

DECRETO LEGISLATIVO 8 ottobre 2010, n. 191

Attuazione della direttiva 2008/57/CE e 2009/131/CE relativa all'interoperabilita' del sistema ferroviario comunitario. (10G0213)

GU n. 271 del 19-11-2010 - Suppl. Ordinario n.255

testo in vigore dal: 20-11-2010

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

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

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

Vista la direttiva 2009/131/CE della Commissione, del 16 ottobre 2009, che modifica l'Allegato VII della direttiva 2008/57/CE;

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

Visto il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, di recepimento delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE;

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

Vista la direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;

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

Visto il regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione, del 24 aprile 2009, relativo all'adozione di un metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi di cui all'articolo 6, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004;

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

Vista la legge 24 novembre 1981, n. 689;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 16 luglio 2010;

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

Vista la definitiva deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 7 ottobre 2010;

Sulla proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, per la pubblica amministrazione e l'innovazione, dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali;

Emana

il seguente decreto legislativo:

Capo I

Disposizioni generali

Art. 1

Finalita' e campo di applicazione

1. Il presente decreto definisce le condizioni necessarie a realizzare l'interoperabilita' del sistema ferroviario nazionale con il corrispondente sistema ferroviario transeuropeo, stabilite dalla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, cosi' come modificata dalla direttiva 2009/131/CE della Commissione, del 16 ottobre 2009, in modo compatibile con le disposizioni della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, cosi' come modificata dalla direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008.

2. Le condizioni di cui al comma 1 riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovamento, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di detto sistema, nonche' 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 e' esteso a tutto il sistema ferroviario nazionale, ad eccezione:

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

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

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

d) delle infrastrutture ed i veicoli destinati ad un uso strettamente locale, storico o turistico e fatte salve le deroghe all'applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilita' elencate nell'articolo 8.

4. L'ambito di applicazione delle STI e' progressivamente esteso, tenendo conto dell'articolo 7, a tutto il sistema ferroviario inclusi i raccordi ferroviari di accesso ai principali servizi nei terminali e nei porti che servono o potrebbero servire piu' di un cliente finale e fatte salve le deroghe all'applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilita' elencate nell'articolo 8.

5. Il presente decreto riguarda le disposizioni relative, per ogni sottosistema, ai parametri, ai componenti di interoperabilita', alle interfacce e alle procedure nonche' alle condizioni di coerenza globale del sistema ferroviario necessarie per realizzarne l'interoperabilita'.

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

Art. 2

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) direttiva: la direttiva 2008/57/CE del Parlamento e del

Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilita' del sistema ferroviario comunitario, cosi' come modificata dalla direttiva 2009/131/CE della Commissione, del 16 ottobre 2009;

b) sistema ferroviario transeuropeo: i sistemi ferroviari convenzionale e ad alta velocita' transeuropei di cui, rispettivamente, all'allegato I, punti 1 e 2;

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

d) interoperabilita': la capacita' del sistema ferroviario di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuita' di treni, garantendo il livello di prestazioni richiesto per le linee. Tale capacita' si fonda sull'insieme delle prescrizioni regolamentari, tecniche ed operative che debbono essere soddisfatte per ottemperare ai requisiti essenziali;

e) veicolo: veicolo ferroviario atto a circolare con le proprie ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione. Il veicolo si compone di uno o piu' sottosistemi strutturali e funzionali o di parti di tali sottosistemi;

f) rete: linee, stazioni e terminal e tutti i tipi di attrezzature fisse necessarie per assicurare il funzionamento sicuro e continuo del sistema ferroviario;

g) sottosistemi: il risultato della divisione del sistema ferroviario come indicato nell'allegato II. Tali sottosistemi, i cui requisiti essenziali sono definiti all'allegato III, sono di natura strutturale quali le infrastrutture, l'energia, il controllo-comando e segnalamento, il materiale rotabile o funzionale quali l'esercizio e gestione del traffico, la manutenzione, le applicazioni telematiche per i passeggeri e le merci;

h) componenti di interoperabilita': 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'interoperabilita' del sistema ferroviario. Il concetto di componente comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software;

i) requisiti essenziali: l'insieme delle condizioni descritte nell'allegato III che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilita', comprese le interfacce;

l) specifica europea: una specifica tecnica comune, un'omologazione tecnica europea o una norma nazionale che recepisce una norma europea, come definite nell'allegato XXI della direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004;

m) STI: specifiche tecniche di interoperabilita' adottate a norma della direttiva, di cui e' oggetto ciascun sottosistema o parte di sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilita' del sistema ferroviario;

n) organismi notificati: gli organismi incaricati di valutare la conformita' o l'idoneita' all'impiego dei componenti di interoperabilita' o di istruire la procedura di verifica CE dei sottosistemi;

o) parametri fondamentali: ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, critica per l'interoperabilita', e specificata nelle STI pertinenti;

p) caso specifico: ogni parte del sistema ferroviario che necessita di disposizioni particolari nelle STI, temporanee o definitive, a causa di limitazioni geografiche, topografiche, di ambiente urbano o di coerenza rispetto al sistema esistente. Cio'

puo' comprendere in particolare le linee e reti ferroviarie isolate dalla rete del resto della Comunita', la sagoma, lo scartamento o l'interasse fra i binari, i veicoli destinati ad un uso strettamente locale, regionale o storico e i veicoli in provenienza o a destinazione di Paesi terzi;

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

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

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

t) sistema ferroviario esistente: l'insieme costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente e i veicoli di ogni categoria e origine che percorrono dette infrastrutture;

u) messa in servizio: insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema o un veicolo e' messo nello stato di funzionamento di progetto;

v) ente appaltante: qualsiasi ente, pubblico o privato, che ordina la progettazione e la costruzione ovvero la progettazione o la costruzione, la ristrutturazione o il rinnovo di un sottosistema. L'ente puo' essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un detentore, oppure il concessionario incaricato della messa in servizio di un progetto;

z) 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;

aa) gestore dell'infrastruttura nazionale: il soggetto indicato agli articoli 3, comma 1, lettera h), e 11 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188;

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

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

dd) ERA: Agenzia ferroviaria europea per la sicurezza e l'interoperabilita' ferroviaria;

ee) detentore: il soggetto o l'entita' che utilizza il veicolo come mezzo di trasporto ed e' iscritto in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 33: puo' esserne il proprietario o avere il diritto di utilizzarlo;

ff) progetto in fase avanzata di sviluppo: qualsiasi progetto la cui progettazione e costruzione, ovvero progettazione o costruzione, e' giunta a una fase tale che una modifica delle specifiche tecniche sarebbe inaccettabile. Questa impossibilita' puo' essere dovuta a ragioni giuridiche, contrattuali, economiche, finanziarie, sociali o ambientali, che devono essere debitamente giustificate;

gg) tipo: il tipo di veicolo che definisce le caratteristiche essenziali di progettazione del veicolo cui si riferisce l'attestato unico di esame del tipo descritto nel modulo B della decisione

93/465/CEE;

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

ii) soggetto responsabile della manutenzione: soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo registrato in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale.

Art. 3

Requisiti essenziali

1. Il sistema ferroviario, i sottosistemi, i componenti di interoperabilita', comprese le interfacce, devono soddisfare i requisiti essenziali che li riguardano.

2. Le specifiche tecniche supplementari di cui all'articolo 34 della direttiva 2004/17/CE, necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme applicate nella Comunita', non devono essere in contrasto con i requisiti essenziali.

Capo II

Specifiche tecniche di interoperabilita'

Art. 4

Oggetto delle STI

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

2. I sottosistemi devono essere conformi alle STI vigenti al momento della loro messa in servizio, del loro rinnovamento o della loro ristrutturazione, conformemente al presente decreto; tale conformita' deve essere costantemente garantita durante l'esercizio di ciascun sottosistema.

3. Le STI preservano in modo adeguato la compatibilita' del sistema ferroviario esistente. A tale fine possono essere previsti per ciascuna STI casi specifici sia per quanto riguarda la rete sia per quanto riguarda i veicoli; una particolare attenzione e' rivolta alla sagoma, allo scartamento o all'interasse fra i binari e ai veicoli in provenienza o a destinazione dei Paesi terzi.

4. Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ad alcuni requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, essi sono chiaramente individuati come «punti in sospeso» in un allegato della STI. Per tali aspetti si applica l'articolo 16, comma 5.

5. Le STI possono fare un esplicito e chiaro riferimento a norme o specifiche europee o internazionali o a documenti tecnici pubblicati dall'ERA qualora cio' sia strettamente necessario per conseguire l'obiettivo del presente decreto. In questo caso, le norme o specifiche o le singole parti richiamate o i documenti tecnici si considerano allegati alla STI in questione e diventano obbligatori a partire dal momento in cui la STI e' applicabile. In mancanza di siffatte norme o specifiche o documenti tecnici ed in attesa della loro elaborazione e' consentito il riferimento ad altri documenti normativi chiaramente identificati; in questo caso deve trattarsi di documenti facilmente accessibili e di dominio pubblico.

Art. 5

Adozione, revisione e pubblicazione di STI

1. Le STI di cui all'articolo 4 sono quelle elaborate o modificate dall'ERA su mandato della Commissione europea, con le procedure di cui all'articolo 6 della direttiva. Nella fase di elaborazione delle STI presso i gruppi di lavoro organizzati e guidati dall'ERA ai sensi degli articoli 3 e 12 del regolamento CE n. 881/2004, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, partecipano, in relazione alle rispettive competenze, rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'Agenzia.

