



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

Atto del Governo 73

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo	73	
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea	
Norma di delega:	Ai sensi dell' articolo 1 della legge 25 ottobre 2017, n. 163	
Numero di articoli:	51	
	Senato	Camera
Date:		
trasmissione	15/02/2019	15/2/2019
annuncio	19/02/2019	18/2/2019
assegnazione	15/02/2019	15/2/2019
termine per l'espressione del parere	27/03/2019	27/3/2019
Commissione competente	8 ^a Lavori pubblici, comunicazioni	IX Trasporti
Osservazioni	1 ^a Affari costituzionali 5 ^a Bilancio 14 ^a Politiche dell'Unione europea	XIV Politiche dell'Unione europea, ai sensi dell'art. 126, co. 2 del Regolamento. V Bilancio ai sensi ex art. 96-ter,co.2, del Regolamento

Premessa: il quarto pacchetto ferroviario

A livello europeo è stato completato nel 2016 l'iter di adozione dei provvedimenti del "**quarto pacchetto ferroviario**", che innovano profondamente il quadro regolamentare nel settore ferroviario con un approccio integrato volto a rivitalizzare il trasporto ferroviario dell'UE, favorendo la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo.

Il **trasporto internazionale di passeggeri** ed il **trasporto merci** erano già stati aperti alla concorrenza, in base alle norme europee del "terzo pacchetto ferroviario", rispettivamente dal 2010 e dal 2007.

Con il decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112, è stata recepita nel nostro Paese la direttiva 2012/34/UE, che ha istituito lo spazio ferroviario unico europeo, che disciplina l'apertura del mercato ferroviario alla competizione, l'interoperabilità e la sicurezza delle reti nazionali e lo sviluppo delle infrastrutture del trasporto ferroviario e che costituisce il presupposto dei successivi provvedimenti del "quarto pacchetto".

Per il **completamento** degli interventi normativi necessari al recepimento del **quarto pacchetto ferroviario**, con la **legge di delegazione europea 2016-2017 (legge n. 163 del 2017)**, è stata conferita al Governo la **delega per il recepimento delle ultime tre direttive** rientranti nel IV pacchetto ferroviario:

- la direttiva (UE) 2016/2370, relativa all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria (recentemente recepita con il **decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 136**);
- la direttiva (UE) 2016/797 relativa **all'interoperabilità** del sistema ferroviario dell'Unione europea, **oggetto del presente schema** di decreto legislativo n.73 ;
- la **direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie** (per il cui recepimento è stato presentato al Parlamento l'A.G. n. 74).

Queste ultime due direttive fanno parte, unitamente al [Regolamento \(UE\) 2016/796](#) del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il [Regolamento \(CE\) n. 881/2004](#), del cosiddetto "**pilastro tecnico**", il cui obiettivo è accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie nell'UE e ridurre i costi e i tempi delle procedure amministrative.

Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea dell'11 maggio 2016

La [direttiva \(UE\) 2016/797](#) del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 **sull'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea, di cui lo schema di decreto legislativo in esame prevede il recepimento**, procede alla rifusione della direttiva 2005/57/CE avente il medesimo oggetto.

Tale direttiva, unitamente alla direttiva (UE) 2016/798, è diretta a fornire un quadro di riferimento volto a favorire il **superamento della frammentazione della regolamentazione tecnica nel settore ferroviario**.

La direttiva (UE) 2016/797 si concentra in particolare sugli aspetti concernenti la progettazione, la costruzione, l'immissione sul mercato, l'esercizio, la manutenzione e il rinnovo dei sistemi e dei mezzi ferroviari oltre che sulle modalità secondo le quali tutti gli elementi costituenti il sistema ferroviario interagiscono tra loro al fine di garantire la sicurezza e l'efficienza del trasporto ferroviario. A tal fine si propone di semplificare ed omogeneizzare l'insieme di autorizzazioni e regole tecniche che governano tale complesso sistema, superando le disposizioni della precedente direttiva 2005/57/CE, al fine di superare il precedente sistema di norme tecniche e autorizzazioni che era caratterizzato, pur garantendo un elevato livello di sicurezza, da una elevata frammentazione tra l'Agenzia ferroviaria europea e le autorità nazionali, con conseguenti elevati costi amministrativi e ostacoli eccessivi in termini di accesso al mercato, soprattutto per i nuovi operatori e i costruttori di veicoli ferroviari.

Nel sistema antecedente alla Direttiva in parola, l'Agenzia ferroviaria europea stimava la coesistenza di più di 11 mila regole di questo tipo, con notevoli differenze nel modo in cui le agenzie nazionali di sicurezza gestiscono le procedure di autorizzazione dei veicoli e di certificazione di sicurezza, risultando tra i principali ostacoli per le imprese ferroviarie la coesistenza, da un lato, di norme nazionali tecniche e di sicurezza e, dall'altro, di specifiche tecniche di interoperabilità dell'UE (STI).

Gli articoli 170-172 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, riguardanti la realizzazione delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T), stabiliscono che l'azione dell'UE in questo settore mira a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali nonché l'accesso a tali reti, mediante l'adozione di adeguate misure in particolare nel campo dell'**armonizzazione delle norme tecniche**.

La direttiva sottolinea quindi l'esigenza di conseguire un **forte livello di interoperabilità** tra sistemi afferenti alla rete e sistemi afferenti ai veicoli ferroviari in quanto da questa forte integrazione dipendono l'affidabilità, la sicurezza e la rilevanza dei servizi ferroviari. Per questo è centrale nella direttiva la disciplina concernente le **specifiche tecniche di interoperabilità (STI)** dei sistemi e dei sottosistemi.

Gli specifici interventi della direttiva possono essere così riassunti:

- per quanto riguarda **l'ambito di applicazione, l'interoperabilità dei sistemi locali, urbani e suburbani** non è contemplata dalla direttiva (**art. 1**);
- **alcune definizioni sono state riformulate** (applicazione delle STI ai sistemi esistenti, deroghe alle STI, carenze delle STI e applicabilità delle norme nazionali) o aggiunte (il concetto di autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato e alcune disposizioni relative ai registri) rispetto a quanto previsto dalla precedente direttiva 2008/57/CE (**art. 2**);
- è **definito** dettagliatamente l'**oggetto, la procedura di elaborazione, adozione e revisione delle STI** (**art. 4 - 5**);
- **l'articolo 6** specifica che, in seguito all'identificazione di alcune carenze e in attesa della modifica delle STI, la Commissione potrà chiedere un parere dell'Agenzia che, su richiesta della Commissione stessa, costituirà strumento di conformità;
- sono **identificati** i casi di **eventuale non applicazione delle STI** (**art. 7**);
- è disciplinata **l'immissione sul mercato dei componenti di interoperabilità** ed è stabilito il principio di libera circolazione dei sottosistemi conformi ai requisiti essenziali (**artt. 8-12**);
- sono specificati il ruolo delle **norme nazionali**, il loro rapporto con le STI, i casi in cui le norme nazionali possono essere introdotte e le procedure per la loro revoca o pubblicazione, nonché le circostanze che attivano una nuova dichiarazione "CE" di verifica (**artt. 13-15**);
- sono disciplinati **l'autorizzazione per la messa in servizio di impianti fissi** e l'attuazione armonizzata del sistema di controllo del traffico ferroviario europeo (*European Rail Traffic Management System, ERMTS*) (**artt. 18-19**);
- **l'art. 20** regola l'immissione sul mercato di **sottosistemi mobili**, che potrà essere effettuata sia dalle imprese ferroviarie che dai produttori;
- **l'art. 21 introduce** il concetto di **autorizzazione di immissione del veicolo sul mercato**. Tale

autorizzazione dovrà essere rilasciata dall'Agenzia e dovrà contenere tutte le informazioni di cui necessiterà in seguito l'impresa ferroviaria per mettere un veicolo in servizio commerciale. Sarà possibile chiedere una dichiarazione complementare finalizzata a semplificare all'impresa ferroviaria il compito di mettere in servizio il veicolo;

- sono disciplinate la registrazione dei veicoli autorizzati all'immissione sul mercato e la loro immissione sul mercato (artt. 22 - 26);

- gli **artt. da 27 a 45** relativi agli organismi di valutazione della conformità sostituiscono e integrano l'ex articolo 28 e l'ex allegato VIII per includere le disposizioni del nuovo quadro legislativo per la commercializzazione dei prodotti, come definito nella decisione 768/2008/CE;

- gli **artt. da 46 a 49** disciplinano il **numero europeo del veicolo** (NEV) e i **registri** nazionali. Sono inoltre disciplinati il registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati e il registro dell'infrastruttura;

- a seguito dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona, una serie di allegati della direttiva 2008/57/CE sono convertiti in **atti di esecuzione** che dovranno essere adottati dalla Commissione.

