o definitive, a causa di limitazioni geografiche, topografiche, di ambiente urbano o di coerenza rispetto al sistema esistente. Ciò può comprendere in particolare le linee e reti ferroviarie isolate dalla rete del resto della Comunità, la sagoma, lo scartamento o l'interasse fra i binari e, per il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, anche il materiale rotabile destinato ad un uso strettamente locale, regionale o storico e il materiale rotabile in provenienza o a destinazione di paesi terzi, che non attraversi la frontiera tra due Stati membri;

p) ristrutturazione: lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che migliora l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

q) sostituzione nell'ambito di una manutenzione: sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nell'ambito di una manutenzione preventiva o correttiva;

r) rinnovo: lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

- s) sistema ferroviario esistente: l'insieme costituito dalle infrastrutture ferroviarie nazionali convenzionale e ad alta velocità, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente e il materiale rotabile di ogni categoria e origine che percorre dette infrastrutture.
- t) messa in servizio: insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema è messo nello stato di funzionamento di progetto;
- u) gestore dell'infrastruttura: qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione di una infrastruttura ferroviaria, e della gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura e della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore di una infrastruttura o di parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie e nazionali vigenti;
- v) Gestore dell'infrastruttura nazionale: il soggetto indicato agli articoli 3, comma 1, lettera h), e 11 del D. lgs. n. 188 dell'8 luglio 2003;
- w) ente appaltante: ogni soggetto, responsabile della realizzazione di un sottosistema, tenuto al rilascio della dichiarazione di verifica CE di cui all'allegato V, previo espletamento della relativa procedura effettuata dall'organismo notificato al quale la stessa è stata aggiudicata o, comunque, affidata dal predetto soggetto, secondo quanto disposto dall'articolo 6;
- x) impresa ferroviaria: qualsiasi impresa titolare di una licenza ai sensi del D.lgs. 8 luglio 2003 n. 188, e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o di passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;
- y) Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (di seguito Agenzia): l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE;
- z) Agenzia ferroviaria europea (di seguito ERA): Agenzia comunitaria per la sicurezza e l'interoperabilità ferroviaria.

Art. 3

(Specifiche tecniche di interoperabilità)

1. Il sistema ferroviario transeuropeo nazionale è suddiviso nei sottosistemi definiti negli allegati IIa e IIb.
2. Fatto salvo quanto previsto all'articolo 4, per ogni sottosistema è applicata la relativa STI, ovvero le relative STI se un sottosistema è oggetto di più STI e una STI può abbracciare vari sottosistemi.
3. Le STI e le loro successive modifiche sono elaborate su mandato della Commissione sotto la responsabilità dell'ERA. Nella fase di elaborazione delle STI presso i gruppi di lavoro organizzati e guidati dall'ERA ai sensi degli articoli 3 e 12 del Regolamento (CE) n. 881/2004, partecipano, in relazione alle rispettive competenze, rappresentanti

del Ministero dei trasporti e del Ministero delle infrastrutture. In particolare il Ministero delle infrastrutture è competente in materia di norme tecniche costruttive relative alle opere civili.

4. La conformità di ogni sottosistema alle STI é costantemente garantita nel corso dell'utilizzazione di ciascun sottosistema.

Art. 4

(Casi di deroga dall'applicazione delle STI)

1. Una o più STI, incluse quelle relative al materiale rotabile, possono non essere applicate nei casi e nelle condizioni seguenti:
 - a) per un progetto di realizzazione di una nuova linea o di ristrutturazione di una linea esistente o per ogni elemento di cui all'articolo 1, commi 1 e 2, che si trovi in uno stadio avanzato di sviluppo o che formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione al momento della pubblicazione delle STI;
 - b) per un progetto di rinnovamento o di ristrutturazione di una linea esistente quando la sagoma, lo scartamento o l'interasse dei binari o la tensione elettrica previsti dalle STI sono incompatibili con quelli della linea esistente;
 - c) per un progetto di realizzazione di una nuova linea o per un progetto concernente il rinnovamento o la ristrutturazione di una linea esistente realizzato nel territorio dello Stato quando la rete ferroviaria di quest'ultimo é interclusa o isolata, per la presenza del mare, dalla rete ferroviaria del resto della Comunità;
 - d) per ogni progetto concernente il rinnovamento, l'estensione o la ristrutturazione di una linea esistente, quando l'applicazione delle STI compromette la redditività economica del progetto e/o la coerenza del sistema ferroviario nazionale;
 - e) quando, in seguito ad un incidente o ad una catastrofe naturale, le condizioni di ripristino rapido della rete non consentono dal punto di vista economico o tecnico l'applicazione parziale o totale delle STI corrispondenti;
 - f) per vagoni in provenienza o a destinazione di un Paese terzo nel quale lo scartamento dei binari é diverso da quello della principale rete ferroviaria della Comunità.
2. Il Ministero dei trasporti, di concerto con il Ministero delle infrastrutture ad esclusione dei casi di cui al comma 1, lettera f), anche su proposta di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria o di un ente appaltante, sentita preliminarmente l'Agenzia per gli aspetti riguardanti la sicurezza della circolazione, può avvalersi della facoltà di cui al comma 1 comunicando alla Commissione europea la proposta motivata di deroga. Detta proposta é corredata di un fascicolo contenente l'indicazione delle STI o delle parti di esse che si chiede di non applicare e le corrispondenti specifiche tecniche che si ritiene di applicare.
3. Il Ministero dei trasporti comunica a tutte le parti interessate le deroghe autorizzate dalla Commissione europea e le eventuali raccomandazioni della Commissione stessa sulle specifiche che devono essere applicate.