2. Nel caso in cui, per motivi di sicurezza o interoperabilita' debitamente giustificati, sia necessaria una nuova autorizzazione a seguito di rinnovamento o di ristrutturazione di sottosistemi gia' messi in servizio in base alle versioni di STI precedenti i termini corrispondenti, ove non fissati nelle STI sono definiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sentita l'Agenzia.

Art. 6

Carenze delle STI

1. Ministero delle infrastrutture dei trasporti puo' chiedere che sia interpellato il Comitato di cui all'articolo 29 della direttiva qualora successivamente all'adozione risulta che la STI non soddisfa completamente i requisiti essenziali.

Art. 7

Estensione dell'ambito di applicazione delle STI

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

2. Nelle more dell'effettiva estensione dell'ambito di applicazione delle STI a tutta la rete ferroviaria, si applicano le norme nazionali di sicurezza di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, o, qualora applicabile, all'articolo 16, comma 5, del presente decreto, per quanto concerne:

a) la procedura di messa in servizio:

1) di veicoli e sottosistemi controllo-comando e segnalamento a bordo, di cui e' previsto un utilizzo almeno parziale nella parte della rete che non rientra ancora nell'ambito di applicazione delle STI, per tale parte della rete;

2) di sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento sui binari nelle parti della rete che non rientrano ancora nell'ambito di applicazione delle STI;

b) l'autorizzazione di messa in servizio di veicoli di cui e' previsto un utilizzo occasionale nella parte della rete che non rientra ancora nell'ambito di applicazione delle STI, per tale parte del sistema. La suddetta autorizzazione deve inoltre essere rilasciata a norma dell'articolo 20 del presente decreto.

Art. 8

Deroghe dall'applicazione delle STI

1. Una o piu' STI possono non essere applicate nei casi e nelle condizioni seguenti:

a) per un progetto di realizzazione di un nuovo sottosistema, di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema esistente o per ogni elemento di cui all'articolo 1, commi 1 e 2, che si trovi in una fase avanzata di sviluppo o che formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione al momento della pubblicazione delle STI;

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

c) per un progetto di realizzazione di un nuovo sottosistema o per un progetto concernente il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema esistente realizzato sul territorio dello Stato quando la rete ferroviaria di quest'ultimo e' interclusa o isolata per la presenza del mare o e' separata dalla rete ferroviaria del resto della Comunita' a causa di condizioni geografiche particolari;

d) per ogni progetto concernente il rinnovo, l'estensione o la ristrutturazione di un sottosistema esistente, quando l'applicazione delle STI compromette la redditivita' economica del progetto e la coerenza ovvero la redditivita' economica o la coerenza del sistema ferroviario nazionale;

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

f) per veicoli in provenienza o a destinazione di un Paese terzo nel quale lo scartamento dei binari e' diverso da quello della principale rete ferroviaria nella Comunita'.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ad esclusione dei casi di cui al comma 1, lettera f), anche su proposta di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria o di un ente appaltante, sentita preliminarmente l'Agenzia per gli aspetti riguardanti la sicurezza della circolazione, puo' avvalersi della facolta' di cui al comma 1 comunicando alla Commissione europea la proposta motivata di deroga. Detta proposta e' 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. Tale fascicolo dovra' essere redatto nella forma e con i contenuti indicati nell'allegato IX.

3. Nel caso di cui al comma 1, lettera a), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti notifica alla Commissione europea l'elenco dei progetti che hanno luogo nel territorio nazionale e che si trovano in fase avanzata di sviluppo, entro un anno dall'entrata in vigore di ogni STI.

4. Nei casi di cui al comma 1, lettere a), c) ed e), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da' attuazione all'eventuale raccomandazione sulle specifiche da applicare formulata dalla Commissione europea sulla base dei risultati dell'analisi dei progetti. Nelle more della predetta decisione della Commissione, il Ministero puo' applicare le disposizioni alternative previste nel fascicolo di cui al comma 2.

5. Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 5, della direttiva, nelle more della decisione della Commissione europea nel caso di cui al comma 1, lettera f), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti puo' applicare le disposizioni alternative previste nel fascicolo di cui al comma 2.

6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica a tutte le parti interessate le deroghe autorizzate dalla Commissione europea e le eventuali raccomandazioni della Commissione stessa sulle specifiche che devono essere applicate.

Capo III

Componenti di interoperabilita'

Art. 9

Immissione sul mercato di componenti di interoperabilita'

1. I componenti di interoperabilita' possono essere immessi sul mercato soltanto se consentono di realizzare l'interoperabilita' del sistema ferroviario soddisfacendo i requisiti essenziali e se sono usati nel loro campo di impiego conformemente alla loro destinazione nonche' installati e sottoposti a corretta manutenzione. Tali disposizioni non si applicano se tali componenti vengono immessi sul mercato per altre applicazioni.

2. I componenti di interoperabilita' preliminarmente al loro impiego non sono soggetti a verifiche ulteriori rispetto a quelle compiute in un altro Stato membro della Comunita' europea nell'ambito della procedura relativa alla dichiarazione CE di conformita' o di idoneita' all'impiego, i cui elementi sono indicati nell'allegato IV.

Art. 10

Conformita' o idoneita' all'impiego

1. I componenti di interoperabilita' sono considerati conformi ai pertinenti requisiti essenziali se muniti della dichiarazione CE di conformita' o di idoneita' all'impiego, i cui elementi sono indicati nell'allegato IV.

2. Ogni componente di interoperabilita' e' sottoposto alla procedura di valutazione di conformita' e di idoneita' all'impiego indicata nella pertinente STI ed e' munito del relativo certificato.

3. Un componente d'interoperabilita' soddisfa i requisiti essenziali se e' conforme alle condizioni stabilite dalla relativa STI o alle specifiche europee elaborate per soddisfare tali condizioni. I componenti di interoperabilita' sono sottoposti a interventi di verifica e manutenzione da parte degli utilizzatori, atti ad accertare e garantire, nel tempo, il mantenimento dei requisiti essenziali.

4. I pezzi di ricambio dei sottosistemi gia' messi in servizio al momento dell'entrata in vigore della corrispondente STI possono essere installati negli stessi senza dover essere sottoposti alla procedura di cui al comma 2.

5. Le STI possono prevedere un periodo di transizione per i prodotti ferroviari che esse identificano come componenti di interoperabilita' gia' immessi sul mercato al momento della loro entrata in vigore. Tali componenti devono soddisfare i requisiti di cui all'articolo 9, comma 1.

Art. 11

Non conformita' delle specifiche europee ai requisiti essenziali

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

Art. 12

Procedura relativa alla dichiarazione «CE» di conformita' o di idoneita' all'impiego

1. La dichiarazione CE di conformita' o di idoneita' all'impiego di un componente di interoperabilita' e' redatta, prima dell'immissione sul mercato, dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunita', applicando le disposizioni previste dalle STI.

2. Qualora la STI corrispondente lo richieda, la valutazione di conformita' o di idoneita' all'impiego di un componente di interoperabilita' e' effettuata da un organismo notificato a richiesta del fabbricante o del suo mandatario, stabilito nella Comunita'.

3. Qualora i componenti di interoperabilita' siano oggetto di altre direttive comunitarie concernenti altri aspetti, la dichiarazione CE di conformita' o di idoneita' all'impiego, di cui al presente decreto, deve indicare che i componenti di interoperabilita' rispondono anche ai requisiti di queste altre direttive.

4. Gli obblighi di cui ai commi 1, 2 e 3, qualora non assolti dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunita', sono a carico di chiunque immetta sul mercato i componenti di interoperabilita' o assembli i medesimi componenti o parti degli stessi di diversa origine, o fabbrica i componenti per uso proprio.

5. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 13, quando si accerta che la dichiarazione CE di conformita' e' stata indebitamente rilasciata, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunita' sono tenuti, se necessario, a rimettere il componente di interoperabilita' in conformita' e a far cessare l'infrazione. Nel caso in cui la non conformita' persista, vengono adottate tutte le misure opportune per limitare o vietare l'immissione sul mercato del componente di interoperabilita' di cui si tratta o assicurarne il ritiro dal mercato, secondo le procedure di cui all'articolo 13.

6. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque immette sul mercato componenti di interoperabilita' privi di requisiti essenziali o con irregolare dichiarazione CE di conformita' o di idoneita' all'impiego o privi della stessa e' soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro.

7. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque installa ed utilizza componenti di interoperabilita' in modo difforme dalla loro destinazione e' soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 100.000 euro.

8. Le disposizioni di cui ai commi 6 e 7 non ostano all'immissione sul mercato di tali componenti per altre applicazioni.

Art. 13

Non conformita' dei componenti di interoperabilita' ai requisiti essenziali

1. Se un gestore dell'infrastruttura, un'impresa ferroviaria o un ente appaltante, constata che un componente di interoperabilita', munito della dichiarazione CE di conformita' o di idoneita' all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato in esercizio conformemente alla sua destinazione rischia di non soddisfare i requisiti essenziali, adotta, per quanto di competenza, ogni misura urgente necessaria per limitarne il campo di applicazione o per vietarne l'impiego, ed informa immediatamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia.