La direttiva procede infine all'abrogazione della precedente direttiva 2008/57/CE, relativa all'interoperabilità a far data dal 16 giugno 2020 (fatto salvo comunque il recepimento e l'applicazione della direttiva medesima e delle altre previste nell'allegato IV, parte B alla direttiva in commento). E' altresì previsto per un periodo transitorio compreso tra il 15 giugno 2016 e il 16 giugno 2019 che l'autorizzazione dei veicoli continui ad essere effettuata ai sensi della direttiva 2008/57/CE.

Quanto al **recepimento della direttiva** gli Stati membri entro il **16 giugno 2019** devono adottare e pubblicare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie a conformarsi alla direttiva, ma è riconosciuto agli Stati membri, previa comunicazione da effettuarsi entro il 18 dicembre 2018, all'Agenzia europea e alla Commissione, con indicazione delle motivazioni, la possibilità di prorogare di un anno il periodo di recepimento delle prescrizioni della direttiva (in tal caso essi possono continuare fino alla scadenza del 16 giugno 2020 a rilasciare autorizzazioni ai sensi della direttiva 2008/57/CE).

Contenuto

Lo schema di decreto legislativo in commento mira a recepire nel nostro ordinamento la **direttiva 2016/797** sopra illustrata (c.d. direttiva interoperabilità) del quarto pacchetto ferroviario e si compone di 51 articoli. Tale direttiva sostituisce la precedente direttiva 2008/57/CE, recepita in Italia con il decreto legislativo n. 191 del 2010, che viene conseguentemente abrogato dall'articolo 49 dello schema.

Il Capo I dello schema reca le disposizioni generali (art. 1-4). L'**articolo 1** reca le **finalità**, individuate nel **miglioramento nello sviluppo dei servizi di trasporto ferroviario** all'interno dell'Unione e con i paesi terzi nonché nel **completamento dello spazio ferroviario europeo unico** e nella progressiva realizzazione del **mercato interno**, attraverso la definizione di **un livello ottimale di armonizzazione tecnica**. Le modalità per realizzare l'**interoperabilità** riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi del sistema ferroviario, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di sicurezza e salute per il personale coinvolto.

L'**articolo 2** detta l'**ambito di applicazione**, stabilendo che le disposizioni del decreto si applicano all'intero sistema ferroviario, inteso come tutte le reti ferroviarie insistenti sul territorio nazionale e tutti i veicoli che operano su queste, stabilendosi le seguenti **eccezioni rispetto all'applicazione**: le metropolitane, i tram e i veicoli leggeri su rotaia; le infrastrutture utilizzate esclusivamente da tali veicoli; le reti isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario nonché le imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti; le infrastrutture ferroviarie private utilizzate per fini non commerciali dal proprietario o da un operatore nonché i veicoli usati su queste; le infrastrutture per uso storico turistico e i relativi veicoli; le infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia utilizzate occasionalmente dai veicoli ferroviari nelle condizioni operative del trasporto leggero su rotaia; i veicoli utilizzati principalmente per infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia (**comma 2, lettere a-g**).

Si stabilisce, innovando rispetto alla legislazione vigente e secondo le disposizioni della direttiva, al comma 3 che i veicoli che rientrano nella fattispecie del **tram-treno**, fatta salva l'eccezione per le esclusioni previste dal comma 2, per operare nel sistema ferroviario rispettino le seguenti previsioni per gli aspetti non disciplinati dalle applicabili Sti: le norme nazionali o altre misure pertinenti accessibili per garantire i requisiti essenziali pertinenti, definite da ANSFISA e dal ministero del infrastrutture e dei trasporti; la procedura di autorizzazione applicabile a tali veicoli definita da ANSFISA; le disposizioni per garantire l'esercizio misto di tram treni e treni che soddisfino i requisiti essenziali e gli obiettivi comuni di sicurezza pertinenti, definite da ANSFISA; in caso di **esercizio transfrontaliero** - in deroga all'articolo 21 in materia di autorizzazione di immissione sul mercato del

veicolo - l'ANSFISA coopera con l'autorità dello Stato confinante ai fini del rilascio delle autorizzazioni. L'**articolo 3** reca le nuove **definizioni** (lettere da a) a eee)) connesse al recepimento della direttiva.

Rispetto alla norma di cui all'articolo 2 della direttiva, in materia di definizioni, si segnala che nel testo in esame non è prevista la definizione di 'parametro fondamentale' (n. 12 nella norma della direttiva), che nella direttiva definisce ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, critica per l'interoperabilità e specificata nelle STI pertinenti.

Rispetto al testo di direttiva, lo schema in esame reca poi alla lettera ccc) la definizione di 'binari di raccordo tra privati', richiamando la movimentazione ivi dei veicoli solo per gli scopi non commerciali, ai sensi dell'art. 2, comma 2 lettera d) del testo in esame.

L'**articolo 4** prevede, in materia di **requisiti essenziali** del sistema ferroviario, dei sottosistemi e dei componenti di interoperabilità, che questi devono rispettare i requisiti essenziali riportati nell'allegato III. Si prevede che le specifiche tecniche di cui all'articolo 68 del decreto legislativo n. 50 del 2016 (recante il Codice dei contratti pubblici), necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme applicate dell'Unione, non devono essere in contrasto con i requisiti essenziali.

Si ricorda che tale disposizione reca, nell'ambito del Codice dei contratti pubblici, norme per le specifiche tecniche nell'ambito del Capo III (Svolgimento delle procedure per i settori ordinari), Sezione I, in materia di Bandi e avvisi, stabilendo tra l'altro che le specifiche tecniche indicate sono inserite nei documenti di gara e definiscono le caratteristiche previste per lavori, servizi o forniture. Tali caratteristiche possono inoltre riferirsi allo specifico processo o metodo di produzione o prestazione dei lavori, delle forniture o dei servizi richiesti, o a uno specifico processo per un'altra fase del loro ciclo di vita anche se questi fattori non sono parte del loro contenuto sostanziale, purché siano collegati all'oggetto dell'appalto e proporzionati al suo valore e ai suoi obiettivi.

Specifiche tecniche di interoperabilità

Il capo II è composto dagli articoli 5 e 6.

L'**articolo 5** reca norme in materia di Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI).

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

L'**articolo 6** reca le Deroghe, parziali o totali, alle STI, previa istanza dei richiedenti, nei casi previsti:

- a) progetti per la realizzazione di un nuovo sottosistema o parte di esso ovvero per elementi del sistema ferroviario che si trovi in una fase avanzata di sviluppo oppure che formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione alla data di applicazione delle STI interessate;
- b) quando, in seguito a un incidente o a una catastrofe naturale, le condizioni di ripristino rapido della rete non consentano economicamente o tecnicamente l'applicazione parziale o totale delle STI pertinenti (in tal caso la non applicazione delle STI è limitata al periodo precedente al ripristino della rete);
- c) progetti per il rinnovo, l'estensione o la ristrutturazione di un sottosistema esistente, o parte di esso, nel caso in cui l'applicazione delle STI interessate rischi di compromettere la redditività economica del progetto ovvero la compatibilità del sistema ferroviario italiano;
- d) progetto di creazione di un nuovo sottosistema o concernente il rinnovo o la ristrutturazione di un sistema esistente, quando la rete ferroviaria è separata o isolata per la presenza del mare o separata dalla rete ferroviaria del resto dell'Unione a causa di condizioni geografiche particolari.

Si detta un'articolata disciplina procedurale per tali deroghe, con un iter che coinvolge il richiedente, l'ANSFISA, il MIT, nonché la Commissione europea e l'ERA.

La lettera d) dell' art. 7 della direttiva prevede una deroga per veicoli in provenienza o a destinazione di un paese terzo nel quale lo scartamento dei binari sia diverso da quello della principale rete ferroviaria nell'Unione.

Componenti di interoperabilità

Il Capo III, composto dagli articoli da 7 a 11, è dedicato alle specifiche tecniche di interoperabilità, mentre il Capo III è relativo ai componenti di interoperabilità. La normativa innova il quadro vigente, al fine di recepire le relative disposizioni della direttiva.

L'**articolo 7** stabilisce i requisiti essenziali e le condizioni necessarie ai fini dell'immissione dei componenti di interoperabilità sul mercato. Ai sensi della **lettera b) dell'articolo 3 dello schema in esame** l'interoperabilità è la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni effettuando le prestazioni specificate; secondo la **lettera 00) del medesimo articolo 3** si definisce "immissione sul mercato" la prima messa a disposizione sul mercato dell'Unione di un componente

di interoperabilità, di un sottosistema o di un veicolo in grado di funzionare nel suo stato di funzionamento di progetto. Il **comma 1 dell'articolo 7** prescrive che i suddetti componenti siano usati conformemente alla loro destinazione, installati in maniera adeguata e sottoposti a corretta manutenzione. Si precisa che non è preclusa l'eventuale immissione sul mercato di tali componenti per altre applicazioni, non comprese tra quelle disciplinate nello schema. Si prevede che i componenti di interoperabilità non sono soggetti a verifiche che siano già state compiute nell'ambito della procedura relativa alla dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego.

