

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

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

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

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

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

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

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

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

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

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

**di natura strutturale:**

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

**e di natura funzionale:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il provvedimento consta di 14 articoli e di 10 allegati.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fanno parte integrante del presente decreto 10 allegati:

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

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

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