Art. 5

(Componenti d'interoperabilità)

1. I componenti di interoperabilità sono considerati conformi ai pertinenti requisiti essenziali se muniti della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, i cui elementi sono indicati nell'allegato IV.
2. Ogni componente di interoperabilità è sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nella pertinente STI ed è munito del relativo certificato.
3. Si ritiene che un componente d'interoperabilità soddisfi i requisiti essenziali se è conforme alle condizioni stabilite dalla relativa STI o alle specifiche europee elaborate per soddisfare tali condizioni. I componenti di interoperabilità sono sottoposti a interventi di verifica e manutenzione da parte degli utilizzatori, atti ad accertare e garantire, nel tempo, il mantenimento dei requisiti essenziali.
4. La valutazione di conformità o di idoneità all'impiego del componente d'interoperabilità è effettuata da un organismo notificato a richiesta del fabbricante o del suo mandatario stabilito nell'Unione europea.
5. La dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità è redatta, prima dell'immissione sul mercato, dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nell'Unione europea, applicando le disposizioni previste dalle STI.
6. Se i componenti d'interoperabilità sono oggetto di altre direttive comunitarie concernenti altri aspetti, la dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego di cui al presente decreto deve indicare che i componenti d'interoperabilità rispondono anche ai requisiti di queste altre direttive.
7. Gli obblighi di cui ai commi 4, 5 e 6, qualora non assolti dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità Europea, sono a carico di chiunque immette sul mercato i componenti d'interoperabilità o assembla i medesimi componenti o parti degli stessi di diversa origine, o fabbrica i componenti per uso proprio.
8. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque immetta sul mercato componenti di interoperabilità privi di requisiti essenziali o con irregolare dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego o privi della stessa è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro.
9. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque installi ed utilizzi componenti di interoperabilità in modo difforme dalla loro destinazione è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro.
10. Le disposizioni di cui ai commi 8 e 9 non ostano all'immissione sul mercato di tali componenti per altre applicazioni.
11. Se un gestore dell'infrastruttura, un'impresa ferroviaria o un ente appaltante, constata che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato in esercizio conformemente alla sua destinazione rischia di non soddisfare i requisiti essenziali, adotta, per quanto

di competenza, ogni misura urgente necessaria per limitarne il campo di applicazione o per vietarne l'impiego, ed informa immediatamente il Ministero dei trasporti e l'Agenzia.

12. Qualora l'Agenzia, anche su indicazione di un gestore dell'infrastruttura, un'impresa ferroviaria o un ente appaltante, ritenga che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato in esercizio conformemente alla sua destinazione rischia di non soddisfare i requisiti essenziali, adotta le misure necessarie per limitarne il campo di applicazione, per vietarne l'impiego o finalizzate a ritirarlo dal mercato, ed informa immediatamente il Ministero dei trasporti, e il Ministero delle infrastrutture per i profili tecnici di competenza, esponendone i motivi e precisando, in particolare, se la non conformità deriva da un'inosservanza dei requisiti essenziali, da una scorretta applicazione delle specifiche europee (a condizione che sia invocata l'applicazione di queste specifiche) o da una carenza delle specifiche europee. In quest'ultimo caso la comunicazione è inviata anche al Ministero dello sviluppo economico.
13. Il Ministero dei trasporti informa immediatamente la Commissione europea delle misure adottate e delle motivazioni di cui al comma 12.
14. Il Ministero dei trasporti adotta, nei casi di cui al comma 12, provvedimenti conformi alle conclusioni comunicate dalla Commissione europea.
15. Qualora risulti, anche su indicazione dell'Agenzia, di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria, di un ente appaltante o di un fabbricante, che determinate specifiche europee utilizzate, direttamente o indirettamente, ai fini delle attività regolate dalle direttive non soddisfano i requisiti essenziali, il Ministero dei trasporti richiede alla Commissione l'attivazione della procedura di cui all'articolo 11 delle direttive.
16. Nei casi di irregolarità di cui al comma 8 e, comunque, in tutti i casi in cui risulti che il componente di interoperabilità non è conforme ai requisiti essenziali o non è idoneo all'impiego, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nell'Unione europea o l'utilizzatore del componente provvedono alla sua regolarizzazione ai sensi del presente decreto. Qualora la non conformità persista si procede in conformità a quanto riportato ai commi 12, 13 e 14.
17. I provvedimenti di cui ai commi 11, 12 e 14 sono motivati e comunicati al fabbricante o ai suoi mandatarî stabiliti nell'Unione europea e all'utilizzatore, che sono tenuti a sostenere tutte le spese conseguenti ai medesimi provvedimenti.

Art. 6

(Sottosistemi)

1. Si considerano interoperabili e conformi ai requisiti essenziali ad essi applicabili i sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo nazionale muniti della dichiarazione CE di verifica di cui all'allegato V.
2. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie assicurano, ciascuno per la propria parte di sistema, al momento in cui i sottosistemi sono integrati nel sistema, la coerenza di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono integrati.

3. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie assicurano, ciascuno per la propria parte di sistema, la gestione e il mantenimento dei sottosistemi conformemente ai relativi requisiti essenziali ricorrendo, a tal fine, alle procedure di valutazione e di verifica previste nelle pertinenti STI strutturali e funzionali. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie verificano, al momento della messa in servizio e in seguito regolarmente, che i sottosistemi siano gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali ad essi applicabili.
4. La verifica dell'interoperabilità nel rispetto dei requisiti essenziali di un sottosistema di natura strutturale costitutivo dei sistemi ferroviari transeuropei ad alta velocità e convenzionale é compiuta con riferimento alle relative STI, se esistenti.
5. La dichiarazione CE di verifica di cui al comma 1 é redatta, prima che il sottosistema sia immesso in servizio, dall'ente appaltante o dal suo mandatario stabilito nell'Unione europea, previo svolgimento della procedura di verifica CE di cui all'allegato VI.
6. La procedura di verifica CE é effettuata ai sensi dell'articolo 18, comma 2 delle direttive da un organismo notificato, a richiesta dell'ente appaltante o del suo mandatario stabilito nell'Unione europea. Detta procedura comprende anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato, sulla scorta delle informazioni disponibili nella relativa STI e nei registri di cui all'articolo 12.
7. L'ente appaltante o il suo mandatario stabilito nell'Unione europea che richiede a un organismo notificato di istruire la procedura di verifica CE di un sottosistema strutturale mette a disposizione dello stesso organismo la documentazione tecnica necessaria relativa alle caratteristiche del sottosistema.
8. All'organismo notificato compete la preparazione della documentazione tecnica di accompagnamento alla dichiarazione CE di verifica di cui all'allegato VI. La documentazione tecnica deve contenere tutti i documenti necessari relativi alle caratteristiche del sottosistema nonché, eventualmente, tutti i documenti che attestano la conformità dei componenti di interoperabilità. Essa deve anche contenere tutti gli elementi relativi alle condizioni e ai limiti di utilizzazione, alle istruzioni di manutenzione, di sorveglianza continua o periodica, di regolazione e riparazione.
9. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema in esercizio i gestori dell'infrastruttura o le imprese ferroviarie depositano un fascicolo con la descrizione del progetto presso l'Agenzia. Questa esamina il fascicolo e, tenendo conto della strategia di attuazione indicata nella STI applicabile, decide circa la necessità di una nuova autorizzazione di messa in servizio ai sensi del presente decreto. Tale autorizzazione è necessaria ogni qualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato può risentirne.
10. Per il sistema ferroviario transeuropeo nazionale convenzionale, qualora si renda necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio, l'Agenzia decide in quale misura le STI debbano essere applicate e lo comunica al Ministero dei trasporti, che notifica la decisione alla Commissione e agli altri Stati membri.
11. Se l'Agenzia, anche su segnalazione del gestore dell'infrastruttura o delle imprese ferroviarie, constata che un sottosistema in esercizio munito della dichiarazione CE di verifica, corredata della documentazione tecnica, non soddisfa interamente le