L'**articolo 8**, in materia di conformità e idoneità all'impiego, al **comma 1**, reca i requisiti essenziali che un componente di interoperabilità deve soddisfare, riferendosi alle prescrizioni stabilite nelle relative **regole tecniche europee** adottate in base alla Direttiva 2016/797/UE.

Il **comma 2** si occupa delle dichiarazioni di conformità o di idoneità all'impiego. Esse attestano che i componenti di interoperabilità sono stati sottoposti alle procedure per la valutazione e conformità all'impiego fissate dalla relativa STI. Le dichiarazioni sono redatte, datate e firmate dal fabbricante o dal suo mandatario, nel rispetto delle disposizioni previste dalle STI e delle procedure descritte nel successivo articolo 9.

Il **comma 3** prevede che in taluni casi la dichiarazione di conformità CE sia accompagnata da ulteriori particolari certificazioni, rilasciate da uno o più organismi notificati.

Il **comma 4** concerne i pezzi di ricambio dei sottosistemi già in servizio al momento dell'entrata in vigore delle regole tecniche della corrispondente STI, che possono essere installati senza la procedura di cui al comma 2. Potranno essere previsti dalle STI periodi di transizione per prodotti ferroviari identificabili come componenti di interoperabilità già immessi sul mercato.

Per effetto del **comma 6**, i componenti di interoperabilità e i sottosistemi che sono conformi a norme armonizzate o a parti di esse, i cui riferimenti sono stati pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, sono considerati conformi ai requisiti essenziali contemplati da tali norme o parti di esse.

L'**articolo 9** disciplina la procedura relativa alla dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità dell'impiego. Ove la STI lo richieda, la valutazione di conformità o di idoneità sarà fatta dall'organismo notificato cui il fabbricante o il suo mandatario abbiano presentato domanda.

Se i componenti di interoperabilità sono oggetto di altri atti giuridici dell'Unione europea, la dichiarazione di conformità o di idoneità all'impiego dovrà indicare pure la rispondenza dei componenti di interoperabilità ai requisiti degli atti europei suddetti.

In caso di **mancata ottemperanza agli obblighi** relativi alla dichiarazione «CE» da parte del fabbricante o del suo mandatario, gli stessi obblighi si applicano a **chi immette sul mercato** i componenti di interoperabilità. Si dispone inoltre che gli stessi obblighi si applichino a chi assembla quei componenti, o parti di componenti aventi diversa origine, o li fabbrica per uso proprio.

Il quarto comma dell'articolo 8 stabilisce che qualora ANSFISA (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali) o altra Autorità nazionale competente accertino che la dichiarazione «CE» sia stata rilasciata indebitamente, si impedisce l'immissione del componente di interoperabilità, se ne vieta l'impiego costringendo il fabbricante o il suo mandatario a rimettere il componente in una condizione di conformità.

ANSFISA è stata creata con decreto-legge del 28 settembre 2018, n. 109, recante *Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze*, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130. In tale nuova Agenzia, con sede in Roma presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è confluita la preesistente Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF). ANSFISA, a differenza di ANSF, riunisce in capo ad un'unica autorità presso il Ministero le tematiche relative alla sicurezza di strade e ferrovie.

Viene fatto salvo quanto previsto **dall'articolo 10**, in materia di non conformità dei componenti di interoperabilità ai requisiti essenziali.

Esso disciplina la fattispecie in cui un gestore dell'infrastruttura, o un'impresa ferroviaria, o un fabbricante, o un ECM (*Entity in Charge of Maintenance*, cioè un soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo) o un Ente appaltante constatino che un componente di interoperabilità non soddisfa i requisiti essenziali, pur essendo munito della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato conformemente alla sua destinazione. In tal caso, i suddetti soggetti adotteranno, nei limiti delle loro competenze, ogni misura necessaria per limitare l'ambito di applicazione del componente, evitarne l'impiego, ritirarlo dal mercato e richiamarlo. Inoltre, essi ne daranno notizia immediatamente all'ANSFISA. Constatata la non conformità l'ANSFISA adotta misure per limitare l'ambito di applicazione del componente, evitarne l'impiego, ritirarlo dal mercato, richiamarlo, informando il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché il Ministero dello Sviluppo Economico, motivando il proprio agire e spiegando le cause della rilevata non conformità del componente di interoperabilità; si prevede che i due Ministeri per gli aspetti di rispettiva competenza, informino la Commissione Europea; qualora i problemi fossero dovuti a carenze nelle specifiche europee, i due ministeri italiani, o se del caso l'ANSFISA, adotteranno una o più misure, tra cui: ritiri parziali o totali, richiesta di cambiamenti riguardanti la normativa europea, richiesta di revisione della STI (comma 4).

In base al **comma 5**, se la non conformità ai requisiti essenziali riguarda un componente di interoperabilità munito della dichiarazione «CE», occorre una **regolarizzazione** ad opera del fabbricante o del suo mandatario. Si ricorda che il comma 4 dell'articolo 11 della Direttiva 2016/797 UE, infatti, afferma che lo

Stato membro competente adotta, nei confronti dell'entità che ha redatto la dichiarazione, le misure appropriate -senza quindi specificare quali esse possano essere- e aggiunge che lo Stato membro ne informerà la Commissione Europea e gli altri Stati membri.

Il **comma 6**, che riproduce quanto già previsto a legislazione vigente dall'articolo 13, co.7 del D. Lgs 191 del 2010, impegna le autorità italiane che prendono provvedimenti circa la mancanza dei requisiti essenziali a motivare le loro decisioni, e a comunicarle a fabbricanti, mandatari e utilizzatori, i quali saranno tenuti a sostenere tutte le spese relative ai provvedimenti stessi nonché alle operazioni di regolarizzazione prefigurate dal comma 5.

L'**articolo 11** prevede **sanzioni** di tipo amministrativo e pecuniario, salvo che il fatto non costituisca reato. Si individuano i soggetti che irrogano le sanzioni e si indica la destinazione al bilancio dello Stato dei relativi proventi.

In particolare il **comma 1** pone a carico di chi immette sul mercato componenti di interoperabilità non conformi ai requisiti essenziali oppure con irregolare dichiarazione «CE» una sanzione amministrativa pecuniaria variabile **da 15 mila a 100 mila euro**, salvo che il fatto non costituisca reato. Tali sanzioni amministrative pecuniarie saranno irrogate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 2** fissa le sanzioni amministrative pecuniarie per chi installa ed utilizza componenti di interoperabilità in modo difforme dalla loro destinazione come variabili da 15 mila a 100 mila euro, irrogate invece da ANSFISA, salvo che il fatto costituisca reato.

Il **comma 3** precisa che per gli accertamenti e le sanzioni amministrative pecuniarie da parte dell'ANSFISA si farà riferimento al Capo I, Sezioni I e II, della legge 689/1981, in materia di sanzioni amministrative.

Il **Capo IV** si occupa di sottosistemi e comprende gli articoli da 12 a 17. I sottosistemi, secondo la lettera e) dell'articolo 3, sono le parti strutturali o funzionali del sistema ferroviario italiano che sono elencate e descritte dettagliatamente nell'Allegato II allo schema in esame.

L'**articolo 12**, in materia di libera circolazione dei sottosistemi, stabilisce che, fatte salve le disposizioni in materia di immissione sul mercato e di messa in servizio di cui al Capo V dello schema, non si possono 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, né si possono esigere verifiche che siano già state compiute nell'ambito della procedura concernente la dichiarazione «CE» di verifica ovvero in altri Stati membri.

Ai sensi del **comma 1 dell'articolo 13**, in materia di conformità alle STI e alle norme nazionali ANSFISA considera **conformi** ai requisiti essenziali i sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, muniti, laddove previsto, della dichiarazione «CE» di verifica redatta con riferimento alle STI, a norma dell'articolo 15, comma I, ovvero della dichiarazione di verifica redatta con riferimento alle norme nazionali.

Il **comma 2** elenca i casi nei quali si può fare riferimento alle **norme nazionali** invece che alle STI. Tra questi, vi sono i casi di **misure preventive temporanee urgenti**.

L'**articolo 14** innovando rispetto al quadro vigente, disciplina la **notifica** delle norme nazionali. Ogni Stato membro deve notificare alla Commissione Europea e all'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) le norme nazionali per l'applicazione dei requisiti essenziali. Per l'Italia ANSFISA è l'ente incaricato di tale notifica, avvalendosi di un appropriato sistema informatico previsto dalla Direttiva 2016/797/UE. ANSFISA eseguirà le notifiche ogni volta che le norme nazionali vengono modificate, oppure quando sia stata presentata una nuova domanda per la deroga alle STI, ovvero quando le norme nazionali sono abrogate a seguito di pubblicazione o revisione di una STI.