2. Qualora l'Agenzia, anche su indicazione di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria o di un ente appaltante, ritenga che un componente di interoperabilita', munito

della dichiarazione CE di conformita' o di idoneita' all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato in esercizio conformemente alla sua destinazione, rischia di non soddisfare i requisiti essenziali, adotta le misure necessarie per limitarne il campo di applicazione, per vietarne l'impiego o finalizzate a ritirarlo dal mercato ed informa immediatamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, esponendone i motivi e precisando, in particolare, se la non conformita' deriva da un'inosservanza dei requisiti essenziali, da una scorretta applicazione delle specifiche europee, a condizione che sia invocata l'applicazione di queste specifiche, o da una carenza delle specifiche europee. In quest'ultimo caso la comunicazione e' inviata anche al Ministero dello sviluppo economico.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa immediatamente la Commissione europea delle misure adottate e delle motivazioni di cui al comma 2.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotta, nei casi di cui al comma 2, provvedimenti conformi alle conclusioni comunicate dalla Commissione europea.

5. Qualora risulti, anche su indicazione dell'Agenzia, di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria, di un ente appaltante o di un fabbricante, che determinate specifiche europee utilizzate, direttamente o indirettamente, ai fini delle attivita' regolate dalle direttive non soddisfano i requisiti essenziali, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richiede alla Commissione europea l'attivazione della procedura di cui all'articolo 11.

6. Nei casi di irregolarita' di cui all'articolo 12, comma 6, e comunque in tutti i casi in cui risulti che il componente di interoperabilita' non e' conforme ai requisiti essenziali o non e' idoneo all'impiego, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunita' o l'utilizzatore del componente provvedono alla sua regolarizzazione ai sensi del presente decreto. Qualora la non conformita' persista si procede in conformita' a quanto riportato ai commi 2, 3 e 4.

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

Capo IV

Sottosistemi

Art. 14

Procedura di messa in servizio

1. Fatto salvo il Capo V, l'Agenzia autorizza la messa in servizio dei sottosistemi strutturali, costitutivi del sistema ferroviario, che sono installati o gestiti sul territorio nazionale, soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i pertinenti requisiti essenziali, nel momento in cui siano integrati nel sistema ferroviario. L'Agenzia verifica in particolare la compatibilita' tecnica di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono integrati e l'integrazione di tali sottosistemi in condizioni di sicurezza, conformemente all'articolo 5, comma 4, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, e all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE.

2. L'Agenzia verifica che, prima di essere messi in servizio, tali sottosistemi rispettino, laddove applicabili, le prescrizioni delle STI in fatto di gestione e manutenzione.

3. La verifica ha luogo successivamente alla messa in servizio di detti sottosistemi, utilizzando le procedure di valutazione e di verifica previste nelle pertinenti STI strutturali e funzionali:

a) per le infrastrutture, nell'ambito del rilascio e del controllo delle autorizzazioni di sicurezza a norma dell'articolo 15 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;

b) per i veicoli, nell'ambito del rilascio e del controllo dei certificati di sicurezza a norma dell'articolo 14 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

Art. 15

Libera circolazione dei sottosistemi

1. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 14, comma 1, non e' consentito vietare, limitare od ostacolare la costruzione, la messa in servizio e l'esercizio di sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, che sono conformi ai requisiti essenziali. In particolare, non possono esigersi verifiche che sono gia' state compiute:

a) nell'ambito della procedura concernente la dichiarazione CE di verifica, i cui elementi sono indicati nell'allegato V, o in altri Stati membri, prima o dopo l'entrata in vigore del presente decreto, al fine di verificare la conformita' con identici requisiti nelle medesime condizioni operative;

b) in altri Stati membri, prima o dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, al fine di verificare la conformita' con identici requisiti nelle medesime condizioni operative.

Art. 16

Conformita' alle STI e alle norme nazionali

1. Si considerano interoperabili e conformi ai requisiti essenziali ad essi applicabili i sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, muniti della dichiarazione CE di verifica di cui all'allegato V.

2. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie assicurano, ciascuno per la propria parte di sistema, al momento in cui i sottosistemi sono integrati nel sistema, la coerenza di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono integrati.

3. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie assicurano, ciascuno per la propria parte di sistema, la gestione e il mantenimento dei sottosistemi conformemente ai relativi requisiti essenziali, ricorrendo, a tale fine, alle procedure di valutazione e di verifica previste nelle pertinenti STI strutturali e funzionali. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie verificano, al momento della messa in servizio e in seguito regolarmente, che i sottosistemi siano gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali ad essi applicati.

4. La verifica dell'interoperabilita', nel rispetto dei requisiti essenziali, di un sottosistema di natura strutturale, costitutivo del sistema ferroviario, e' compiuta con riferimento alle STI, se esistenti.

5. L'Agenzia predispone, per ogni sottosistema, un elenco delle norme tecniche in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti lo notifica alla Commissione europea qualora non esista una STI pertinente oppure una deroga sia stata notificata in applicazione dell'articolo 8 oppure un caso specifico necessiti l'applicazione di norme tecniche non riprese nella STI pertinente.

6. L'elenco e' notificato ogni qualvolta e' modificato l'elenco delle norme tecniche, gia' notificate conformemente all'articolo 16, paragrafo 3, della direttiva 96/48/CE e all'articolo 16, paragrafo 3, della direttiva 2001/16/CE oppure dopo che la deroga e' stata notificata oppure dopo la pubblicazione della STI in questione. In tale occasione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti designa inoltre gli organismi incaricati di espletare, con riferimento a tali norme tecniche, la procedura di verifica di cui all'articolo 17.

7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rende disponibile, su richiesta della Commissione europea, il testo integrale delle norme notificate. Possono non essere notificate norme e restrizioni di natura strettamente locale. In tale caso, di tali norme e restrizioni deve essere fatto cenno nei registri dell'infrastruttura di cui all'articolo 35.

8. L'Agenzia provvede a che le norme tecniche vincolanti siano pubblicate e messe a disposizione di tutti i gestori delle infrastrutture, delle imprese ferroviarie, dei richiedenti le autorizzazioni di messa in servizio in un linguaggio chiaro che possa essere compreso dalle parti interessate.

Art. 17

Procedura per la redazione della dichiarazione «CE» di verifica

1. Al fine di redigere la dichiarazione CE di verifica, il richiedente invita l'organismo notificato di propria scelta, prima che il sottosistema sia immesso in servizio, ad avviare la procedura di verifica CE di cui all'allegato VI. Il richiedente puo' essere l'ente appaltante o il fabbricante o il rispettivo mandatario stabilito nella Comunita'.

2. La procedura di verifica CE di un sottosistema, effettuata dall'organismo notificato, inizia dalla fase di progettazione e prosegue per tutto il periodo di costruzione fino alla fase di omologazione, precedente l'entrata in servizio del sottosistema. Detta procedura comprende anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato, sulla scorta delle informazioni disponibili nella STI pertinente e nei registri di cui agli articoli 34 e 35.

3. L'ente appaltante o il suo mandatario stabilito nella Comunita' che richiede a un organismo notificato di istruire la procedura di verifica CE di un sottosistema strutturale mette a disposizione dello stesso organismo la documentazione tecnica necessaria relativa alle caratteristiche del sottosistema.

4. All'organismo notificato compete la preparazione della documentazione tecnica di accompagnamento alla dichiarazione CE di verifica di cui all'allegato VI. La documentazione tecnica contiene tutti i documenti necessari relativi alle caratteristiche del sottosistema, nonche' eventualmente tutti i documenti che attestano la conformita' dei componenti di interoperabilita'. Essa contiene altresì tutti gli elementi relativi alle condizioni e ai limiti di utilizzazione, alle istruzioni di manutenzione, di sorveglianza continua o periodica, di regolazione e riparazione.

5. L'organismo notificato puo' rilasciare dichiarazioni intermedie di verifica per coprire determinate fasi delle procedure di verifica o determinate parti del sottosistema. In questo caso si applica la procedura di cui all'allegato VI.

6. Se le STI pertinenti lo permettono, l'organismo notificato puo' rilasciare certificati di conformita' per una serie di sottosistemi o talune loro parti.

7. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque utilizza, nel

sistema ferroviario transeuropeo nazionale, un sottosistema strutturale in modo difforme dalla sua destinazione e' soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria che puo' variare fra 15.000 euro e 100.000 euro.

Art. 18

Mancato rispetto dei requisiti essenziali da parte dei sottosistemi

1. Se l'Agenzia, anche su segnalazione del gestore dell'infrastruttura o delle imprese ferroviarie, constata che un sottosistema in esercizio munito della dichiarazione CE di verifica, corredata della documentazione tecnica, non soddisfa interamente le disposizioni del presente decreto e in particolare i requisiti essenziali, puo' richiedere l'esecuzione di verifiche supplementari con spese a carico dell'ente appaltante, informandone il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa senza ritardo la Commissione europea delle richieste di verifica supplementare di cui al comma 1, esponendone i motivi e precisando se la non completa conformita' alle disposizioni del presente derivi:

- a) dal mancato rispetto dei requisiti essenziali o di una STI o da una scorretta applicazione di una STI;
- b) da una carenza di una STI. In questo caso si applica la procedura di modifica della STI di cui all'articolo 6.

Art. 19

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

1. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema in esercizio l'ente appaltante o il fabbricante depositano un fascicolo con la descrizione del progetto presso l'Agenzia. L'Agenzia esamina il fascicolo e, tenendo conto della strategia di attuazione indicata nella STI applicabile, decide se l'importanza dei lavori giustifichi la necessita' di una nuova autorizzazione di messa in servizio ai sensi del presente decreto. Tale autorizzazione e' necessaria ogni qualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato puo' risentirne. L'Agenzia decide entro quattro mesi dalla presentazione del dossier completo da parte del richiedente.