disposizioni del presente decreto e in particolare i requisiti essenziali, può richiedere l'esecuzione di verifiche supplementari con spese a carico dell'ente appaltante, informandone il Ministero dei trasporti.

12. Il Ministero dei trasporti informa senza ritardo la Commissione europea delle richieste di verifica supplementare di cui al comma precedente, esponendone i motivi.
13. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque utilizzi, nel sistema ferroviario transeuropeo nazionale, un sottosistema strutturale in modo difforme dalla sua destinazione é punito con la sanzione amministrativa pecuniaria che può variare fra 15.000 euro e 100.000 euro.
14. Qualora risulti, anche su indicazione dell'Agenzia, di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria, di un ente appaltante o di un fabbricante, che una STI non soddisfi completamente i requisiti essenziali, il Ministero dei trasporti richiede alla Commissione l'attivazione delle procedure di cui all'articolo 17 delle direttive.

Art. 7

(Organismi notificati)

1. Gli organismi che intendono essere notificati in uno o più settori dell'interoperabilità, ai fini dello svolgimento delle valutazioni di cui agli articoli 5 e 6, devono dimostrare il possesso dei requisiti di cui all'allegato VII. Gli organismi, in particolare, devono dimostrare la qualificazione dei laboratori di cui intendono avvalersi e dei quali devono garantire la piena idoneità e rispondenza ai requisiti.
2. La domanda per il riconoscimento ai fini della notifica é presentata secondo lo schema di cui all'allegato VIII.
3. Ai fini del riconoscimento dell'organismo, il Ministero dei trasporti provvede all'istruttoria per la verifica dei requisiti previsti dall'allegato VII. Per tale verifica é preventivamente condotta l'analisi della documentazione prevista dall'allegato VIII; qualora la stessa risulti completa e conforme é disposta almeno una successiva verifica ispettiva estesa anche ai laboratori di prova di cui l'organismo dichiara di avvalersi.
4. La verifica ispettiva presso la sede dell'organismo candidato accerta l'esistenza dei requisiti minimi previsti dall'allegato VII, nonché l'attuazione della struttura organizzativa e l'adozione di adeguate procedure di funzionamento correlate agli stessi requisiti. La verifica ispettiva inoltre accerta l'adozione da parte dell'organismo delle procedure di qualificazione dei laboratori preposti alle prove, che devono operare in conformità alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025, e successive modificazioni e integrazioni.
5. I laboratori dei quali l'organismo dichiara di avvalersi dispongono di personale, attrezzature e competenze in conformità alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modificazioni e integrazioni, nonché, per le prove in campo ferroviario rientranti nei settori di cui all'allegato IX, dispongono di personale, attrezzature e competenze specifiche indicate nell'allegato X.

6. Per i laboratori preposti alle prove dei sottosistemi che richiedono interventi sulle linee ferroviarie e sui rotabili sono definite, previa approvazione del gestore dell'infrastruttura, dall'organismo notificato che ha dichiarato di avvalersi degli stessi, le procedure necessarie a garantire la sicurezza delle prove e del personale. In tale caso l'organismo notificato dispone di personale abilitato alla protezione dei cantieri di lavoro.
7. Il grado di approfondimento della verifica ispettiva tiene conto dell'eventuale accreditamento dell'organismo in conformità alle norme applicabili della serie UNI CEI EN 45000, e successive modificazioni e integrazioni, relative alle organizzazioni preposte alle attività di certificazione e ispezione.
8. L'esito della verifica é motivatamente comunicato al richiedente entro il termine di centoventi giorni dalla ricezione della domanda, fermo restando che i termini di cui sopra si intendono interrotti in caso di richieste di integrazione.
9. In caso di esito positivo della verifica di cui al presente articolo, il provvedimento autorizzatorio è pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.
10. Il Ministero dello Sviluppo Economico notifica alla Commissione ed agli altri Stati membri gli organismi incaricati della procedura di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego di cui all'art. 5 e della procedura di verifica di cui all'art. 6, indicando per ciascuno di essi il settore di competenza.

Art. 8

(Rinnovo)

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

Art. 9

(Attività di vigilanza)

1. Il Ministero dei trasporti vigila sulle attività degli organismi notificati ai sensi del presente decreto, adottando idonei provvedimenti ispettivi, di propria iniziativa ovvero su richiesta dei soggetti preposti all'utilizzo dei sottosistemi o dei componenti, anche mediante verifiche a campione delle certificazioni rilasciate. A tale fine gli organismi notificati comunicano ogni anno all'amministrazione medesima le certificazioni

emesse, allegando i rapporti sulle prove effettuate dai laboratori oltre ogni altra utile informazione richiesta circa le attività svolte.

2. Il Ministero dei trasporti dispone, con periodicità almeno annuale per ciascun soggetto, visite di vigilanza presso gli organismi notificati al fine di verificare la sussistenza dei requisiti previsti e la regolarità delle operazioni svolte.