ANSFISA assicura la piena accessibilità, pubblicità e comprensibilità delle norme nazionali (**comma 2**); inoltre (**comma 3**) ANSFISA e il **Ministero delle Infrastrutture e Trasporti**, nelle materie di rispettiva competenza, hanno facoltà di predisporre nuove norme nazionali in due casi: se una STI non soddisfa appieno i requisiti essenziali, ovvero qualora si rendono necessarie misure urgenti, specie in conseguenza di incidenti.

Ai sensi del **comma 4**, ANSFISA e Ministero trasmettono il progetto di nuova norma nazionale alla Commissione Europea e all'Agenzia Ferroviaria Europea prima della prevista introduzione della novità, se non vi è urgenza; altrimenti, il **comma 7** autorizza ANSFISA ad adottare e applicare subito una nuova norma, che poi notificherà alle autorità europee. *Si segnala come da un lato, ANSFISA, può adottare e applicare una nuova norma immediatamente, se essa è urgente, mentre il Ministero, stante l'attuale formulazione dell'articolo 14, sembra non avere analoga facoltà espressamente prevista.*

Il **comma 10** prescrive che le norme nazionali notificate a norma dell'articolo 14 non devono passare obbligatoriamente attraverso la procedura informativa dettata dalla Direttiva 2015/135 UE (Direttiva che in generale regola la procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione).

Norme e restrizioni **di interesse strettamente locale** potranno non essere notificate bensì soltanto annotate in appositi registri, indicando dove esse siano reperibili all'occorrenza (**comma 9**).

Sotto il profilo formale, si segnala che la numerazione dei commi dell'articolo 14 non contempla un comma 5, occorrendo una correzione formale.

In materia di procedura per la redazione della dichiarazione «CE» di verifica **l'articolo 15** prevede che per immettere sul mercato e mettere in servizio un sottosistema occorra una dichiarazione «CE» di verifica, che sarà redatta dal richiedente (**comma 1**). La procedura di verifica è avviata da uno o più organismi di valutazione della conformità.

Ai sensi del **comma 2**, il richiedente dichiara che il sottosistema in questione soddisfa tutti i pertinenti requisiti essenziali, che è stato sottoposto alle procedure di verifica e possiede i requisiti richiesti dalla normativa europea e nazionale, comprese le disposizioni di derivazione non strettamente ferroviaria, corredato da tutte le certificazioni e autorizzazioni previste, allegata alla dichiarazione.

Il **comma 3** afferma che l'attività dell'organismo notificato incaricato della verifica «CE» di un sottosistema inizia in fase di progettazione e continua nelle fasi successive, fino alla fase di approvazione che precede l'immissione sul mercato e la messa in servizio del sottosistema, ricomprendendo anche la verifica delle interfacce del sottosistema rispetto al sistema in cui esso si integrerà.

Il **comma 4** indica la documentazione tecnica che accompagnerà la dichiarazione «CE» di verifica, mentre il **comma 5** impegna il richiedente a valutare la necessità o meno di redigere una nuova dichiarazione in caso di rinnovo o ristrutturazione del sottosistema che determini una modifica della documentazione tecnica e che abbia impatto su verifiche già svolte.

Il **comma 6** prevede la possibilità che l'organismo notificato rilasci **dichiarazioni intermedie di verifica** riguardanti determinate fasi della procedura complessiva; in base al **comma 7**, l'organismo notificato può rilasciare certificati di verifica per un o più sottosistemi nonché per determinate parti di essi, a condizione che le STI lo permettano.

Il **comma 8** assegna all'Autorità di notifica, di cui al successivo articolo 27 (v. *infra*), alcune funzioni concernenti gli organismi incaricati di espletare le procedure di verifica in relazione alle norme nazionali.

L'articolo 16 disciplina l'ipotesi di mancato rispetto dei requisiti essenziali da parte dei sottosistemi.

Il **comma 1** dà facoltà ad ANSFISA di richiedere verifiche supplementari, di propria iniziativa o anche su segnalazione. Le relative spese vanno a carico dell'ente appaltante.

Il **comma 2** obbliga ANSFISA ad informare immediatamente il Ministero delle Infrastrutture e trasporti delle verifiche supplementari richieste, esponendone i motivi e fornendo chiarimenti sulle cause dello scostamento dalle previsioni. Il Ministero, a sua volta, darà comunicazione alla Commissione Europea. L'ANSFISA è l'ente deputato ad adottare provvedimenti nei confronti del soggetto interessato, qualora la difformità dipenda da mancato rispetto dei requisiti essenziali, informando inoltre l'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano delle verifiche suddette, ai fini del controllo sugli organismi di valutazione della conformità.

Si ricorda che l'art. 16 della Direttiva 2016/797 prevede che uno Stato membro può chiedere che siano compiute verifiche complementari, qualora constati che un sottosistema di natura strutturale, munito della dichiarazione «CE» di verifica, corredata della documentazione tecnica, non rispetta interamente le disposizioni della presente direttiva e, in particolare, i requisiti essenziali. Lo Stato membro che presenta la domanda informa immediatamente la Commissione delle verifiche complementari richieste, esponendone i motivi, e la Commissione avvia una consultazione con le parti interessate. In base al par. 3 della disposizione della direttiva, lo Stato membro all'origine della domanda precisa se il fatto che le disposizioni della direttiva non siano rispettate interamente deriva dal mancato rispetto dei requisiti essenziali o di una STI o da una scorretta applicazione di una STI (nel qual caso la Commissione informa immediatamente lo Stato membro in cui risiede chi ha indebitamente compilato la dichiarazione «CE» di verifica chiedendo allo Stato membro medesimo di adottare le misure adeguate) ovvero da una carenza di una STI, nel qual caso si applica la procedura di modifica della STI di cui all'articolo 6, relativo appunto alle modifiche in caso di carenza delle STI.

L'articolo 17 prevede **sanzioni** per chi utilizza nel sistema ferroviario nazionale un **sottosistema strutturale** in modo difforme dalla sua destinazione, in contrasto con quanto previsto nell'autorizzazione e nella documentazione tecnica che l'accompagna. Si stabilisce che i proventi derivanti dalle sanzioni siano versati all'entrata del bilancio dello Stato.

Si tratta di sanzioni amministrative pecuniarie varianti da un minimo di 15mila ad un massimo di 100mila euro, salvo che il fatto costituisca reato. Il soggetto deputato ad irrogare le sanzioni è ANSFISA.

Il **comma 2** dispone che per gli accertamenti e le sanzioni amministrative pecuniarie da parte dell'ANSFISA concernenti i sottosistemi strutturali si farà riferimento al Capo I, Sezioni I e II, della già richiamata legge 689/1981.

Il **Capo V** riguarda l'immissione sul mercato e la messa in servizio. Esso comprende gli articoli da 18 a 26.

L'articolo 18, in materia di autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi, stabilisce che sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra, energia e infrastruttura, installati o gestiti sul territorio italiano sono messi in servizio solo a condizione che soddisfino i requisiti essenziali e che siano stati autorizzati da ANSFISA.

I successivi commi dell'articolo definiscono la relativa procedura.

Si incarica ANSFISA di pubblicare sul proprio sito istituzionale apposite linee guida; si elenca una serie di contenuti obbligatori che devono far parte della domanda di autorizzazione di messa in servizio in impianti fissi che il richiedente presenta ad ANSFISA.

Dopo il comma 3, la numerazione dei commi non contempla il comma 4.

Il **comma 5** dà ad ANSFISA un mese di tempo per rispondere alla richiesta, ovvero per chiedere informazioni aggiuntive al richiedente. ANSFISA effettua le necessarie verifiche e, all'esito di queste, rilascia l'autorizzazione oppure, se la valutazione è negativa, ne dà notizia al richiedente entro un termine ragionevole prestabilito che comunque non supererà i quattro mesi.

Il **comma 6** si occupa di rinnovi e ristrutturazioni dei sistemi esistenti, prevedendo, nei casi di progetti di apparecchiature ERTMS a terra, che ANSFISA agirà in stretta collaborazione con l'Agenzia Ferroviaria Europea denominata ERA.

ERTMS è l'acronimo di *European Rail Traffic Management System* è un moderno sistema di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario e relativo segnalamento a bordo, che fornisce al macchinista tutte le informazioni necessarie per una guida strumentale, controllando con continuità gli effetti del suo operato sulla sicurezza della marcia del treno e attivando la frenatura d'urgenza nel caso di velocità del treno superiore a quella massima ammessa per la sicurezza. Al 31 dicembre 2018, risultano essere attrezzati con ERTMS 709 km di linee alta velocità. Come si legge nella Relazione Tecnica all'AG 73, il sistema ERTMS è ritenuto elemento fondamentale per accelerare l'interoperabilità a livello europeo.