2. Qualora sia necessaria una nuova autorizzazione, l'Agenzia decide in quale misura le STI debbano essere applicate al progetto e lo comunica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che notifica la decisione alla Commissione europea e agli altri Stati membri, specificando:

- a) il motivo per cui la o le STI non sono applicate completamente;
- b) le caratteristiche tecniche che si applicano in sostituzione della STI;
- c) gli organismi incaricati di applicare, nel caso di queste caratteristiche, la procedura di verifica di cui all'articolo 17.

Capo V

Veicoli

Art. 20

Autorizzazione di messa in servizio dei veicoli

1. Prima di essere usato su una rete, un veicolo e' oggetto di un'autorizzazione di messa in servizio da parte dell'Agenzia, salvo disposizione contraria del presente capo.

2. Un veicolo conforme alle STI e' autorizzato a norma degli articoli 21 o 22.

3. Un veicolo non conforme alle STI e' autorizzato a norma degli articoli 23 o 24.

4. Un veicolo conforme a un tipo autorizzato e' autorizzato a norma dell'articolo 25.

5. L'Agenzia riconosce ogni autorizzazione rilasciata in qualunque altro Stato membro, fermo restando il disposto degli articoli 22 e 24 concernenti le autorizzazioni complementari. Su indicazione dell'Agenzia, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiarisce, attraverso specifiche disposizioni normative di attuazione del presente decreto, da emanare con provvedimento di natura non regolamentare, se siano necessarie ulteriori autorizzazioni ai sensi delle pertinenti disposizioni dell'articolo 22 nel caso di veicoli conformi alle STI o dell'articolo 24 nel caso di veicoli non conformi.

6. Tutte le domande di autorizzazione di messa in servizio sono oggetto di una decisione dell'Agenzia, a norma degli articoli 21 e 22 o degli articoli 23 e 24. L'autorizzazione di messa in servizio di cui al comma 1 puo' contemplare condizioni di utilizzazione ed altre restrizioni.

7. Le decisioni negative dell'Agenzia rispetto alla messa in servizio di un veicolo ferroviario sono debitamente motivate. Entro un mese dalla ricezione della notifica della decisione negativa il richiedente puo' presentare all'Agenzia stessa una richiesta di riesame per motivi debitamente comprovati. L'Agenzia dispone di un termine di due mesi a partire dalla ricezione del ricorso per confermare o revocare la propria decisione. Se la decisione negativa e' confermata, il richiedente puo' chiedere all'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari che la decisione sia riesaminata per motivi debitamente comprovati.

8. In assenza di una decisione ai sensi degli articoli 22, comma 7, e 24, comma 5, da parte dell'Agenzia entro i termini prescritti, la messa in servizio del veicolo ferroviario in questione si considera autorizzata dopo che sia trascorso un periodo di tre mesi dalla scadenza dei termini suddetti. Le autorizzazioni concesse in applicazione del presente comma sono valide unicamente sulla rete per la quale l'Agenzia non abbia provveduto entro i termini prescritti.

9. Nel caso in cui l'Agenzia intenda revocare un'autorizzazione di messa in servizio da essa stessa rilasciata o un'autorizzazione in possesso del richiedente a norma del comma 8, utilizza la procedura di revisione dei certificati di sicurezza di cui all'articolo 14, comma 8, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, o, se applicabile, la procedura di revisione delle autorizzazioni di sicurezza di cui all'articolo 15, comma 4, del predetto decreto.

10. In caso di procedura di ricorso, l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari puo' richiedere all'ERA un parere ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 10, della direttiva.

11. Nel caso di veicoli che circolano dal territorio nazionale verso un paese terzo o viceversa su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale della Comunita' e per i quali puo' essere concessa una deroga a norma dell'articolo 8, comma 5, o che sono soggetti a casi specifici, le norme nazionali di cui agli articoli 21 e 23 possono includere accordi internazionali nella misura in cui essi sono compatibili con la normativa comunitaria.

12. Le autorizzazioni di messa in servizio rilasciate prima del 19 luglio 2008, comprese quelle rilasciate in virtu' di accordi internazionali, in particolare del regolamento internazionale carrozze-RIC e del regolamento internazionale veicoli-RIV, restano valide alle condizioni alle quali sono state rilasciate. Tale disposizione prevale sugli articoli da 21 a 24.

13. L'Agenzia puo' concedere autorizzazioni di messa in servizio per una serie di veicoli, comunicando al richiedente la procedura da seguire.

14. Le autorizzazioni alla messa in servizio rilasciate ai sensi del presente articolo non inficiano le altre condizioni imposte alle imprese ferroviarie e ai gestori d'infrastruttura per operare tali veicoli sulla pertinente rete, a norma degli articoli 13, 14 e 15 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

Art. 21

Prima autorizzazione di messa in servizio dei veicoli conformi alle STI

1. Il presente articolo si applica ai veicoli conformi alle STI pertinenti in vigore alla data di messa in servizio, a condizione che esse prevedano un numero sufficiente di requisiti essenziali e che le STI applicabili al materiale rotabile siano entrate in vigore.

2. La prima autorizzazione e' rilasciata dall'Agenzia secondo i criteri seguenti:

a) quando tutti i sottosistemi strutturali di un veicolo sono stati autorizzati conformemente alle disposizioni del capo IV, l'autorizzazione e' rilasciata senza ulteriori verifiche;

b) nel caso di veicoli provvisti di tutte le necessarie dichiarazioni CE di verifica di cui all'articolo 17, i criteri che l'Agenzia puo' verificare per rilasciare l'autorizzazione di messa in servizio possono riguardare solo:

1) la compatibilita' tecnica fra i sottosistemi pertinenti del veicolo e la loro integrazione in condizioni di sicurezza, conformemente all'articolo 14, paragrafo 1;

2) la compatibilita' tecnica fra il veicolo e la rete in questione;

3) le norme nazionali applicabili ai punti in sospeso;

4) le norme nazionali applicabili ai casi specifici debitamente identificati nelle STI pertinenti.

Art. 22

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

1. La messa in servizio dei veicoli totalmente conformi a STI che contemplano tutti gli aspetti dei sottosistemi pertinenti, senza casi specifici o punti in sospeso strettamente attinenti alla compatibilita' tecnica fra il veicolo e la rete, non e' soggetta ad autorizzazioni supplementari, purché i veicoli circolino su reti conformi alle STI negli altri Stati membri o alle condizioni specificate nelle corrispondenti STI.

2. In caso di veicoli non menzionati al comma 1, messi in servizio in un altro Stato membro ai sensi dell'articolo 21, l'Agenzia decide se sul territorio italiano siano necessarie autorizzazioni supplementari. In tale caso si applicano i commi da 3 a 7.

3. Il richiedente l'autorizzazione presenta all'Agenzia un fascicolo relativo al veicolo o al tipo di veicolo, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:

a) l'attestazione che il veicolo e' autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro conformemente all'articolo 21;

b) una copia del fascicolo tecnico di cui all'allegato VI. Cio' include, per i veicoli dotati di dispositivi di registrazione dei dati, informazioni sulla procedura di raccolta dei dati, che consentono la lettura e la valutazione, sempre che tali dati non siano armonizzati dalle corrispondenti STI;

c) i registri relativi alla manutenzione e, ove applicabile, alle modifiche tecniche apportate al veicolo dopo l'autorizzazione;

d) l'attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il veicolo e' compatibile con le infrastrutture e con le installazioni fisse, fra cui condizioni climatiche, sistema di fornitura dell'energia, controllo-comando e sistema di segnalamento, scartamento dei binari e sagoma dell'infrastruttura, carico assiale massimo ammissibile e altri vincoli di rete.

4. I criteri che l'Agenzia verifica possono riguardare solo:

a) la compatibilita' tecnica fra il veicolo e la rete in questione incluse le norme nazionali applicabili ai punti in sospenso necessarie per assicurare tale compatibilita';

b) le norme nazionali applicabili ai casi specifici debitamente identificati nelle STI pertinenti.

5. Per la verifica dei criteri di cui al comma 4, l'Agenzia puo' esigere che le siano trasmesse informazioni complementari, che siano effettuate analisi del rischio a norma del regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione, del 24 aprile 2009, relativo all'adozione di un metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi di cui all'articolo 6, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, o che siano effettuati collaudi sulla rete. Tuttavia, una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 26 del presente decreto l'Agenzia puo' effettuare tale verifica solamente in relazione alle norme nazionali appartenenti ai gruppi B o C di tale documento.

6. L'Agenzia definisce, previa consultazione del richiedente l'autorizzazione, la portata e il contenuto delle informazioni complementari, delle analisi di rischio o dei collaudi richiesti. Il gestore dell'infrastruttura, sentito il richiedente, si adopera con ogni mezzo affinche' eventuali collaudi siano effettuati entro tre mesi dalla presentazione della sua domanda. Se del caso, l'Agenzia adotta misure affinche' i collaudi possano essere effettuati.

7. L'Agenzia decide in merito alle domande di autorizzazione di messa in servizio presentate ai sensi del presente articolo senza indugio e, al piu' tardi:

a) entro due mesi dall'invio del fascicolo di cui al comma 3;

b) se del caso, entro un mese dall'invio delle informazioni complementari richieste dall'Agenzia stessa;

c) se del caso, entro un mese dalla comunicazione dei risultati dei collaudi richiesti dall'Agenzia stessa.