Art. 10

(Sospensione e revoca)

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

Art. 11

(Disposizioni finanziarie)

1. Ai sensi dell'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52 e dell'articolo 9 della legge 4 febbraio 2005, n. 11, le spese relative alle procedure finalizzate al riconoscimento degli organismi notificati di cui all'articolo 7 sono a carico degli organismi, non pubblici, stessi. Le spese relative ai successivi controlli, al rinnovo di cui all'articolo 8, nonché alle attività di vigilanza sugli organismi notificati di cui all'articolo 9, sono a carico di tutti gli organismi medesimi, non pubblici, sulla base dei costi effettivi dei servizi resi e degli oneri relativi alle prestazioni ed ai controlli.
2. Con uno o più decreti del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono determinate, ed aggiornate ogni due anni, le tariffe per le attività di cui al comma 1, le modalità di versamento di tali proventi all'entrata del bilancio dello Stato e di successiva riassegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, le modalità di erogazione dei compensi dovuti ai sensi dell'articolo 47, comma 4 della citata legge 6 febbraio 1996, n. 52.

Art. 12

(Registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile)

1. I gestori dell'infrastruttura provvedono ad aggiornare ed a pubblicare annualmente i registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile, indicanti, per ciascun sottosistema o parte del sottosistema interessato, le caratteristiche principali e la loro concordanza con le caratteristiche delle STI applicabili. I registri devono essere messi a disposizione delle amministrazioni interessate e dell'Agenzia.
2. Il Ministero dei trasporti trasmette copia dei registri agli Stati membri interessati e all'ERA e ne garantisce la disponibilità ai soggetti professionali che operano nel settore.

Art. 13

(Registro di immatricolazione del materiale rotabile)

1. L'Agenzia assicura che quando è autorizzata la messa in servizio di materiale rotabile, a ciascun veicolo venga attribuito un codice di identificazione alfanumerico.
2. Il codice deve essere apposto su ciascun veicolo e figurare in un registro di immatricolazione nazionale istituito presso la medesima Agenzia che soddisfa i seguenti criteri:
 - a) rispetta le specifiche comuni definite al comma 4;
 - b) è accessibile alle autorità preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi comunitari di cui alla direttiva 2004/49/CE, nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolazione comunitari di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE, all'ERA, alle imprese ferroviarie e ai gestori delle infrastrutture.
3. Nel caso di materiale rotabile messo in servizio per la prima volta in un paese terzo, tali veicoli possono essere accettati anche se identificati in base a un sistema di codifica diverso. Per tali veicoli, se vengono messi in servizio in Italia, i dati corrispondenti a quelli elencati al comma 4, lettere c), d) ed e), devono essere rintracciabili tramite il registro.
4. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo procedure definite a livello comunitario. Il registro deve contenere almeno le seguenti informazioni:
 - a) estremi della dichiarazione CE di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;
 - b) estremi del registro del materiale rotabile di cui all'articolo 12;
 - c) generalità del proprietario del veicolo o del soggetto che lo acquisisce in leasing;
 - d) eventuali restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;
 - e) dati critici in materia di sicurezza relativi al piano di manutenzione del veicolo.

Art. 14

(Realizzazione di infrastrutture)

1. Al fine di assicurare puntuale attuazione alla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001 e dalla direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996, così come modificate dalla direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, in considerazione dell'esigenza di garantire l'interoperabilità nella realizzazione di infrastrutture ferroviarie transeuropee nazionali ad alta velocità e convenzionali con i corrispondenti sistemi ferroviari transeuropei ad alta velocità e convenzionali come definiti negli allegati Ia e Ib al presente decreto, è costituita una direzione generale, articolata in uffici dirigenziali di seconda fascia, istituita, presso il Ministero delle infrastrutture, come risultante dall'applicazione dell'articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, con regolamento adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 4-bis, della legge 23 agosto 1988, n. 400. Il Ministro delle infrastrutture provvede, con proprio decreto, ad attribuire le relative competenze agli uffici della direzione generale utilizzando posti di funzione dirigenziale non generale già esistenti nell'ambito del Ministero, senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato. Per garantire l'invarianza degli effetti finanziari, il predetto Ministero è articolato in direzioni generali che costituiscono le strutture di primo livello e provvede alla soppressione di posti di funzione effettivamente coperti in misura finanziariamente corrispondente.

Art. 15

(Disposizioni transitorie e finali)

1. Per la realizzazione del sistema ferroviario transeuropeo nazionale, l'Agenzia autorizza la messa in servizio dei sottosistemi strutturali progettati, costruiti ed installati in conformità ai pertinenti requisiti essenziali. I gestori dell'infrastruttura aprono al pubblico esercizio le linee ferroviarie e gli impianti nuovi o sostanzialmente modificati, o con i sottosistemi di natura strutturale nuovi o sostanzialmente modificati, dopo aver acquisito le certificazioni, e le autorizzazioni nonché tutti i permessi necessari ai sensi delle vigenti normative.
2. In mancanza o in attesa dell'adozione delle STI, compresi i casi in cui è stata notificata una deroga ai sensi dell'articolo 4, il Ministero dei trasporti e il Ministero delle infrastrutture trasmettono, per le parti di relativa competenza, agli altri Stati membri e alla Commissione, per ogni sottosistema, un elenco delle norme tecniche in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali.
3. In attesa dell'adozione delle STI, la valutazione della conformità alle specifiche tecniche e di idoneità all'impiego per i componenti interoperabili e la verifica di conformità alle disposizioni vigenti di un sottosistema interoperabile sono svolte dal gestore dell'infrastruttura nazionale.

4. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogati il decreto legislativo 24 maggio 2001, n. 299 e il decreto legislativo 30 settembre 2004, n. 268 . Restano validi i provvedimenti adottati ai sensi dei citati decreti legislativi.

Art. 16.

(Norma di salvaguardia)

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

ALLEGATO Ia

SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITÀ

1. LE INFRASTRUTTURE

Le infrastrutture del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità sono le infrastrutture delle linee della rete europea dei trasporti individuate nella decisione n. 1692/96/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, o nei successivi aggiornamenti conseguenti alle revisioni di cui all'articolo 21 di detta decisione.

Le linee ad alta velocità comprendono:

- le linee appositamente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h,
- le linee appositamente adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h,
- le linee appositamente adattate per l'alta velocità, aventi carattere specifico a causa di vincoli topografici o relativi al rilievo o all'ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso.