Il **comma 7** impone ad ANSFISA di motivare esaurientemente eventuali decisioni negative riguardanti le domande di autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi. Il richiedente, a sua volta, può presentare allora una domanda di riesame della decisione avversa e, se questa è ribadita da ANSFISA, può infine ricorrere davanti all'autorità giudiziaria competente.

Si stabilisce, al **comma 8**, che il gestore dell'infrastruttura apra al pubblico i relativi sottosistemi dopo avere avuto acquisito tutte le opportune certificazioni e autorizzazioni, nonché tutti i permessi necessari.

L'**articolo 19** in materia di implementazione armonizzata dell'ERTMS nell'Unione europea prescrive che prima di ogni gara di appalto che coinvolga apparecchiature del sistema ERTMS, il richiedente debba presentare all'agenzia europea ERA una domanda di approvazione. L'obiettivo, secondo la Relazione Tecnica, è la migliore armonizzazione possibile dei sistemi di terra a bordo che si utilizzano nei vari Stati membri dell'Unione.

In base al **comma 2**, le domande e tutte le informazioni utili alla preparazione di esse nonché su richieste e decisioni in materia saranno presentate attraverso uno **sportello unico**, previsto dall'**articolo 12 del Regolamento (UE) 2016/796** del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 (lo stesso atto normativo che ha creato l'Agenzia Ferroviaria Europea).

Lo sportello unico in oggetto, che deve essere operativo entro il 16 giugno 2019, avrà funzioni di punto di ingresso, di piattaforma comune di scambio di informazioni e di sistema di allarme rapido in grado di individuare precocemente le esigenze di coordinamento tra le decisioni che devono essere adottate dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza e dall'Agenzia europea.

Il **comma 3** permette ad ANSFISA di emettere pareri in merito alle domande di approvazione indirizzate all'ERA, mentre il **comma 4** stabilisce i tempi entro i quali il richiedente riceverà dall'ERA risposte, ovvero richieste di informazioni o osservazioni.

Il **comma 5** riguarda i casi di decisioni negative da parte dell'ERA, recando una disciplina delle domande di riesame e, qualora anche il riesame desse esito negativo, di ricorso, da presentarsi dinanzi ad una Commissione apposita istituita dall'articolo 55 del citato **Regolamento (UE) 2016/796**.

Qualora successivamente ad una decisione favorevole sopravvenga una modifica al progetto di capitolato d'onori o alla descrizione delle soluzioni tecniche, il richiedente dovrà darne informazione al più presto sia a ERA che ad ANSFISA (**comma 6**).

L'**Articolo 20**, in ordine alla immissione sul mercato di sottosistemi mobili, dispone che il richiedente possa immetterli sul mercato soltanto se sono progettati, costruiti ed installati in modo tale da soddisfare i requisiti essenziali. Il richiedente, inoltre, dovrà ottenere la pertinente dichiarazione di verifica.

Norme in materia di autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo sono stabilite dall'**articolo 21**, che reca un'articolata disciplina connessa all'area d'uso del veicolo stesso, che il richiedente deve sempre specificare in sede di domanda di immissione.

Il **comma 1** subordina l'immissione sul mercato da parte del richiedente al previo rilascio di un'autorizzazione da parte di ERA, per l'immissione di veicoli che hanno un'area d'uso in uno o più Stati membri (**comma 5**), ovvero di ANSFISA se l'area d'uso si limita a una o più reti all'interno del solo territorio italiano (**comma 9**). Possono altresì verificarsi casi di veicoli che viaggiano verso le stazioni degli Stati membri confinanti, prossime alla frontiera; in questi casi, il **comma 9** prevede che, se le caratteristiche delle reti interessate sono simili e a seguito di consultazioni tra le competenti autorità nazionali interessate, l'autorizzazione rilasciata da ANSFISA sia valida. Nelle situazioni in cui una parte dell'area di esercizio del veicolo sia in territorio italiano e le altre in altri Stati membri, il **comma 8** regola eventuali disaccordi non componibili tra ERA e ANSFISA; prevale la decisione di ERA, a meno che ANSFISA non richieda un arbitrato alla Commissione per i ricorsi prevista dall'articolo 55 del menzionato Regolamento (UE) 2016/796.

In ogni caso, ai sensi del **comma 3**, tutte le domande andranno presentate attraverso lo sportello unico di cui all'**articolo 12 del Regolamento (UE) 2016/796**.

I **commi 4 e 6** contemplano il possibile rilascio di autorizzazioni temporanee, finalizzate all'effettuazione di prove pratiche. Le autorizzazioni non temporanee di immissione sul mercato del veicolo indicheranno, oltre all'area d'uso, i valori dei parametri previsti dalle STI, la conformità del veicolo alle STI, le condizioni per

l'utilizzo del veicolo e altre restrizioni (**comma 10**).

Il **comma 11** interessa le decisioni negative da parte delle Agenzie, che devono essere motivate. Il richiedente potrà chiedere il riesame di una decisione negativa e, se essa fosse confermata, ricorrere dinanzi alla Commissione di cui all'articolo 55 del Regolamento (UE) 2016/796.

Il **comma 12** precisa in quali casi il rinnovo o la ristrutturazione di un veicolo già provvisto di autorizzazione imponga una nuova autorizzazione.

Eventuali richieste di ampliamento dell'area d'uso del veicolo sono disciplinate dai **commi 13 e 14**, mentre il **comma 15** permette ad ANSFISA di concludere accordi di cooperazione con ERA, anche coinvolgendo altre autorità nazionali.

I veicoli autorizzati all'immissione sul mercato vanno **registrati**, ai sensi dell'**articolo 22** e, a richiesta del detentore del veicolo, prima di essere utilizzati, nel registro europeo di cui all'**articolo 44**.

Quando l'area d'uso è limitata al territorio italiano il veicolo, **nelle more della realizzazione del registro europeo**, viene registrato in un registro nazionale; se invece l'area d'uso copre il territorio di molteplici Stati membri, il veicolo va registrato in uno qualunque di essi.

In materia di **controlli preventivi** all'utilizzo dei veicoli autorizzati, l'**articolo 23** prevede verifiche da compiere prima che un'impresa ferroviaria utilizzi un veicolo, fermo restando che tale utilizzazione deve avvenire esclusivamente nell'area d'uso specificata nell'autorizzazione di immissione sul mercato. Tali verifiche sono eseguite dall'**impresa ferroviaria** stessa.

Il primo controllo è che il veicolo sia stato autorizzato all'immissione sul mercato e sia registrato. Il secondo ordine di controlli riguarda la compatibilità del veicolo con la tratta, che si baserà sul registro dell'infrastruttura, sulle STI ed eventualmente su informazioni da chiedere al gestore dell'infrastruttura. Il terzo controllo è sull'integrazione del veicolo nella composizione del treno in cui farà servizio.

Si consente all'impresa ferroviaria di avvalersi della collaborazione del gestore dell'infrastruttura per svolgere prove, se necessario.

L'**articolo 24**, insieme ai successivi 25 e 26, tratta di **autorizzazioni** non più ad un singolo veicolo bensì ad un tipo di veicolo. Il **comma 1**, stabilisce che le autorizzazioni del tipo di veicolo possono essere rilasciate dall'Agenzia europea **ERA** o, se del caso, dall'Agenzia nazionale ANSFISA, mentre il **comma 2** precisa che le domande di autorizzazione del tipo di veicolo vanno presentate attraverso lo **sportello unico**.

Il **comma 3** dà facoltà a chi richiede ad ANSFISA l'autorizzazione di immissione sul mercato di un veicolo di richiedere, contestualmente, anche l'autorizzazione del tipo di veicolo, che si riferisca alla stessa area d'uso; il **comma 4** disciplina eventuali rinnovi, aggiornamenti e modifiche in caso di sopravvenuti cambiamenti delle disposizioni delle STI o delle norme nazionali che sono alla base del rilascio dell'autorizzazione di un tipo di veicolo. Si recano modalità di redazione della dichiarazione di conformità al tipo. Il **comma 6** ordina che le autorizzazioni del tipo di veicolo siano registrate nel **Registro Europeo dei tipi di veicoli autorizzati** (un Registro istituito e tenuto dall'Agenzia Ferroviaria Europea, ai sensi dell'articolo 48 della Direttiva 2016/797/UE).

In base all'**articolo 25**, in materia di conformità dei veicoli ad un tipo di veicolo autorizzato, un veicolo o una serie di veicoli conforme a un tipo di veicolo autorizzato riceve, **senza ulteriori verifiche**, un'autorizzazione del veicolo, sulla base di una dichiarazione di conformità a detto tipo presentata dal richiedente. Si precisa che l'eventuale rinnovo dell'autorizzazione di un tipo di veicolo - eventualità che, come si è accennato, era contemplata dall'articolo 24, comma 4 - non influirà sulle autorizzazioni di immissione sul mercato del veicolo già rilasciate in base alla sua conformità ad un certo tipo di veicolo.