Art. 23

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

1. Il presente articolo si applica ai veicoli non conformi alle STI applicabili in vigore alla data di messa in servizio, inclusi i veicoli oggetto di deroga, o quando un numero significativo dei requisiti essenziali non sia stato previsto da una o piu' STI.

2. La prima autorizzazione e' valida soltanto sulla rete nazionale ed e' rilasciata dall'Agenzia secondo i criteri seguenti:

a) agli eventuali aspetti tecnici contemplati da una STI si applica la procedura di verifica CE;

b) agli altri aspetti tecnici si applicano le norme nazionali notificate a norma dell'articolo 16, comma 5, e dell'articolo 12 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

Art. 24

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

1. Per i veicoli autorizzati ad essere messi in servizio in uno Stato membro a norma dell'articolo 20, comma 12, o dell'articolo 23, l'Agenzia puo' decidere, a norma del presente articolo, che per la messa in servizio sul territorio nazionale sono necessarie autorizzazioni supplementari.

2. Il richiedente l'autorizzazione presenta all'Agenzia un fascicolo tecnico relativo al veicolo o al tipo di veicolo, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:

a) l'attestazione che il veicolo e' autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro e la documentazione relativa alla procedura seguita per dimostrare che esso e' conforme ai requisiti vigenti in materia di sicurezza, comprese, se del caso, informazioni sulle deroghe vigenti o concesse a norma dell'articolo 8;

b) i dati tecnici, il programma di manutenzione e le caratteristiche operative; cio' include, per i veicoli dotati di dispositivi di registrazione dei dati, informazioni sulla procedura di raccolta dei dati, che consentono la lettura e la valutazione, cosi' come previsto dall'articolo 20, comma 2, lettera c), del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;

c) i registri relativi allo stato di servizio, alla manutenzione e, ove necessario, alle modifiche tecniche apportate al veicolo dopo l'autorizzazione;

d) attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il veicolo e' compatibile con le infrastrutture e con le installazioni fisse, fra cui condizioni climatiche, sistema di fornitura dell'energia, controllo-comando e sistema di segnalamento, scartamento dei binari e sagoma dell'infrastruttura, carico assiale massimo ammissibile e altri vincoli di rete.

3. I dati di cui al comma 2, lettere a) e b), non possono essere contestati dall'Agenzia, a meno che questa non dimostri, senza pregiudizio per l'articolo 15, l'esistenza di un serio rischio sotto il profilo della sicurezza. Una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 26, l'Agenzia non puo' richiamarsi a questo riguardo a una norma di cui al gruppo A di detto documento.

4. L'Agenzia puo' esigere che le siano trasmesse informazioni complementari, che siano effettuate analisi del rischio a norma del regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione, del 24 aprile 2009, relativo all'adozione di un metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi di cui all'articolo 6, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, o che siano effettuati collaudi sulla rete per verificare la conformita' degli elementi di cui al comma 2, lettere c) e d), del presente articolo rispetto alle norme nazionali vigenti che sono state notificate alla Commissione europea a norma dell'articolo 12 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, o dell'articolo 16 del presente decreto. Tuttavia, una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 27 della direttiva, l'Agenzia puo' effettuare tale verifica solamente in relazione alle norme nazionali appartenenti ai gruppi B o C elencati in detto documento. L'Agenzia definisce, previa consultazione con il richiedente l'autorizzazione, la portata e il contenuto delle

informazioni complementari, delle analisi di rischio o dei collaudi richiesti. Il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera affinché gli eventuali collaudi siano effettuati entro tre mesi dalla presentazione della domanda. Se del caso, l'Agenzia adotta misure affinché i collaudi possano essere effettuati.

5. L'Agenzia decide in merito alle domande di autorizzazione di messa in servizio presentate ai sensi del presente articolo senza indugio e, al più tardi:

a) entro quattro mesi dall'invio della documentazione tecnica di cui al comma 2;

b) se del caso, entro due mesi dall'invio delle informazioni complementari o delle analisi del rischio richieste ai sensi del comma 4;

c) se del caso, due mesi dopo la comunicazione dei risultati dei collaudi richiesti ai sensi del comma 4.

Art. 25

Autorizzazione di tipi di veicoli

1. L'Agenzia può rilasciare autorizzazioni di tipi di veicoli. Se l'Agenzia autorizza un veicolo, autorizza allo stesso tempo il tipo di veicolo.

2. L'Agenzia autorizza un veicolo conforme ad un tipo da essa già autorizzato sulla base di una dichiarazione di conformità a tale tipo presentata dal richiedente senza ulteriori verifiche. Tuttavia qualora siano modificate le pertinenti disposizioni delle STI o delle norme nazionali in base alle quali un tipo di veicolo è stato autorizzato, l'Agenzia decide se le autorizzazioni già rilasciate restano valide o se devono essere rinnovate. I criteri che l'Agenzia verifica in caso di rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicoli possono riguardare solo le norme modificate. Il rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicoli non interessa le autorizzazioni di veicoli già rilasciate in base a tipi precedentemente autorizzati.

3. La dichiarazione di conformità al tipo è redatta, conformemente al modello adottato dalla Commissione europea, secondo le:

a) procedure di verifica delle pertinenti STI per i veicoli conformi alle STI;

b) procedure di verifica definite nei moduli D o E della decisione 93/465/CEE, per i veicoli non conformi alle STI ovvero secondo una procedura di verifica appositamente adottata dalla Commissione europea.

4. Il richiedente può chiedere un'autorizzazione di un tipo in più Stati membri contemporaneamente. In tal caso l'Agenzia coopera con le autorità nazionali di sicurezza degli Stati membri interessati al fine di semplificare la procedura e di ridurre al minimo gli sforzi amministrativi.

5. L'Agenzia comunica all'ERA le autorizzazioni di tipo rilasciate, ai fini della registrazione nel registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati di cui all'articolo 34.

Art. 26

Classificazione delle norme nazionali

1. Per facilitare lo svolgimento della procedura di autorizzazione di messa in servizio dei veicoli di cui agli articoli 22 e 24, l'Agenzia classifica le norme nazionali come previsto all'allegato VII.

Capo VI

Organismi notificati

Art. 27

Organismi notificati

1. Il Ministero dello sviluppo economico notifica alla Commissione europea ed agli altri Stati membri gli organismi incaricati della procedura di valutazione della conformita' o dell'idoneita' all'impiego di cui all'articolo 12 e della procedura di verifica di cui all'articolo 17, indicando per ciascuno di essi il settore di competenza ed il numero di identificazione ottenuto previamente dalla stessa Commissione europea.

2. Gli organismi che intendono essere notificati in uno o piu' settori dell'interoperabilita', ai fini dello svolgimento delle valutazioni di cui agli articoli 12 e 17, devono dimostrare il possesso dei requisiti di cui all'allegato VIII. Gli organismi, in particolare, devono dimostrare la qualificazione dei laboratori di cui intendono avvalersi e dei quali devono garantire la piena idoneita' e rispondenza ai requisiti.

3. La domanda per il riconoscimento ai fini della notifica e' presentata secondo lo schema di cui all'allegato X.

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

5. La verifica ispettiva presso la sede dell'organismo candidato accerta l'esistenza dei requisiti minimi previsti dall'allegato VIII, nonche' 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 conformita' alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025, e successive modificazioni.

6. I laboratori dei quali l'organismo dichiara di avvalersi dispongono di personale, attrezzature e competenze in conformita' alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modificazioni, nonche', per le prove in campo ferroviario rientranti nei settori di cui all'allegato XI, dispongono di personale, attrezzature e competenze specifiche indicate nell'allegato XII.

7. L'Organismo notificato che ha dichiarato di avvalersi di laboratori preposti alle prove dei sottosistemi che richiedono interventi sulle linee ferroviarie e sui veicoli, definisce le procedure necessarie a garantire la sicurezza delle prove e del personale. In tale caso l'organismo notificato dispone di personale abilitato alla protezione dei cantieri di lavoro.

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

9. L'esito della verifica e' motivatamente comunicato al richiedente entro il termine di centoventi giorni dalla ricezione della domanda, fermo restando che i termini di cui sopra si intendono interrotti in caso di richieste di integrazione.

Art. 28

Sospensione e revoca

1. Il riconoscimento e' sospeso, con apposito provvedimento, per un periodo da uno a sei mesi quando sono accertate gravi o ripetute irregolarita' da parte dell'organismo notificato nell'attivita' di valutazione o verifica ovvero qualora dall'attivita' di vigilanza emerga il venire meno dei requisiti prescritti.

2. Decorso il termine di cui al comma 1, il provvedimento di sospensione e' ritirato a seguito dell'accertata rimozione delle irregolarita' o carenze.

3. Il riconoscimento e' revocato, con apposito provvedimento, nel caso in cui l'organismo notificato non ottempera, con le modalita' e i tempi indicati, a quanto stabilito nel provvedimento di sospensione.

4. I provvedimenti relativi alla sospensione e revoca sono comunicati all'organismo notificato, alla Commissione europea e agli altri Stati membri.

5. Nel caso in cui l'organismo notificato, del quale e' accertato il mancato soddisfacimento di uno o piu' requisiti previsti all'allegato VIII, sia stato notificato da un altro Stato membro, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ne informa la Commissione europea.

Art. 29

Rinnovo

1. Il riconoscimento ai fini della notifica ha durata quinquennale ed e' rinnovato a richiesta dell'organismo notificato interessato.

2. Ai fini del rinnovo, l'organismo notificato deve presentare, con almeno sei mesi di anticipo rispetto alla data di scadenza, la relativa domanda in conformita' all'articolo 27.

3. La domanda di rinnovo segue il procedimento previsto per il primo riconoscimento, concludendosi con il rilascio di un nuovo provvedimento di riconoscimento, qualora sussistano le condizioni richieste, ovvero con il diniego motivato in caso di esito negativo.

Art. 30

Attivita' di vigilanza

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vigila sulle attivita' 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 alla suddetta amministrazione le certificazioni emesse, allegando i rapporti sulle prove effettuate dai laboratori, oltre ogni altra utile informazione richiesta circa le attivita' svolte.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dispone, con periodicitá almeno annuale per ciascun soggetto, visite di vigilanza presso gli organismi notificati e ove ritenuto necessario presso i laboratori di cui essi si avvalgono, al fine di verificare la sussistenza dei requisiti previsti e la regolarita' delle operazioni svolte.

Art. 31

Disposizioni relative alle spese in materia di organismi notificati

1. Ai sensi dell'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52, e dell'articolo 9 della legge 4 febbraio 2005, n. 11, le spese relative alle procedure finalizzate al riconoscimento degli organismi notificati di cui all'articolo 27, quelle relative alle successive visite di vigilanza e per il rinnovo della notifica sono a carico degli organismi stessi, non pubblici.

2. Le spese relative ai controlli sull'attivita' svolta dagli organismi notificati, sono a carico di tutti gli organismi medesimi, non pubblici.

3. Le suddette spese sono determinate sulla base dei costi effettivi dei servizi resi e degli oneri relativi alle prestazioni ed ai controlli. Sono a carico degli organismi gli oneri relativi alle spese di missione del personale incaricato delle visite.

4. Con uno o piu' decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono determinate, ed aggiornate ogni due anni, le tariffe relative ai costi effettivamente sostenuti per le attivita' di cui ai commi 1 e 2 e le modalita' di versamento di tali proventi all'entrata del bilancio dello Stato e di successiva assegnazione, nei limiti previsti dalla legislazione vigente, agli stati di previsione della spesa dei Ministeri competenti.

Capo VII

Registri della rete e dei veicoli

Art. 32

Sistema di numerazione dei veicoli

1. Qualsiasi veicolo messo in servizio nel sistema ferroviario della Comunita' reca un numero europeo del veicolo - NEV, che gli e' attribuito al rilascio della prima autorizzazione di messa in servizio.

2. Il richiedente la prima autorizzazione e' parimenti responsabile di apporre sul veicolo il NEV che e' stato ad esso attribuito.

3. Il NEV e' indicato nella STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.

4. Ad ogni veicolo e' attribuito un solo NEV, salvo disposizione contraria della STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.

5. In deroga al comma 1, nel caso di veicoli utilizzati o destinati ad essere utilizzati da o verso paesi non appartenenti all'Unione europea il cui scartamento e' diverso da quello della rete ferroviaria principale della Comunita', l'Agenzia puo' accettare veicoli chiaramente identificati in base a un sistema di codifica diverso.

Art. 33

Registro nazionale dei veicoli

1. L'Agenzia assicura che a seguito dell'autorizzazione alla messa

in servizio di qualsiasi veicolo venga attribuito ad esso un codice di identificazione alfanumerico - NEV.

2. Il codice deve essere apposto su ciascun veicolo e figurare in un registro di immatricolazione nazionale istituito presso la medesima Agenzia che soddisfa i seguenti criteri:

a) rispetta le specifiche comuni definite al comma 3;

b) e' accessibile alle autorità preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi comunitari designati a norma degli articoli 6 e 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza, nonché all'ERA, alle imprese ferroviarie e ai gestori delle infrastrutture e alle persone o organizzazioni che immatricolano veicoli o che figurano nel registro.

3. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo procedure definite a livello comunitario. Questi progetti di specifiche includono: il contenuto, il formato dei dati, l'architettura funzionale e tecnica, le modalità operative, incluse le modalità per lo scambio di dati, le norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Per ciascun veicolo il registro deve contenere almeno le seguenti informazioni:

a) il NEV;

b) estremi della dichiarazione CE di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;

c) estremi del registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati indicato all'articolo 34;

d) generalità del proprietario del veicolo o del suo detentore;

e) eventuali restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;

f) soggetto responsabile della manutenzione.

4. Il titolare dell'immatricolazione comunica immediatamente all'Agenzia qualsiasi modifica dei dati trascritti nel registro di immatricolazione nazionale, la rottamazione del veicolo o la decisione di rinunciare all'immatricolazione dello stesso.

5. Nelle more della realizzazione del collegamento tra i registri di immatricolazione nazionali degli Stati membri, l'Agenzia aggiorna il proprio registro inserendovi le modifiche apportate da un'altra Autorità nazionale di sicurezza, limitatamente ai dati che lo riguardano.

6. Nel caso di veicoli messi in servizio per la prima volta in un paese non appartenente all'Unione europea, e autorizzati dall'Agenzia per la messa in servizio nel territorio italiano, l'Agenzia assicura che i dati elencati al comma 3, lettere d), e) ed f), possano essere rintracciabili tramite il registro di immatricolazione nazionale. I dati di cui al comma 3, lettera f), possono essere sostituiti da dati critici in materia di sicurezza relativi al piano di manutenzione.

Art. 34

Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati

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

Art. 35

Registro dell'infrastruttura

1. L'Agenzia provvede alla pubblicazione di un registro dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ed all'aggiornamento dello stesso con la periodicit  stabilita dall'ERA ai sensi dell'articolo 35, paragrafo 2, della direttiva. Il registro riporta, per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessati, le caratteristiche principali e la loro concordanza con le caratteristiche prescritte dalle STI applicabili. A tal fine, ciascuna STI indica con precisione le informazioni che debbono figurare nel registro dell'infrastruttura.

2. Ai fini di cui al comma 1, i gestori dell'infrastruttura provvedono a pubblicare il registro dell'infrastruttura di competenza, con la periodicit  stabilita dall'Agenzia, aggiornandolo ogni volta si renda necessario ed a metterlo a disposizione dell'Agenzia stessa per gli adempimenti conseguenti.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le altre amministrazioni interessate possono accedere ai dati relativi ai registri di cui ai commi 1 e 2.

Art. 36

Abrogazioni

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

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

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

Art. 37

Disposizioni finanziarie

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

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

Art. 38

Entrata in vigore

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

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

Dato a Roma, addi' 8 ottobre 2010

AMBITO DI APPLICAZIONE

1. Sistema ferroviario transeuropeo convenzionale

1.1. Rete

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

Tale rete puo' essere suddivisa secondo le categorie seguenti:

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

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

1.2. Veicoli

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

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

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

Ciascuna di tali categorie puo' essere suddivisa in:

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

2. Sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocita'

2.1. Rete

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

Le linee ad alta velocita' comprendono:

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

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

rete e una gestione efficace del traffico.

2.2. Veicoli

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

- ad una velocita' di almeno 250 km/h sulle linee appositamente costruite per l'alta velocita', pur permettendo, in determinate circostanze, di raggiungere velocita' superiori a 300 km/h,
- o ad una velocita' dell'ordine di 200 km/h sulle linee di cui al punto 2. 1, se compatibile con il livello delle prestazioni di dette linee.

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

3. Compatibilita' del sistema ferroviario

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

4. Estensione dell'ambito di applicazione

4.1. Sottocategorie di reti e veicoli

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

4.2. Salvaguardie relative ai costi

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

- costo della misura proposta,
- benefici per l'interoperabilita' derivanti dall'estensione dell'ambito di applicazione a particolari sottocategorie di reti e veicoli,
- riduzione degli oneri e dei costi di capitale in virtu' di economie di scala e di un migliore impiego dei veicoli,
- riduzione dei costi d'investimento e di manutenzione/esercizio in virtu' 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 indichera' l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati.

SOTTOSISTEMI

1. Elenco dei sottosistemi

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

a) settori di natura strutturale:

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

b) settori di natura funzionale:

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

2. Descrizione dei sottosistemi

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

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

2.1. Infrastrutture

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

2.2. Energia

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

2.3. Controllo-comando e segnalamento

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

2.4. Esercizio e gestione del traffico

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

Tutte le qualifiche professionali necessarie per assicurare servizi transfrontalieri.

2.5. Applicazioni telematiche

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

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

b) le applicazioni per il trasporto merci, compresi i sistemi di

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

2.6. Materiale rotabile

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

2.7. Manutenzione

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

Allegato III

REQUISITI ESSENZIALI

1. Requisiti di portata generale

1.1. Sicurezza

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

1.1.2. I parametri legati al contatto ruota-rotaiia devono rispettare i criteri di stabilita' di passaggio necessari per garantire una circolazione in piena sicurezza alla velocita' massima autorizzata. I parametri delle apparecchiature di frenatura devono garantire che e' possibile l'arresto nella distanza di frenata prevista alla velocita' 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 nonche' la scelta dei materiali utilizzati devono essere fatti allo scopo di limitare la produzione, la propagazione e gli effetti del fuoco e dei fumi in caso di incendio.

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

1.2. Affidabilita' e disponibilita'

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

1.3. Salute

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

1.4. Protezione dell'ambiente

- 1.4.1. L'impatto ambientale legato alla realizzazione e all'esercizio del sistema ferroviario deve essere valutato e considerato al momento della progettazione del sistema secondo le disposizioni comunitarie vigenti.
- 1.4.2. I materiali utilizzati nei treni e nelle infrastrutture devono evitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi per l'ambiente, soprattutto in caso di incendio.
- 1.4.3. Il materiale rotabile e i sistemi di alimentazione di energia devono essere progettati e realizzati per essere compatibili, in materia elettromagnetica, con gli impianti, le apparecchiature e le reti pubbliche o private con cui rischiano di interferire.
- 1.4.4. L'esercizio del sistema ferroviario deve rispettare la normativa esistente in materia di rumore.
- 1.4.5. L'esercizio del sistema ferroviario non deve provocare nel suolo un livello di vibrazioni inaccettabile per le attività e l'ambiente attraversato nelle vicinanze dell'infrastruttura e in stato normale di manutenzione.

1.5. Compatibilità tecnica

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

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

2. Requisiti particolari di ogni sottosistema

2.1. Infrastrutture

2.1.1. Sicurezza

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

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

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

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

2.2. Energia

2.2.1. Sicurezza

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

2.2.2. Protezione dell'ambiente

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

2.2.3. Compatibilita' 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. Compatibilita' tecnica

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

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

2.4. Materiale rotabile

2.4.1. Sicurezza

Le strutture del materiale rotabile e dei collegamenti tra i veicoli devono essere progettate in modo da proteggere gli spazi per i viaggiatori e quelli di guida in caso di collisione o deragliamento. Le attrezzature elettriche non devono compromettere la sicurezza operativa degli impianti di controllo-comando e segnalamento.

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

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

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

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

Si devono prevedere uscite di emergenza con relativa segnalazione.

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

E' obbligatorio a bordo dei treni un sistema di illuminazione di emergenza, di intensita' e autonomia sufficienti.

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

2.4.2. Affidabilita' e disponibilita'

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. Compatibilita' tecnica

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

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

Le caratteristiche del materiale rotabile devono permetterne la

circolazione su tutte le linee su cui e' prevista, tenendo conto delle pertinenti condizioni climatiche.

2.4.4. Controllo

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

2.5. Manutenzione

2.5.1. Salute e sicurezza

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

2.5.2. Protezione dell'ambiente

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

2.5.3. Compatibilita' tecnica

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

2.6. Esercizio e gestione del traffico

2.6.1. Sicurezza

L'uniformazione delle norme operative delle reti e delle qualifiche del personale di macchina, del personale viaggiante e di quello dei centri di controllo devono garantire un esercizio sicuro, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni. Le operazioni e la periodicita' della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e dei centri di controllo e il sistema di garanzia qualita' introdotti dagli operatori interessati nei centri di controllo e manutenzione devono garantire un elevato livello di sicurezza.

2.6.2. Affidabilita' e disponibilita'

Le operazioni e la periodicita' della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e dei centri di controllo e il sistema di garanzia qualita' introdotti dagli operatori interessati nei centri di controllo e di manutenzione devono garantire un elevato livello di affidabilita' e di disponibilita' del sistema.

2.6.3. Compatibilita' tecnica

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

2.7. Applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci

2.7.1. Compatibilita' tecnica

I requisiti essenziali nei campi delle applicazioni telematiche che garantiscono una qualita' di servizio minimo ai viaggiatori e ai clienti del comparto merci concernono piu' particolarmente la compatibilita' tecnica.

Bisogna garantire per queste applicazioni:

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

2.7.2. Affidabilita' e disponibilita'

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 qualita' del servizio.

2.7.3. Salute

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

2.7.4. Sicurezza

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

Allegato IV

DICHIARAZIONE «CE» DI CONFORMITA' E IDONEITA' ALL'IMPIEGO DEI COMPONENTI DI INTEROPERABILITA'

1. Componenti di interoperabilita'

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

1.1. Componenti comuni

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

1.2. Componenti comuni con caratteristiche specifiche

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

1.3. Componenti specifici

Sono i componenti tipici di applicazioni ferroviarie.

2. Ambito di applicazione

La dichiarazione «CE» concerne:

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

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

3. Contenuto della dichiarazione «CE»

La dichiarazione «CE» di conformita' o di idoneita' 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 Comunita' (indicare la ragione sociale e l'indirizzo completo e, nel caso del mandatario, indicare anche la ragione sociale del fabbricante),
- descrizione del componente di interoperabilita' (marchio, tipo, ecc.),
- indicazione della procedura seguita per dichiarare la conformita' o l'idoneita' all'impiego,
- ogni descrizione pertinente cui risponde il componente di interoperabilita', in particolare le condizioni di impiego,
- nome e indirizzo dello/degli organismi notificati intervenuti nella procedura seguita per la conformita' o l'idoneita' all'impiego e

- data del certificato di esame con, eventualmente, la durata e le condizioni di validita' del certificato,
- se del caso, il riferimento delle specifiche europee,
 - identificazione del firmatario abilitato ad impegnare il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunita'.

Allegato V

DICHIARAZIONE «CE» DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI

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

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

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

Allegato VI

PROCEDURA DI VERIFICA «CE» DEI SOTTOSISTEMI

1. Introduzione

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

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

2. Fasi

La verifica del sottosistema comprende le tappe seguenti:

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

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

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

3. Attestato

L'organismo notificato responsabile della verifica «CE» valuta la progettazione e la produzione del sottosistema e redige l'attestato di verifica destinato al richiedente che a sua volta redige la dichiarazione «CE» di verifica destinata all'autorita' di tutela

dello Stato membro nel quale il sottosistema e' installato e/o gestito.

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

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

4. Documentazione tecnica

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

- per le infrastrutture: piani di esecuzione delle opere, verbali di collaudo dei lavori di scavo e di armatura, rapporti di prove e controllo delle parti in calcestruzzo, ecc.,
- per gli altri sottosistemi: progettazioni di massima e di dettaglio conformi all'esecuzione, schemi degli impianti elettrici e idraulici, schemi dei circuiti di comando, descrizione dei sistemi informatici e degli automatismi, istruzioni operative e di manutenzione, ecc.,
- elenco dei componenti di interoperabilita' incorporati nel sottosistema,
- copie delle dichiarazioni «CE» di conformita' o di idoneita' all'impiego di cui i detti componenti devono essere muniti, accompagnati ove necessario dalle corrispondenti note di calcolo e da una copia dei verbali delle prove e degli esami svolti da organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni,
- se disponibili, la o le dichiarazioni intermedie di verifica e, se presenti, la o le dichiarazioni «CE» di conformita' intermedia del sottosistema che corredano l'attestato «CE» di verifica, inclusi i risultati della verifica della loro validita' da parte dell'organismo notificato,
- attestazione dell'organismo notificato incaricato della verifica «CE» che certifichi la conformita' del progetto alle disposizioni della presente direttiva, accompagnata dalle corrispondenti note di calcolo e da esso vistata, in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte, nonche' 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» e' 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, piu' in generale, a tutti i luoghi eventualmente ritenuti necessari per l'espletamento della sua missione. Il richiedente deve consegnargli o fargli pervenire ogni documento utile a tale effetto, in particolare i piani di esecuzione delle opere e la documentazione tecnica relativa al sottosistema.

5.3. L'organismo notificato incaricato di verificare la realizzazione

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

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

5.5. L'organismo notificato controlla ogni sottosistema in cui e' stato montato un componente di interoperabilita' al fine di valutarne, quando cosi' richiesto dalla STI pertinente, l'idoneita' all'impiego nell'ambiente ferroviario cui e' destinato, conformemente all'allegato IV, punto 2.

6. Deposito

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

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

7. Pubblicazione

Ogni organismo notificato pubblica periodicamente le informazioni pertinenti concernenti:

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

8. Lingua

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

Allegato VII

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

1. Elenco dei parametri

1.1. Documentazione generale

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

1.2. Struttura e parti meccaniche

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

1.3. Interazione ruota-rotaia e scartamento

Interfacce meccaniche all'infrastruttura (tra cui comportamento

statico e dinamico, distanze funzionali, scartamento e organi di rotolamento, ecc.)

1.4. Impianto di frenatura

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

1.5. Elementi relativi ai passeggeri

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

1.6. Condizioni ambientali ed effetti aerodinamici

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

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

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

1.8. Alimentazione elettrica a bordo e sistemi di controllo

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

1.9. Strutture per il personale, interfacce e ambiente

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

1.10. Protezione antincendio ed evacuazione

1.11. Manutenzione

Strutture a bordo e interfacce per la manutenzione

1.12. Controllo, comando e segnalamento a bordo

Tutte le apparecchiature di bordo necessarie per garantire la sicurezza, il comando e il controllo della circolazione dei treni autorizzati a circolare sulla rete e loro effetti sulla parte a terra del sistema ferroviario

1.13. Requisiti operativi specifici

Requisiti operativi specifici per i veicoli (anche in condizioni di degrado, recupero del veicolo ecc.)

1.14. Elementi relativi alle merci

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

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

2. Classificazione delle norme

Le norme nazionali relative ai parametri di cui alla Sezione 1 sono suddivise nei tre gruppi seguenti.

Le norme e le restrizioni aventi natura esclusivamente locale non rientrano in questa classificazione; la loro verifica fa parte dei

controlli che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura istituiranno di comune accordo.

Gruppo A

Il gruppo A comprende:

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

Gruppo B

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

Gruppo C

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

Allegato VIII

CRITERI MINIMI CHE GLI ORGANISMI DEVONO POSSEDERE PER ESSERE NOTIFICATI

I. Terzieta' 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 interoperabilita' o dei sottosistemi ne' nell'esercizio. Cio' non esclude la possibilita' di uno scambio di informazioni tecniche tra il fabbricante o il costruttore e l'organismo.