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

2. IL MATERIALE ROTABILE

Il materiale rotabile di cui alla presente direttiva comprende i treni progettati per circolare:

- ad una velocità di almeno 250 km/h sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità, pur permettendo, in determinate circostanze, di raggiungere velocità superiori a 300 km/h,
- o ad una velocità dell'ordine di 200 km/h sulle linee della sezione 1, se compatibile con il livello delle prestazioni di dette linee.

3. COERENZA DEL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITÀ

La qualità del trasporto ferroviario europeo dipende, tra gli altri fattori, dal raggiungimento di una forte coerenza tra le caratteristiche dell'infrastruttura (comprendente le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle del materiale rotabile (comprese le parti caricate a bordo di tutti i sottosistemi interessati). Da questa coerenza dipendono i livelli di prestazioni, sicurezza, qualità del servizio e relativi costi.

ALLEGATO Ib

SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE

1. INFRASTRUTTURE

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

La rete suindicata può essere suddivisa secondo le categorie seguenti:

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

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

2. MATERIALE ROTABILE

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

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

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

Ciascuna di tali categorie è suddivisa in:

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

3. COERENZA DEL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE

La qualità del trasporto ferroviario europeo dipende, tra gli altri fattori, dal raggiungimento di una forte coerenza tra le caratteristiche dell'infrastruttura (comprendente le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle del materiale rotabile (comprese le parti caricate a

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

4. ESTENSIONE DELL'AMBITO DI APPLICAZIONE

1. Sottocategorie di linee e di materiale rotabile

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

2. Salvaguardie relative ai costi

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

- costo della misura proposta,
- riduzione degli oneri e dei costi di capitale in virtù di economie di scala e di un migliore impiego del materiale rotabile,
- riduzione dei costi d'investimento e di manutenzione/esercizio in virtù di una maggiore concorrenza tra fabbricanti e imprese di manutenzione,
- benefici per l'ambiente, grazie a miglioramenti tecnici del sistema ferroviario,
- maggiore sicurezza dell'esercizio.

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

ALLEGATO IIa

SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITÀ SOTTOSISTEMI

1. ELENCO DEI SOTTOSISTEMI

Il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità è suddiviso nei seguenti sottosistemi, corrispondenti a:

a) settori di natura strutturale:

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

b) settori di natura funzionale:

- manutenzione,
- applicazioni telematiche per i passeggeri e le merci.

2. ASPETTI DA CONSIDERARE

Per ciascun sottosistema, l'elenco degli aspetti legati all'interoperabilità è individuato nei mandati conferiti all'ERA per l'elaborazione dei progetti di STI.

ALLEGATO IIb

SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE SOTTOSISTEMI

1. ELENCO DEI SOTTOSISTEMI

Il sistema che costituisce il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale può essere suddiviso in sottosistemi corrispondenti a:

a) settori di natura strutturale:

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

b) settori di natura funzionale:

- manutenzione
- applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci.

2. DESCRIZIONE DEI SOTTOSISTEMI

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

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

2.1. Infrastruttura

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

2.2. Energia

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

2.3. Controllo-comando e segnalamento

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

2.4. Esercizio e gestione del traffico

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

Tutte le qualifiche professionali necessarie per assicurare servizi transfrontalieri.

2.5. Applicazioni telematiche

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

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

2.6. Materiale rotabile

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

2.7. Manutenzione

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

ALLEGATO IIIa

SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITÀ

REQUISITI ESSENZIALI

1. Requisiti di portata generale

1.1 Sicurezza

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

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

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

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

1.1.5 I dispositivi destinati ad essere manovrati dagli utenti devono essere progettati in modo da non compromettere la sicurezza di questi ultimi in caso di uso prevedibile non conforme alle istruzioni indicate.

1.2 Affidabilità e disponibilità

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

1.3 Salute

1.3.1 I materiali che, quando utilizzati, potrebbero mettere in pericolo la salute delle persone che vi hanno accesso non devono essere utilizzati nei treni e nelle infrastrutture ferroviarie.

1.3.2 La scelta, l'impiego e l'utilizzazione di questi materiali devono aver luogo in modo da limitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi, soprattutto in caso di incendio.

1.4 Tutela dell'ambiente

1.4.1 Le conseguenze per l'ambiente legate alla realizzazione e alle gestione del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità devono essere valutate e considerate al momento della progettazione del sistema secondo le disposizioni comunitarie vigenti.

1.4.2 I materiali utilizzati nei treni e nelle infrastrutture devono evitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi per l'ambiente, soprattutto in caso di incendio.

1.4.3 Il materiale rotabile e i sistemi di alimentazione di energia devono essere progettati e realizzati per essere compatibili, in materia elettromagnetica, con gli impianti, le apparecchiature e le reti pubbliche o private con cui rischiano di interferire.

1.5 Compatibilità tecnica

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

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

2. Requisiti particolari di ogni sottosistema

2.1 Infrastrutture

2.1.1 Sicurezza

Si devono prendere disposizioni adeguate per evitare l'accesso o le intrusioni indesiderate negli impianti delle linee di percorso ad alta velocità.

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

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

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

2.2 Energia

2.2.1 Sicurezza

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

2.2.2 Tutela dell'ambiente

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

2.2.3 Compatibilità tecnica

I sistemi di alimentazione di energia elettrica utilizzati nel sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità devono:

- permettere ai treni di realizzare le prestazioni specificate;

- essere compatibili con i dispositivi di captazione installati sui treni.

2.3 Controllo-comando e segnalamento

2.3.1 Sicurezza

Gli impianti e le operazioni di controllo-comando e segnalamento utilizzati nel sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità devono consentire una circolazione dei treni che presenti il livello di sicurezza corrispondente agli obiettivi stabiliti sulla rete.

2.3.2 Compatibilità tecnica

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

Le apparecchiature di controllo-comando e segnalamento installate nei posti di condotta dei treni devono permettere un funzionamento normale, in condizioni specificate, sul sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

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 condotta in caso di collisione o deragliamento.

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

Le tecniche di frenatura e gli sforzi esercitati devono essere compatibili con la progettazione dei binari, delle opere di ingegneria e dei sistemi di segnalamento.

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

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

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

Si devono prevedere uscite di emergenza con relativa segnalazione.

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

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

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

2.4.2 Affidabilità e disponibilità

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

2.4.3 Compatibilità tecnica

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

Le caratteristiche dei dispositivi di captazione di corrente devono permettere la circolazione dei treni con i sistemi di alimentazione di energia del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

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

2.4.4. Controllo

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

2.5 Manutenzione

2.5.1 Salute

Gli impianti tecnici e i processi utilizzati nei centri di manutenzione non devono portare pregiudizio alla salute delle persone.

2.5.2 Tutela dell'ambiente

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

2.5.3 Compatibilità tecnica

Gli impianti di manutenzione destinati ai treni ad alta velocità devono consentire lo svolgimento delle operazioni di sicurezza, igiene e comfort su tutti i treni per i quali sono stati progettati.

2.6 Ambiente

2.6.1 Salute

La gestione del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità deve rispettare i livelli regolamentari in materia di inquinamento sonoro.

2.6.2 Tutela dell'ambiente

La gestione del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità non deve provocare nel terreno un livello inammissibile di vibrazioni dannose per le attività e l'ambiente attraversato, nelle vicinanze dell'infrastruttura e in stato normale di manutenzione.

2.7 Esercizio

2.7.1 Sicurezza

L'uniformazione delle regole di esercizio delle reti e delle qualifiche del personale di macchina e del personale viaggiante devono garantire un esercizio internazionale sicuro.

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

2.7.2 Affidabilità e disponibilità

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

2.7.3 Compatibilità tecnica

L'uniformazione delle norme di esercizio delle reti nonché delle qualifiche dei macchinisti, del personale viaggiante e di quello preposto alla gestione della circolazione devono garantire un esercizio efficiente del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

ALLEGATO IIIb

SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE

REQUISITI ESSENZIALI

1. REQUISITI DI PORTATA GENERALE

1.1 Sicurezza

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

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

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

1.1.4. La progettazione degli impianti fissi e del materiale rotabile nonché la scelta dei materiali utilizzati devono aver luogo in modo da limitare la generazione, la propagazione e gli effetti del fuoco e dei fumi in caso di incendio.

1.1.5. I dispositivi destinati ad essere manovrati dagli utenti devono essere progettati in modo da non compromettere l'utilizzazione sicura dei dispositivi né la salute o la sicurezza degli utenti in caso di uso prevedibile non conforme alle istruzioni indicate.

1.2 Affidabilità e disponibilità

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

1.3 Salute

1.3.1. I materiali che, quando utilizzati, potrebbero mettere in pericolo la salute delle persone che vi hanno accesso non devono essere utilizzati nei treni e nelle infrastrutture ferroviarie.

1.3.2. La scelta, l'impiego e l'utilizzazione di questi materiali devono aver luogo in modo da limitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi, soprattutto in caso di incendio.

1.4 Tutela dell'ambiente

1.4.1. L'impatto ambientale legato alla realizzazione e all'esercizio del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale deve essere valutato e considerato al momento della progettazione del sistema secondo le disposizioni comunitarie vigenti.

1.4.2. I materiali utilizzati nei treni e nelle infrastrutture devono evitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi per l'ambiente, soprattutto in caso di incendio.

1.4.3. Il materiale rotabile e i sistemi di alimentazione di energia devono essere progettati e realizzati per essere compatibili, in materia elettromagnetica, con gli impianti, le apparecchiature e le reti pubbliche o private con cui rischiano di interferire.

1.4.4. L'esercizio del sistema ferroviario europeo convenzionale deve rispettare i livelli regolamentari in materia di rumore.

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

1.5 Compatibilità tecnica

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

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

2. REQUISITI PARTICOLARI DI OGNI SOTTOSISTEMA

2.1 Infrastrutture

2.1.1. Sicurezza

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

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

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

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

2.2 Energia

2.2.1. Sicurezza

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

2.2.2. Tutela dell'ambiente

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

2.2.3. Compatibilità tecnica

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

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

2.3 Controllo-comando e segnalamento

2.3.1. Sicurezza

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

2.3.2. Compatibilità tecnica

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

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

2.4 Materiale rotabile

2.4.1. Sicurezza

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

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

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

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

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

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

Si devono prevedere uscite di emergenza con relativa segnalazione.

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

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

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

2.4.2. Affidabilità e disponibilità

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

2.4.3. Compatibilità tecnica

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

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

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

2.4.4. Controlli

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

2.5 Manutenzione

2.5.1. Salute e sicurezza

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

2.5.2. Tutela dell'ambiente

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

2.5.3. Compatibilità tecnica

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

2.6 Esercizio e gestione del traffico

2.6.1. Sicurezza

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

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

2.6.2. Affidabilità e disponibilità

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

2.6.3. Compatibilità tecnica

L'uniformazione delle regole operative delle reti e delle qualifiche del personale di macchina, del personale viaggiante e di quello preposto alla gestione della circolazione devono garantire un esercizio efficiente del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni.

2.7 Applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci

2.7.1. Compatibilità tecnica

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

Bisogna garantire per queste applicazioni che:

- le basi di dati, il software e i protocolli di comunicazione dati siano sviluppati in modo da garantire un massimo di possibilità di scambio dati sia tra applicazioni diverse che tra operatori diversi, con le esclusioni dei dati commerciali di carattere riservato;
- un accesso agevole dell'utenza alle informazioni.

2.7.2. Affidabilità, disponibilità

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

2.7.3. Salute

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

2.7.4. Sicurezza

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

ALLEGATO IV

CONFORMITÀ E IDONEITÀ ALL'IMPIEGO DEI COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

1. COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

La dichiarazione CE si applica ai componenti di interoperabilità che servono all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e convenzionale. Questi componenti di interoperabilità possono essere:

1.1. Componenti comuni

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

1.2. Componenti comuni con caratteristiche specifiche

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

1.3. Componenti specifici

Sono i componenti tipici di applicazioni ferroviarie.

2. CAMPO DI APPLICAZIONE

La dichiarazione CE concerne:

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

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

3. CONTENUTO DELLA DICHIARAZIONE CE

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

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

- riferimenti della direttiva;
- nome e indirizzo del fabbricante o del suo mandatario stabilito nella Comunità (indicare la ragione sociale e l'indirizzo completo e nel caso del mandatario indicare anche la ragione sociale del fabbricante o costruttore);

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

ALLEGATO V

DICHIARAZIONE CE DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI

La dichiarazione CE di verifica e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati.

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

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

ALLEGATO VI

PROCEDURA DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI

1. INTRODUZIONE

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

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

2. TAPPE

La verifica del sottosistema comprende le tappe seguenti:

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

3. ATTESTATO

L'organismo notificato responsabile della verifica CE stabilisce l'attestato di conformità destinato all'ente appaltante o al suo mandatario stabilito nella Comunità che a sua volta redige la dichiarazione CE di verifica.

4. DOCUMENTAZIONE TECNICA

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

- per le infrastrutture: piani di esecuzione delle opere, verbali di collaudo dei lavori di scavo e di armatura, rapporti di prove e controllo delle parti in calcestruzzo;
- per gli altri sottosistemi: progettazioni di massima e di dettaglio conformi all'esecuzione, schemi degli impianti elettrici e idraulici, schemi dei circuiti di comando, descrizione dei sistemi informatici e degli automatismi, istruzioni operative e di manutenzione, ecc.;
- elenco dei componenti d'interoperabilità incorporati nel sottosistema;
- copie delle dichiarazioni CE di conformità o di idoneità all'impiego di cui i detti componenti devono essere muniti, accompagnati ove necessario dalle corrispondenti note di calcolo e da una copia dei verbali delle prove e degli esami svolti da organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni;
- attestazione dell'organismo notificato incaricato della verifica CE che certifichi la conformità del sottosistema alla relativa STI, accompagnata dalle corrispondenti note di calcolo e da esso vistata, in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte nonché accompagnata dai

rapporti di ispezione e audit svolti dall'organismo nell'ambito della sua missione, come precisato ai punti 5.3 e 5.4.

5. SORVEGLIANZA

5.1. L'obiettivo della sorveglianza CE è quello di garantire che durante la realizzazione del sottosistema siano soddisfatti gli obblighi derivanti dalla documentazione tecnica.

5.2. L'organismo notificato incaricato di verificare la realizzazione deve avere accesso in permanenza ai cantieri, alle officine di fabbricazione, alle zone di deposito e, ove necessario, agli impianti di prefabbricazione e di prova e, più in generale, a tutti i luoghi eventualmente ritenuti necessari per l'espletamento della sua missione. L'ente appaltante o il suo mandatario stabilito nella Comunità deve consegnargli o fargli pervenire ogni documento utile a tale effetto, in particolare i piani di esecuzione delle opere e la documentazione tecnica relativa al sottosistema.

5.3. L'organismo notificato incaricato di verificare la realizzazione svolge periodicamente degli audit per garantire il rispetto delle disposizioni della direttiva, fornisce in tale occasione un rapporto di audit ai professionisti preposti alla realizzazione e può esigere di essere convocato durante certe fasi del cantiere.

5.4. L'organismo notificato può inoltre compiere visite senza preavviso sul cantiere o nelle officine di fabbricazione. Durante tali visite, l'organismo notificato può procedere ad audit completi o parziali e fornisce un rapporto della visita nonché eventualmente un rapporto di audit ai professionisti preposti alla realizzazione.

6. DEPOSITO

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

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

7. PUBBLICAZIONE

Ogni organismo notificato pubblica periodicamente le informazioni pertinenti concernenti:

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

8. LINGUA

La documentazione e la corrispondenza relativa alle procedure di verifica CE sono redatte in una lingua ufficiale dello Stato membro dove è stabilito l'ente appaltante o il suo mandatario nella Comunità oppure in una lingua accettata da quest'ultimo.

ALLEGATO VII

CRITERI MINIMI CHE GLI ORGANISMI DEVONO POSSEDERE PER ESSERE NOTIFICATI

I. Terzietà ed indipendenza.

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

II. Imparzialità ed integrità professionale

L'organismo e il personale preposto al controllo devono eseguire l'operazione di verifica con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica e devono essere esenti da ogni pressione e sollecitazione, in particolare a carattere finanziario, atta a influenzare il loro giudizio o i risultati del loro controllo, in particolare quelle provenienti da persone associazioni di persone interessate ai risultati delle verifiche. In particolare l'organismo ed il personale responsabile delle verifiche devono essere indipendenti dal punto di vista funzionale dalle autorità designate per il rilascio delle autorizzazioni di messa in servizio nell'ambito del presente decreto, delle licenze nell'ambito del D.lgs n°188 del 8 luglio 2003, relativo alle licenze delle imprese ferroviarie e dei certificati di sicurezza nell'ambito della direttiva 2004/49/CE, nonché dai soggetti incaricati delle indagini in caso di incidenti.

III. Capacità finanziaria

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

IV. Competenza tecnica

1. Personale dell'organismo.

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

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

2. Laboratori.

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

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

V. Indipendenza del personale di controllo

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

VI. Polizza assicurativa

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

VII. Riservatezza

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

ALLEGATO VIII

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

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

chiede di essere riconosciuto/a, ai sensi del decreto legislativo di recepimento delle direttive 96/48/CE, 2001/16/CE e 2004/50/CE quale organismo abilitato a svolgere:

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

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

A tal fine dichiara:

- che i sottosistemi specifici di competenza, fra quelli definiti dalle STI, sono i seguenti:
 - 1) per il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità,
 -
 -
 - 2) per il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale,
 -
 -

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

- di possedere le procedure di qualificazione dei laboratori preposti alle prove di conformità di cui all'art. 7 del decreto legislativo sopra citato;

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

Ai fini del medesimo riconoscimento allega:

- polizza di assicurazione di responsabilità civile per i rischi derivanti dall'esercizio di attività di valutazione tecnica (detta polizza non e' richiesta nel caso in cui il richiedente sia un organismo pubblico);
- eventuale elenco dei soggetti/degli Organismi terzi a cui siano state affidate attività strumentali collegate all'effettuazione delle verifiche/valutazioni di conformità, con indicazione della elementi identificativi minimi degli stessi, ferma restando la diretta responsabilità dell'OR;
- copia conforme del documento con cui è stato concesso l'incarico a soggetti/Organismi terzi a cui siano state delegate attività collegate all'effettuazione delle verifiche/valutazioni di conformità;
- copia conforme di eventuali certificati di accreditamento per attività consimili nel campo specifico;
- copia conforme, ove esistenti, delle certificazioni di accreditamento già possedute dall'OR;
- Manuale della Qualità redatto in conformità alle norme UNI EN serie 45000 e successive modificazioni o integrazioni completo delle procedure da porre in essere e pertinente il tipo di attività per cui si chiede di essere notificati. Il Manuale della Qualità contiene, tra l'altro, quanto di seguito riportato:
 - Indicazione dell'ultima revisione a cui è stato sottoposto il Manuale stesso;
 - Esposizione della politica per la qualità;
 - Descrizione dello stato giuridico dell'OR e del relativo assetto societario;
 - Organigramma dell'OR compreso il Consiglio Direttivo o di Amministrazione;
 - altri documenti atti ad illustrare i rapporti gerarchici, le responsabilità, le funzioni degli Organi Direttivi, dei responsabili delle valutazioni, dei funzionari a cui spettano le decisioni relative alle verifiche/valutazioni,-
 - Nome, qualifica, esperienza, mandati e tipo di rapporto di lavoro del Direttore Tecnico e del personale preposto alle attività per la quale è richiesta l'abilitazione e del personale avente incarichi direttivi;
 - Elenco di tutte le normative di riferimento;
 - Riferimento alle procedure proprie di ciascun tipo di attività svolta, anche per quelle non inerenti la richiesta di notifica;
 - Descrizione del processo con il quale si intende operare per effettuare le verifiche/valutazioni per cui si richiede la notifica (diagramma di flusso);
 - Dichiarazione di rispondenza al d.lgs. 626/94 e successive modifiche ed integrazioni dei locali, delle strutture e delle attrezzature a disposizione;

- Procedure per selezione, assunzione, addestramento ed aggiornamento del personale preposto all'attività per la quale è richiesta la notifica;
 - Attività operative e funzionali relative alla qualità, affinché ogni addetto conosca l'estensione e i limiti dei propri compiti e delle proprie responsabilità;
 - Richiamo alle prove valutative e all'utilizzo di materiali di riferimento;
 - Procedure per gestire la non conformità o l'esito negativo delle verifiche ed assicurare l'efficacia delle azioni correttive;
 - Lista dei soggetti affidatari di attività strumentali e procedure per la loro sorveglianza;
 - Procedura per mantenere il segreto professionale nei riguardi delle informazioni acquisite durante le attività di valutazione e certificazione;
 - Procedura di gestione dei reclami;
-
- Dichiarazione di imparzialità ed indipendenza dell'OR;
 - Dichiarazioni di assenza da parte del personale o da collaboratori/consulenti dell'OR di potenziali conflitti di interesse.
 - visura camerale completa comprensiva del certificato di vigenza della società e con annotazione antimafia;
 - atto costitutivo e Statuto;
 - idonee referenze bancarie di data non anteriore a tre mesi a quella relativa alla presentazione dell'istanza, dalle quali risulti che il concorrente ha sempre fatto fronte ai suoi impegni con regolarità e puntualità;
 - bilanci consuntivi degli ultimi 3 anni per le società già costituite e avviate (c.d. documentazione che dimostri la disponibilità delle risorse finanziarie per lo svolgimento delle attività per cui è concessa la notifica);
 - bilancio preventivo dell'anno in corso;
 - dettagliato business plan, per le società neo-costituite o costituite nell'anno precedente alla domanda di notifica;
 - eventuale estratto legale del libro soci;
 - eventuale estratto del libro matricola;
 - eventuale estratto dei verbali di assemblea e/o dichiarazione attestante il conferimento dei soci (per le società di capitali).
 - elenco del personale tecnico responsabile delle valutazioni ai fini della redazione della dichiarazione di verifica CE per i sottosistemi o della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego per i componenti di interoperabilità, con la specificazione di:
 - rapporto di lavoro dipendente o di collaborazione intercorrente con l'OR;
 - qualifiche;
 - titoli di studio;

- mansioni;
 - relativi curricula, che dovranno essere prodotti in forma di autocertificazione dai singoli interessati con dichiarazione liberatoria in merito al trattamento dei dati personali ai sensi del d.lgs. 196/2003 e vistati dal legale rappresentante della società;
 - in particolare, per il personale preposto al settore specifico del controllo, dichiarazione attestante un'esperienza non inferiore a tre anni; per il personale preposto al coordinamento tecnico delle attività di verifica dichiarazione attestante un'esperienza di almeno dieci anni nei settori tecnici ferroviari per i quali l'OR richiede di essere riconosciuto;
 - l'abilitazione alla protezione dei cantieri di lavoro, per il personale preposto alle prove dei sottosistemi che richiedono interventi sulle linee ferroviarie e sui rotabili.
- procedura utilizzata per valutare il livello minimo di competenze richiesto ai laboratori di prova, se non già previsto dal Manuale di Qualità;
 - elenco dei laboratori di cui l'OR intende avvalersi per lo svolgimento dei propri compiti con indicazione relative al numero totale ed alla ripartizione secondo il settore specifico di competenza ed alle attrezzature specifiche;
 - per ciascuno dei citati laboratori la seguente documentazione:
 - copia conforme del contratto e/o accordo commerciale da cui risulti l'impegno del laboratorio ad eseguire per conto dell'OR le verifiche di cui all'Allegato IX del presente decreto. Nel contratto dovranno essere precisate le verifiche, tra quelle indicate nei venti punti dell'Allegato IX di cui sopra, che saranno espletate dal laboratorio;
 - polizza di assicurazione di responsabilità civile e relativo massimale per i rischi derivanti dallo svolgimento delle attività di prova (tale polizza non è richiesta in caso di laboratori pubblici),
 - estremi del Manuale di Qualità redatto secondo le norme UNI CEI EN ISO IEC serie 17025 e successive modificazioni o integrazioni per i laboratori accreditati; presentazione del Manuale di Qualità e relative procedure per i laboratori che non siano in possesso di certificati di accreditamento,
 - documenti attestanti la qualificazione e l'idoneità degli stessi ai requisiti di competenza/conoscenza necessari per le verifiche della conformità dei sottosistemi e dei componenti e ai requisiti di cui alle norme UNI EN ISO IEC serie 17020:2005 e successive modificazioni o integrazioni, per le prove rientranti in settori diversi;.

Firma del legale rappresentante

.....

ALLEGATO IX

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

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

ALLEGATO X

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

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

In generale:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Attrezzature.

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

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