L'**articolo 26** reca un'articolata disciplina relativa alla non conformità di veicoli o tipi di veicoli ai requisiti essenziali, prevedendo che, in caso di non conformità dei veicoli o tipi di veicoli a uno dei requisiti essenziali, riscontrata da un'impresa ferroviaria durante l'esercizio, l'impresa stessa adotta le misure correttive opportune e in linea generale ha **facoltà** - ma non obbligo - di darne notizia a ERA o ad autorità nazionali preposte alla sicurezza. L'informazione è invece obbligatoria se si dimostra che la non conformità sussisteva già quando era stata rilasciata l'autorizzazione di immissione sul mercato.

Il **comma 2** dispone che qualora la non conformità a uno dei requisiti essenziali sia ravvisata da ANSFISA in occasione delle sue attività di supervisione, ANSFISA stessa ne informa l'impresa ferroviaria affinché siano adottati i correttivi necessari. Inoltre, ANSFISA ne informerà ERA ed eventuali altre autorità nazionali interessate.

Il **comma 3** autorizza ANSFISA ad intervenire se le misure correttive applicate dalle imprese ferroviarie risultassero inadeguate. Tra i poteri di ANSFISA in un caso del genere vi è la sospensione dell'autorizzazione del tipo di un veicolo. Si prevede la possibilità di un arbitrato risultando comunque ammesso ricorso.

Il **comma 4** prevede che ANSFISA possa altresì intervenire revocando o modificando l'autorizzazione rilasciata. Si rammenta che l'art. 26 della direttiva prevede che il potere di revocare o modificare l'autorizzazione spetta all'AGENZIA europea o all'autorità nazionale.

A seguito della revoca o della modifica, il titolare dell'autorizzazione può chiedere ad ANSFISA di riesaminare la decisione. ANSFISA ha un mese di tempo per valutare l'istanza di riesame, prospettandosi la possibilità di un disaccordo tra ERA e ANSFISA e indicando in tal caso la norma il ricorso ad una procedura

di arbitrato, descritta nei **commi 5 e 6**.

Il **comma 7** impegna ANSFISA a comunicare a ERA le proprie decisioni di revoca delle autorizzazioni di immissione sul mercato, in forma motivata, mentre il **comma 8** prescrive che la revoca dell'autorizzazione decisa da ERA o dalla competente autorità nazionale venga riportata nel registro dei veicoli o, se si tratta di autorizzazione di un tipo di veicolo, nel relativo registro europeo.

ANSFISA, per quanto di sua competenza, informa le imprese ferroviarie che usano veicoli dello stesso tipo di quello oggetto di revoca. A loro volta, tali imprese ferroviarie verificheranno se per i veicoli da esse utilizzate sussista il medesimo problema di non conformità.

Il **comma 9** prevede, per un veicolo di cui sia stata revocata l'autorizzazione di immissione sul mercato, la non utilizzazione, disponendo che la sua area d'uso non venga estesa. Al riguardo, si fa presente che l'analoga disposizione contenuta nell'articolo 26 della Direttiva 2016/797 UE parla di settore d'impiego.

Si ricorda che l'area d'uso di un veicolo risulta definita dalla direttiva (art. 2, n. 32) quale 'una o più reti all'interno di uno Stato membro o di un gruppo di Stati membri in cui un veicolo è destinato ad essere utilizzato'.

Quando la revoca concerne un'autorizzazione di tipo di veicolo, i veicoli costruiti su tale base non sono immessi sul mercato, o sono ritirati se già immessi. Con procedure distinte, possono essere richieste nuove autorizzazioni per singoli veicoli o per tipi di veicolo.

Il **comma 10**, richiamando i commi 1 e 2, prevede che, nei casi in cui la non conformità dei veicoli o tipi di veicoli a uno dei requisiti essenziali, riscontrata da un'impresa ferroviaria durante l'esercizio oppure da ANSFISA in occasione di attività di supervisione, sia limitata ad una parte dell'area d'uso del veicolo interessato e tale non conformità fosse già esistente nel momento del rilascio dell'autorizzazione di immissione sul mercato, l'autorizzazione venga modificata, con esclusione delle parti dell'area d'uso interessate.

Organismi di valutazione della conformità

Il **Capo VI** reca norme sugli **organismi di valutazione della conformità** innovando rispetto alla legislazione vigente.

L'**articolo 27** dello schema di decreto designa il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** quale **Autorità responsabile** dell'istituzione e dell'esecuzione delle procedure necessarie per la **valutazione, l'autorizzazione e il controllo degli organismi di valutazione della conformità**.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sarà pertanto tenuto a notificare alla Commissione europea e agli altri Stati membri, per il **tramite del Ministero dello sviluppo economico**, gli organismi terzi autorizzati a svolgere compiti di valutazione della conformità.

Le **procedure per la notifica e la designazione**^[1] degli organismi di valutazione sono disciplinate all'**Allegato V**.

All'**Ente Unico nazionale di accreditamento italiano** verranno delegati i compiti di valutazione e controllo degli organismi di valutazione (**articolo 28**). Questo potrà avvalersi del personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), sottoscrivendo una Convenzione.

La relazione del Governo evidenzia come in tal modo si passi dal regime di riconoscimento degli organismi da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui al **decreto legislativo n. 191 del 2010**, al nuovo regime dell'accREDITAMENTO previsto dal **regolamento (CE) n. 765/2008**.

Nel decreto si precisa che gli oneri derivanti dalle attività di valutazione e controllo saranno comunque a carico degli organismi di valutazione.

L'**articolo 29** stabilisce l'obbligo per l'Autorità di notifica di **informare la Commissione europea** sulla propria attività.

Gli **articoli 30, 31 e 32** definiscono i **requisiti** che gli organismi di valutazione della conformità **devono possedere per poter essere notificati**. In particolare, ogni organismo di valutazione dovrà:

- essere dotato di personalità giuridica;
- eseguire tutti i compiti di valutazione della conformità alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) per cui è stato notificato, in prima persona o far sì che vengano eseguiti per suo conto e sotto la sua responsabilità;
- disporre di personale adeguato all'esecuzione dei propri compiti e di procedure documentate, nonché delle risorse e dei mezzi necessari.
- sottoscrivere un contratto di assicurazione per la responsabilità civile;
- essere tenuto al segreto professionale per tutto ciò di cui venga a conoscenza, tranne nei confronti delle autorità competenti dello Stato membro in cui esercita i suoi compiti;
- partecipare alle attività di normazione pertinenti e alle attività del Gruppo di coordinamento degli organismi notificati di valutazione della conformità istituito dall'Unione europea (vd. *infra*);
- se organismo di valutazione notificato in relazione ai sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra o di bordo, partecipare alle attività del gruppo dell'ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), di cui all'articolo 29 del **regolamento (UE) 2016/796**;
- garantire la propria **imparzialità** nei confronti delle organizzazioni e dei fabbricanti oggetto di valutazione.

L'**articolo 31** precisa che l'organismo di valutazione deve essere un organismo terzo e indipendente o

comunque dimostrare l'assenza di qualsiasi conflitto di interesse con le imprese coinvolte nei prodotti che esso valuta. Tale imparzialità sarà costantemente garantita, anche attraverso un meccanismo di salvaguardia dell'imparzialità formalmente documentato attraverso uno specifico comitato di salvaguardia.

L'**articolo 32** definisce le competenze che devono essere possedute dal **personale responsabile** dell'esecuzione delle attività di valutazione della conformità (una formazione tecnica e professionale comprovata, soddisfacenti conoscenze delle prescrizioni relative alle valutazioni, una conoscenza adeguata dei requisiti essenziali e delle disposizioni del diritto dell'Unione europea, la capacità di elaborare certificati e rapporti sull'attività eseguita).

L'**articolo 33** prevede la **presunzione di conformità** di un organismo di valutazione alle prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32, qualora esso dimostri la propria conformità ai criteri stabiliti nelle pertinenti norme armonizzate pubblicate nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea.

L'**articolo 34** disciplina i casi in cui l'organismo notificato **subappalti** compiti specifici connessi alla valutazione della conformità oppure **ricorra a un'affiliata**. L'organismo dovrà assicurare che il subappaltatore o l'affiliata rispettino i requisiti previsti e dovrà informare l'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano e l'Autorità di notifica. Le attività dell'organismo notificato potranno tuttavia essere subappaltate solo con il consenso del cliente.

La previsione dell'art. 34 della direttiva in recepimento a sua volta specifica infatti che "le attività dell'organismo notificato possono essere subappaltate o fatte eseguire da un'affiliata solo con il consenso del cliente".