II. Imparzialita' ed integrita' professionale.

L'organismo e il personale preposto al controllo devono eseguire l'operazione di verifica con la massima integrita' 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 autorita' designate per il rilascio delle autorizzazioni di messa in servizio nell'ambito del presente decreto, delle licenze nell'ambito del decreto legislativo n. 188 dell'8 luglio 2003, relativo alle licenze delle imprese ferroviarie e dei certificati di sicurezza nell'ambito del decreto legislativo n. 162 del 10 agosto 2007, nonche' dai soggetti incaricati delle indagini in caso di incidenti.

III. Capacita' finanziaria.

L'organismo deve disporre delle risorse finanziarie, umane, dei mezzi materiali e delle procedure necessarie ad operare in qualita' 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 attivita' di verifica, deve possedere una buona

formazione tecnica e professionale ed un'esperienza attestata di almeno dieci anni nei settori tecnici ferroviari per i quali l'organismo ha richiesto di essere notificato;

- b) il personale tecnico dell'organismo incaricato dei controlli, deve possedere una buona formazione tecnica e professionale, un'esperienza, dimostrabile ed attestata, non inferiore a tre anni nel settore specifico di controllo, una conoscenza soddisfacente delle prescrizioni relative ai controlli che effettua e una sufficiente dimestichezza con tali controlli e l'idoneità necessaria a redigere le attestazioni, i verbali e i rapporti relativi ai controlli effettuati.
- c) Per le prove che richiedono interventi sulle linee ferroviarie e sui rotabili, l'organismo dispone di personale abilitato alla protezione dei cantieri di lavoro.

2. Laboratori.

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

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

V. Indipendenza del personale di controllo

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

VI. Polizza assicurativa

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

VII. Riservatezza

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

Allegato IX

DOCUMENTAZIONE PER RICHIESTA DI UNA DEROGA

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

- a) una lettera formale in cui comunicano alla Commissione la deroga richiesta;
- b) un fascicolo, allegato alla lettera, comprendente almeno:
 - la descrizione dei lavori, beni e servizi oggetto della deroga, precisando le date principali, la collocazione geografica e il settore funzionale e tecnico;
 - un riferimento preciso alle STI (o alle relative parti) per cui è richiesta una deroga;
 - un riferimento preciso e dettagliato delle disposizioni alternative che saranno applicate;

- per le domande presentate nell'ambito dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), la giustificazione della fase avanzata di sviluppo del progetto;
- la giustificazione della deroga, comprese le ragioni principali di carattere tecnico, economico, commerciale, operativo e/o amministrativo;
- qualsiasi altro elemento che giustifichi la richiesta di deroga;
- una descrizione delle misure che lo Stato membro intende adottare per promuovere l'interoperabilita' finale del progetto. La descrizione non e' richiesta in caso di deroga minore.

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

Allegato X

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

Lo/la scrivente ragione o denominazione sociale dell'organismo richiedente OR) con sede in (citta' o localita') (provincia) via n. , chiede di essere riconosciuto/a, ai sensi del decreto legislativo di recepimento della direttiva 2008/57/CE quale organismo abilitato a svolgere:

- 1) per il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocita',
 - a) la procedura di valutazione di conformita' o di idoneita' all'impiego dei componenti di interoperabilita' 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 conformita' o di idoneita' all'impiego dei componenti di interoperabilita' 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 velocita',
.....
.....
- 2) per il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale,
.....
.....

di essere in possesso dei requisiti minimi di cui all'allegato VIII del medesimo decreto legislativo;
di possedere le procedure di qualificazione dei laboratori preposti alle prove di conformita' di cui all'art. 27 del decreto legislativo sopra citato;
di impegnarsi a sostenere tutte le spese relative alle procedure finalizzate al riconoscimento, ai successivi controlli, al rinnovo nonche' alle attivita' di vigilanza sugli organismi notificati.

Ai fini del medesimo riconoscimento allega:

- polizza di assicurazione di responsabilita' civile per i rischi derivanti dall'esercizio di attivita' 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 attivita' strumentali collegate all'effettuazione delle verifiche/valutazioni di conformita', con indicazione degli elementi identificativi minimi degli stessi, ferma restando la diretta responsabilita' dell'OR;
- copia conforme del documento con cui e' stato concesso l'incarico a soggetti/Organismi terzi a cui siano state delegate attivita' collegate all'effettuazione delle verifiche/valutazioni di conformita';
- copia conforme di eventuali certificati di accreditamento per attivita' consimili nel campo specifico;
- copia conforme, ove esistenti, delle certificazioni di accreditamento gia' possedute dall'OR;
- manuale della qualita' redatto in conformita' alle norme UNI EN serie 45000 e successive modificazioni o integrazioni completo delle procedure da porre in essere e pertinente il tipo di attivita' per cui si chiede di essere notificati. Il manuale della qualita' contiene, tra l'altro, quanto di seguito riportato:
 - indicazione dell'ultima revisione a cui e' stato sottoposto il manuale stesso;
 - esposizione della politica per la qualita';
 - 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 responsabilita', 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 attivita' per la quale e' richiesta l'abilitazione e del personale avente incarichi direttivi;
 - elenco di tutte le normative di riferimento;
 - riferimento alle procedure proprie di ciascun tipo di attivita' svolta, anche per quelle non inerenti la richiesta di notifica;
 - descrizione del processo con il quale si intende operare per effettuare le verifiche/valutazioni per cui si richiede la notifica (diagramma di flusso);
 - dichiarazione di rispondenza al decreto legislativo n. 81/2008 e successive modifiche ed integrazioni dei locali, delle strutture e delle attrezzature a disposizione;
 - procedure per selezione, assunzione, addestramento ed aggiornamento del personale preposto all'attivita' per la quale e' richiesta la notifica;
 - attivita' operative e funzionali relative alla qualita', affinche' ogni addetto conosca l'estensione e i limiti dei propri compiti e delle proprie responsabilita';
 - richiamo alle prove valutative e all'utilizzo di materiali di riferimento;
 - procedure per gestire la non conformita' o l'esito negativo delle verifiche ed assicurare l'efficacia delle azioni correttive;
 - lista dei soggetti affidatari di attivita' strumentali e procedure per la loro sorveglianza;
 - procedura per mantenere il segreto professionale nei riguardi delle informazioni acquisite durante le attivita' 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 decreto legislativo n. 196/2003 e visti dal legale rappresentante della società;
 - in particolare, per il personale preposto al settore specifico del controllo, dichiarazione attestante un'esperienza non inferiore a tre anni; per il personale preposto al coordinamento tecnico delle attività di verifica, dichiarazione attestante un'esperienza di almeno dieci anni nei settori tecnici ferroviari per i quali l'OR richiede di essere riconosciuto;
 - l'abilitazione alla protezione dei cantieri di lavoro, per il personale preposto alle prove dei sottosistemi che richiedono interventi sulle linee ferroviarie e sui rotabili;
 - procedura utilizzata per valutare il livello minimo di competenze richiesto ai laboratori di prova, se non già previsto dal manuale di qualità;
 - elenco dei laboratori di cui l'OR intende avvalersi per lo svolgimento dei propri compiti con indicazioni relative al numero totale ed alla ripartizione secondo il settore specifico di competenza ed alle attrezzature specifiche;
- per ciascuno dei citati laboratori la seguente documentazione:
- copia conforme del contratto e/o accordo commerciale da cui risulti l'impegno del laboratorio ad eseguire per conto dell'OR le verifiche di cui all'Allegato XI del presente decreto. Nel contratto dovranno essere precisate le verifiche, tra quelle indicate nei venti punti dell'Allegato XI di cui sopra, che saranno espletate dal laboratorio;
 - polizza di assicurazione di responsabilità civile e relativo massimale per i rischi derivanti dallo svolgimento delle attività di prova (tale polizza non è richiesta in caso di laboratori

- pubblici);
- estremi del manuale di qualita' redatto secondo le norme UNI CEI EN ISO IEC serie 17025 e successive modificazioni o integrazioni per i laboratori accreditati; presentazione del manuale di qualita' e relative procedure per i laboratori che non siano in possesso di certificati di accreditamento;
 - documenti attestanti la qualificazione e l'idoneita' degli stessi ai requisiti di competenza/conoscenza necessari per le verifiche della conformita' dei sottosistemi e dei componenti e ai requisiti di cui alle norme UNI EN ISO IEC serie 17020:2005 e successive modificazioni o integrazioni, per le prove rientranti in settori diversi.

Firma del legale rappresentante

Allegato XI

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

1. Dinamica di marcia del materiale rotabile;
2. Controllo della sagoma cinematica;
3. Caratteristiche del binario e dei deviatori;
4. Interazione ruota rotaia - conicita' 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. Compatibilita' 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, modalita' 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'interoperabilita' di sicurezza;
17. Caratteristiche dei materiali (tossicita', resistenza meccanica ed al fuoco, ecc.);

18. Sicurezza del software;
19. Dispositivi antinfortunistici degli impianti elettrici dell'infrastruttura e del materiale rotabile (sistemi di messa a terra, di protezione, di telecomando, monitoraggio e di sezionamento, ecc.);
20. Serbatoi in pressione.

Allegato XII

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

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

In generale:

- conoscenze sui rotabili ferroviari, sulle norme di circolazione e sui regolamenti e norme di esercizio ferroviario;
- conoscenza e capacita' 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 capacita' acquisiti attraverso una esperienza lavorativa documentata di almeno cinque anni nel campo specifico di utilizzazione.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Attrezzature.

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

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