Il D.lgs. 191/2010 attualmente vigente prevede solo che l'organismo notificato possa avvalersi di laboratori di prova. Specifica quindi che, in questo caso, le verifiche ispettive, ad opera del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, accertano l'adozione da parte dell'organismo delle procedure di qualificazione dei laboratori preposti alle prove, che devono operare in conformità alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025, e successive modificazioni. Inoltre, i laboratori dei quali l'organismo dichiara di avvalersi devono disporre di personale, attrezzature e competenze in conformità alle norme della serie UNI CEI EN ISO IEC 17025 e successive modificazioni, nonché di personale, attrezzature e competenze specifiche indicate nell'allegato XII.

L'**articolo 35** stabilisce che i richiedenti possano far eseguire attività di valutazione della conformità a **organismi interni accreditati**, che il D.lgs vigente non prevede, ai fini dell'espletamento delle procedure previste dai moduli A1, A2, C1 o C2 di cui all'Allegato II della [decisione n. 768/2008/CE](#) e dai moduli CA1 e CA2 di cui all'Allegato I della [decisione n. 2010/713/UE](#).

I requisiti particolari che l'organismo interno deve soddisfare per garantire imparzialità e indipendenza di giudizio sono i seguenti: costituire un'articolazione separata e distinta all'interno della struttura e non partecipare alla progettazione, produzione e utilizzo dei prodotti valutati; essere accreditato a norma del [regolamento \(CE\) n. 765/2008](#); essere identificabile all'interno dell'organizzazione e seguire procedure nelle relazioni che ne garantiscano l'imparzialità; fornire esclusivamente i suoi servizi all'impresa di cui fa parte.

Saranno l'impresa di cui l'organismo interno fa parte e l'Ente Unico nazionale di accreditamento a informare l'Autorità di notifica del suo accreditamento.

L'**articolo 36** prescrive che un organismo di valutazione della conformità stabilito in Italia presenti **domanda di notifica e di designazione** all'Autorità competente, secondo le modalità di cui all'Allegato V.

La **procedura di notifica** prevede che (**articolo 37**):

- l'Autorità di notifica comunichi alla Commissione e agli altri Stati membri, attraverso l'apposito strumento di notifica elaborato dalla Commissione, gli organismi di valutazione della conformità che soddisfino le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32;
- la Commissione europea o gli altri Stati membri non sollevino obiezioni entro due settimane dalla notifica;
- all'organismo notificato venga assegnato dalla Commissione europea un numero di identificazione unico.

Nel caso in cui un organismo notificato non soddisfi più le prescrizioni previste, non adempia ai suoi obblighi oppure cessi l'attività, l'Autorità di notifica deve limitare, sospendere o revocare la notifica e informarne immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri (**articolo 38**).

All'**articolo 39** sono disciplinati gli **obblighi operativi degli organismi notificati** nell'attività di valutazione della conformità del prodotto.

Si stabilisce in particolare che, al fine del rilascio dei relativi certificati, gli organismi notificati eseguano le valutazioni secondo le procedure previste dalla pertinente STI, in conformità a quanto previsto nella direttiva (UE) 2016/797, tenuto conto delle dimensioni dell'impresa, del settore in cui opera, della sua struttura nonché del grado di complessità tecnologica del prodotto.

L'**articolo 40**, innovando rispetto alla legislazione vigente, prescrive che **gli organismi notificati forniscano informazioni** all'Autorità di notifica e all'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano nel caso di: rifiuto, limitazione, sospensione o revoca di un certificato; circostanze che incidano sull'ambito della notifica e sulle condizioni per la notifica stessa; eventuali richieste di informazioni ricevute dal Ministero dello sviluppo economico; su richiesta, nelle attività di valutazione della conformità.

Viene definito inoltre l'obbligo di comunicare all'Agenzia ferroviaria europea (ERA) tutte le tipologie di certificati "CE" rilasciati.

L'**articolo 41**, anch'esso innovando rispetto alla legislazione vigente, stabilisce che gli organismi notificati in Italia **partecipino alle attività del Gruppo di lavoro settoriale degli organismi notificati**, istituito dalla Commissione europea come previsto dall'articolo 44 della direttiva (UE) 2016/797.

Con riferimento infine agli **organismi designati** a norma dell'articolo 15, comma 8, dello schema di decreto, l'**articolo 42** precisa che anche questi dovranno possedere i requisiti relativi agli organismi di

valutazione della conformità (di cui agli articoli da 30 a 34), fatto salvo che le competenze richieste al suo personale saranno riferite alle norme nazionali e che tra i documenti a disposizione dell'Autorità di notifica saranno inclusi i documenti relativi ai lavori realizzati da affiliate o subappaltatori in relazione alle pertinenti norme nazionali. Gli obblighi operativi (di cui all'articolo 39) si applicheranno solo nel caso in cui tali obblighi si riferiscano a norme nazionali, invece che alle STI. Qualora gli organismi designati non soddisfino più le prescrizioni previste oppure non adempiano ai propri obblighi, l'Autorità di notifica dovrà limitare, sospendere o revocarne la designazione.

Si ricorda che a norma dell'articolo 15, comma 8, dello schema di decreto l'Autorità di notifica "designa" con decreto gli organismi incaricati di espletare la procedura di verifica per quanto riguarda le norme nazionali.

Registri

Il **Capo VII** reca, agli articoli da 43 a 45, norme sui **registri**.

L'**articolo 43** dispone l'attribuzione da parte dell'ANSFISA di un numero europeo di riconoscimento (European vehicle number - **EVN**) ad ogni veicolo al momento della registrazione. Il richiedente la prima autorizzazione è responsabile di apporre tale EVN sul veicolo in condizione di visibilità.

In deroga a tale previsione, nel caso di veicoli utilizzati o destinati ad essere utilizzati da o verso paesi terzi, il cui scartamento sia diverso da quello della rete ferroviaria principale dell'Unione, è previsto che l'ANSFISA possa accettare i veicoli chiaramente identificati in base ad un sistema di codifica diverso.

L'**articolo 44** prevede che l'ANSFISA alimenti il registro nazionale dei veicoli, fino alla piena operatività del registro europeo dei veicoli (European vehicle register- EVR) di cui all'articolo 47, paragrafo 5, della direttiva.

Si ricorda che il registro europeo dei veicoli, ai sensi della **direttiva**, deve essere operativo **entro il 16 giugno 2021**.

La formulazione della disposizione, laddove fa riferimento al concetto di 'piena operatività' del registro europeo, potrebbe essere chiarita, al fine di evitare indeterminanze della norma e al fine di meglio definire l'ambito temporale nel quale si prevede l'alimentazione del solo registro nazionale, in linea con quanto recato dalla direttiva europea; si consideri che al riguardo la relazione del governo allo schema in esame fa riferimento al momento della istituzione del registro europeo.

Il registro nazionale dei veicoli è conforme alle specifiche comuni definite dagli atti di esecuzione di cui al citato articolo 47, paragrafo 2 e viene adeguatamente aggiornato. Si stabilisce l'accessibilità del registro alle autorità nazionali preposte alla sicurezza, agli organismi investigativi designati a norma degli articoli 16 e 22 della direttiva 2016/798, nonché agli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE, all'ERA, alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture e alle persone od organizzazioni che registrino veicoli o che figurino nel registro. Il comma 2 stabilisce i contenuti minimi del registro, mentre il comma 3 stabilisce che, finché i registri nazionali non siano collegati in conformità alla specifica della direttiva citata, l'ANSFISA aggiorni il registro stesso limitatamente ai dati che la riguardano, inserendovi le modifiche apportate da un altro Stato membro al proprio registro.

Si stabiliscono gli obblighi comunicativi del detentore in ordine a qualsiasi modifica dei dati trascritti (co. 4).

Il comma 5 stabilisce che, per i veicoli autorizzati per la prima volta in un paese terzo e di seguito impiegati nel territorio italiano, l'ANSFISA assicuri la rintracciabilità dei dati sul veicolo tramite il registro nazionale o comunque la disponibilità degli stessi.

L'**articolo 45** reca norme in materia di **registro dell'infrastruttura**. Si stabilisce che l'ANSFISA provveda alla pubblicazione di tale registro, che indica i valori parametrici di rete per ciascun sottosistema o parte di esso come previsti dalla pertinente STI, potendo altresì prevedere condizioni di utilizzazione degli impianti fissi e altre restrizioni. Si prevede che i gestori delle infrastrutture mettano a disposizione dell'ANSFISA i dati della propria rete, aggiornati, risultando responsabili della qualità e dell'affidabilità dei dati stessi. Si demanda ad ANSFISA di determinare la periodicità ed il formato di trasmissione dei dati in questione.

Il comma 5 prevede che il ministero delle infrastrutture e le eventuali altre amministrazioni interessate che siano individuate da ANSFISA hanno facoltà di accesso ai dati relativi ai registri.

La formulazione del comma potrebbe essere chiarita posto che sembra farsi riferimento ad una pluralità di registri.

Disposizioni transitorie e finali

Il **Capo VIII** reca le disposizioni transitorie e finali.

In particolare, l'**articolo 46** definisce il regime transitorio per l'**utilizzo di veicoli precedentemente autorizzati**, prevedendo che tali veicoli, per essere destinati ad ulteriori reti che non sono contemplate dalla precedente autorizzazione, devono ottenere una nuova autorizzazione per l'immissione sul mercato, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 21 dello schema di decreto in esame.

L'**articolo 47** definisce il regime transitorio applicabile agli **organismi di valutazione della conformità**.

Quanto agli organismi **riconosciuti e notificati** prima della data di entrata in vigore del provvedimento in esame, si prevede che essi continuino a svolgere la propria attività fino al **16 giugno 2020** (un anno dalla data di entrata in vigore del provvedimento stabilita dall'**articolo 51**). Entro **la stessa data**, l'Autorità di notifica provvede ad inoltrare alla Commissione europea la notifica degli organismi che hanno fatto richiesta entro il **31 dicembre 2019 (comma 1)**. Analogamente si stabilisce (**comma 2**) che gli organismi **designati**, chiamati a svolgere le attività di verifica relative alle norme nazionali (ex articolo 15, comma 8, del provvedimento in esame), presentino domanda di designazione entro il **31 dicembre 2019**. La disposizione si applica agli organismi riconosciuti dall'ANSF e dall'ANSFISA prima della data di entrata in vigore del provvedimento in esame, i quali continuano ad operare fino - secondo il testo dello schema di decreto - "*alla data di comunicazione alla Commissione europea di cui all'articolo 15, comma 8*". A tale proposito la relazione illustrativa afferma che "tutti gli organismi dovranno essere rinotificati entro il 16/06/2020".

La nuova notifica ovvero la nuova designazione, di cui ai commi 1 e 2, avranno la stessa scadenza del precedente riconoscimento, in base alle tariffe già assolte (richieste ai fini del riconoscimento stesso) dagli organismi di valutazione della conformità interessati. Quanto alla disciplina delle tariffe, trova applicazione il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 21 dicembre 2012, la cui abrogazione è disposta dall'articolo 49 dello schema di decreto legislativo in commento (v. oltre).

Il **comma 3** attribuisce all'Ente Unico nazionale di accreditamento italiano lo svolgimento delle verifiche necessarie al compimento delle attività previste dai commi 1 e 2. Gli oneri sono posti a carico degli organismi interessati. Gli aspetti operativi connessi all'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo sono disciplinate, ove necessario, dalle convenzioni di cui all'articolo 28, comma 1 (v. *supra*).

L'**articolo 48, comma 1**, stabilisce che taluni allegati della direttiva (CE) 2008/57 si continuino ad applicare fino alla data di applicazione di corrispondenti atti di esecuzione previsti dalla direttiva (UE) 2016/717 in recepimento. Si tratta in particolare dei seguenti allegati:

- Allegato IV, concernente la dichiarazione «CE» di conformità e idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità;
- Allegato V, concernente la dichiarazione «CE» di verifica dei sottosistemi;
- Allegato VII, relativo ai parametri da controllare per la messa in servizio di veicoli non conformi alle STI (Specifiche tecniche di interoperabilità) e per la classificazione delle norme nazionali;
- Allegato IX sulla documentazione necessaria per la richiesta di una deroga.

La norma in commento fa riferimento ai seguenti atti di esecuzione previsti dalla direttiva (UE) 2016/797: atto di esecuzione che definisce le informazioni da includere nel fascicolo da presentare a corredo della domanda di non applicazione delle STI che lo Stato membro può presentare alla Commissione (art. 7, par. 5, della direttiva); atti di esecuzione che stabiliscono il modello della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità e l'elenco dei documenti di accompagnamento (art. 9, par. 4); atti di esecuzione che definiscono la classificazione delle norme nazionali notificate in diversi gruppi, allo scopo di facilitare il riconoscimento transnazionale in diversi Stati membri e l'immissione sul mercato dei veicoli (art. 14, par. 10); atti di esecuzione che definiscano procedure «CE» di verifica per i sottosistemi nonché modelli per la dichiarazione «CE» di verifica (art. 15, par. 9).

Il **comma 2** dell'articolo 48 dello schema di decreto stabilisce che le disposizioni della medesima direttiva (CE) 2008/57 continuino ad applicarsi ai **progetti ERMTS a terra** - si tratta di progetti del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario - che devono essere messi in servizio entro la data di entrata in vigore del presente provvedimento (**16 giugno 2019**).

Ai sensi dei **commi 3 e 4, non sono soggetti alla preautorizzazione dell'ERA** di cui all'articolo 19:

- i progetti che hanno completato la fase di gara o di appalto prima del 16 giugno 2019;
- fino al 16 giugno 2031, le opzioni incluse nei contratti firmati prima del 15 giugno 2016, anche se esercitate successivamente a tale data.

Con riferimento ai progetti ERTMS a terra che non richiedano la preautorizzazione dell'ERA, il **comma 5** prescrive che l'ANSFISA cooperi con l'ERA per assicurare la piena interoperabilità di tali progetti, secondo quanto stabilito dall'articolo 30, comma 3.

Il **comma 6** stabilisce che gli allegati al presente provvedimento siano modificati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

L'**articolo 49** reca le abrogazioni, per lo più delle disposizioni di recepimento della direttiva 2008/57/CE e di atti di modifica della stessa.

A tale riguardo si rammenta che la suddetta direttiva 2008/57/CE, e successive modificazioni, è abrogata dall'articolo 58 della direttiva (UE) 2016/797 in recepimento, a decorrere dal 16 giugno 2020 e fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento nel diritto nazionale di direttive di cui all'allegato V, parte B, della medesima direttiva in recepimento.

A decorrere dal **16 giugno 2019** (data di entrata in vigore del presente provvedimento) sono quindi abrogati:

- a) il [decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191](#), di attuazione della direttiva 2008/57/CE e direttiva 2009/131/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario;

- b) il [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 luglio 2011](#), di recepimento della direttiva 2011/18/UE (che modifica gli allegati II, V e VI della direttiva 2008/57/CE);
- c) il [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 settembre 2013](#), di recepimento della direttiva 2013/9/UE (che modifica l'allegato III della direttiva 2008/57/CE);
- d) il [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 dicembre 2014](#), di recepimento della direttiva 2014/38/UE (che modifica l'allegato III della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, per quanto riguarda l'inquinamento acustico);
- e) il [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 26 giugno 2015](#), di recepimento della direttiva 2014/106/UE (che modifica gli allegati V e VI della direttiva 2008/57/CE);
- f) il [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 21 dicembre 2012](#), di determinazione delle tariffe relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità; tale decreto si applica alle attività concernenti gli organismi notificati (di cui al Capo VI del decreto legislativo n. 191 del 2010).

Continuano ad applicarsi le norme tecniche emanate in attuazione dei summenzionati decreti e restano validi tutti i negozi giuridici posti in essere dall'ANSF e dall'ANSFISA prima dell'entrata in vigore dello schema di decreto in esame (**comma 2**).

Il **comma 3** stabilisce che la procedura per la qualifica di organismo notificato, descritta dall'Allegato V, punto 1, sostituisce (a decorrere dal 16 giugno 2019) le **linee guida per il riconoscimento, il rinnovo e la vigilanza degli organismi** che intendono effettuare la valutazione di conformità ed idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità ed istruire la procedura di verifica dei sottosistemi di interoperabilità. Il **comma 4** attribuisce all'ANSFISA il compito di modificare le suddette linee guida al fine di adeguarle alle disposizioni del provvedimento in esame.

L'**articolo 50** reca la clausola di **invarianza finanziaria**.

L'**articolo 51** fissa - come sopra più volte ricordato - la data di entrata in vigore del decreto legislativo al **16 giugno 2019**.

Allegati

L'Allegato I reca gli elementi del sistema ferroviario, recependo l'Allegato I alla direttiva ed elencando gli elementi della rete e i veicoli che costituiscono il sistema ferroviario.

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

L'Allegato III reca i Requisiti essenziali, in recepimento dell'Allegato III alla direttiva, indicando i requisiti essenziali (quali Sicurezza, Affidabilità e disponibilità, Salute, Protezione dell'ambiente, Compatibilità tecnica, Accessibilità), sia in generale sia con riferimento ad ogni sottosistema.

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

L'Allegato V, in materia di Procedure per la notifica e la designazione degli Organismi di valutazione della conformità, disciplina l'attività di riconoscimento degli organismi notificati, in base al nuovo quadro normativo, con particolare riferimento al passaggio all'accreditamento, prevedendone una per la qualifica di organismo notificato e un'altra per la qualifica di organismo designato.

Senato: Dossier n. 108

Camera: Atto del Governo n. 73

27 febbraio 2019

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori infrastrutture e trasporti	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti