

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4238

## PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato JANNONE

Modifica degli allegati II, V e VI al decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, concernente l’interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, in attuazione della direttiva 2011/18/UE della Commissione, del 1° marzo 2011

*Presentata il 30 marzo 2011*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Lo scorso 2 marzo, nella *Gazzetta Ufficiale* dell’Unione europea n. L57, è stato pubblicato il testo della direttiva 2011/18/UE della Commissione, che modifica gli allegati II, V e VI della direttiva 2008/57/CE del Parlamento e del Consiglio relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, testo che dovrà essere recepito da tutti gli Stati membri entro il 31 dicembre 2011.

La direttiva tratta del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e dell’interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale, tema che consentirà ai cittadini dell’Unione europea, agli operatori economici e alle collettività regionali e

locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall’instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, grazie all’interconnessione delle reti ferroviarie nazionali. Tale azione si inserisce nel programma di impegni assunti con la firma del Protocollo adottato a Kyoto l’11 dicembre 1997 (reso esecutivo dalla legge n. 120 del 2002), con cui l’Unione europea si è impegnata a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra. Tali obiettivi richiedono un riequilibrio modale e, quindi, una maggiore competitività del trasporto ferroviario. Da questa coerenza e da questa interconnessione dipendono il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità e il

costo dei servizi e su questa coerenza e su questa interconnessione si basa principalmente l'interoperabilità del sistema ferroviario. In tale ottica, gli Stati membri sono tenuti a controllare il rispetto delle norme di sicurezza, di salute e di tutela dei consumatori applicabili alle reti ferroviarie in generale al momento della progettazione, della costruzione, della messa in servizio e durante l'esercizio. Le normative nazionali, i regolamenti interni e le specifiche tecniche applicati dalle ferrovie presentano rilevanti differenze dal momento che esse incorporano tecnologie proprie delle industrie nazionali e prescrivono dimensioni e dispositivi particolari, nonché caratteristiche speciali. Questa situazione ostacola soprattutto la circolazione dei treni in buone condizioni su tutto il territorio dell'Unione europea.

Lo sviluppo delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) ha evidenziato la necessità di chiarire il rapporto tra i requisiti essenziali e le STI, da un lato, e le norme europee e altri documenti a carattere normativo, dall'altro; infatti, la distinzione fra sistema ferroviario ad alta velocità e sistema ferroviario convenzionale non giustifica l'esistenza di due direttive distinte, dato che le procedure di sviluppo delle STI sono identiche per entrambi i sistemi, così come le procedure da rispettare per la certificazione dei componenti di interoperabilità e dei sottosistemi. I lavori di sviluppo delle STI hanno mostrato d'altronde che, per determinati sottosistemi, un'unica STI può servire i due sistemi. L'ambito di applicazione della direttiva 2011/18/UE riguarda le reti transeuropee convenzionali e ad alta velocità così come sono definite nella decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

L'ambito di applicazione sarà progressivamente esteso a tutta la rete e a tutti i veicoli a condizione che una valutazione dell'impatto ne dimostri l'interesse economico. In considerazione dell'approccio graduale alla soppressione degli ostacoli

all'interoperabilità del sistema ferroviario e del tempo necessario per adottare tutte le STI, è opportuno evitare che gli Stati membri adottino nuove norme nazionali o si impegnino in progetti che aumentano la diversità del sistema esistente.

L'adozione di un approccio graduale soddisfa le particolari esigenze dell'obiettivo di interoperabilità del sistema ferroviario, sistema caratterizzato da un patrimonio nazionale di infrastrutture e veicoli vetusti, il cui adattamento o rinnovamento implicano onerosi investimenti.

La direttiva 91/440/CE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, implica che le imprese ferroviarie dovrebbero avere un maggiore accesso alle reti ferroviarie degli Stati membri, il che richiede, pertanto, l'interoperabilità delle infrastrutture, delle apparecchiature, del materiale rotabile e dei sistemi di gestione e di funzionamento, comprese le qualifiche professionali e le condizioni di igiene e di sicurezza sul lavoro del personale necessarie per il funzionamento e per la manutenzione dei sottosistemi menzionati nonché per l'attuazione di ogni STI. Viste la portata e la complessità del sistema ferroviario, è risultato necessario, per motivi pratici, operare una sua scomposizione nei sottosistemi seguenti: infrastrutture, controllo-comando e segnalamento, energia, materiale rotabile, esercizio e gestione del traffico, manutenzione, applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci. Per ciascuno di questi sottosistemi sono stati precisati, per tutta l'Unione europea, i requisiti essenziali e le specifiche tecniche necessarie. Lo stesso sistema è scomposto in elementi fissi e mobili, che comprendono, da un lato, la rete composta di linee, stazioni e *terminal* e tutti i tipi di attrezzature fisse ma necessarie per assicurare il funzionamento sicuro e continuo del sistema e, dall'altro, tutti i veicoli che circolano sulla rete.

Secondo i dati rilevati dall'Unione europea, l'applicazione di questa procedura a livello nazionale è spesso complicata e soggetta a prescrizioni nazionali disomogenee, poco trasparenti e talvolta ripeti-

tive. Essa finisce quindi per rappresentare un serio ostacolo alla creazione di nuove imprese ferroviarie, soprattutto nel settore del trasporto merci. Pertanto, le direttive 2009/131/CE della Commissione, del 16 ottobre 2009, e 2011/18/UE sono volte a chiarire e a semplificare le procedure di

autorizzazione dei veicoli, affermando il principio generale che una sola autorizzazione sia sufficiente per l'intera rete ferroviaria dell'Unione europea. È in quest'ottica che la presente proposta di legge ha l'obiettivo di recepire le disposizioni della direttiva 2011/18/UE.

## PROPOSTA DI LEGGE

—

## ART. 1.

1. L'allegato II annesso al decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, è sostituito dall'allegato II di cui alla tabella A allegata alla presente legge.

## ART. 2.

1. L'allegato V annesso al decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, è sostituito dall'allegato V di cui alla tabella B allegata alla presente legge.

## ART. 3.

1. L'allegato VI annesso al decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, è sostituito dall'allegato VI di cui alla tabella C allegata alla presente legge.

## ART. 4.

1. Le disposizioni di cui alla presente legge entrano in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione della medesima legge nella *Gazzetta Ufficiale*.

## TABELLA A

(Articolo 1)

## « Allegato II

## Sottosistemi.

## 1. Elenco dei sottosistemi.

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

## a) settori di natura strutturale:

infrastrutture;

energia;

controllo-comando e segnalamento a terra;

controllo-comando e segnalamento di bordo;

materiale rotabile;

## b) settori di natura funzionale:

esercizio e gestione del traffico;

manutenzione;

applicazioni telematiche per i servizi passeggeri e merci.

## 2. Descrizione dei sottosistemi.

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

## 2.1 Infrastrutture.

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

## 2.2 Energia.

Il sistema di elettrificazione incluso il materiale aereo e l'apparecchiatura a terra di misurazione del consumo di energia elettrica.

### 2.3 Controllo-comando e segnalamento a terra.

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

### 2.4 Controllo-comando e segnalamento di bordo.

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

### 2.5 Esercizio e gestione del traffico.

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

### 2.6 Applicazioni telematiche.

In conformità all'allegato I, questo sistema comprende due parti:

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

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

### 2.7 Materiale rotabile.

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

### 2.8 Manutenzione.

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

## TABELLA B

(Articolo 2)

« Allegato V

## Dichiarazione di verifica “CE” dei sottosistemi.

## 1. Dichiarazione “CE” di verifica dei sottosistemi.

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

La suddetta dichiarazione deve basarsi sulle informazioni derivanti dalla procedura di verifica “CE” relativa ai sottosistemi definiti al punto 2 dell'allegato VI. Deve essere redatta nella stessa lingua del fascicolo tecnico e comprendere almeno gli elementi seguenti:

riferimenti della direttiva;

nome e indirizzo del soggetto contraente o del fabbricante o del suo mandatario stabilito nell'Unione europea (indicare la denominazione sociale e l'indirizzo completo e, nel caso del mandatario, indicare anche la denominazione sociale del soggetto contraente o del fabbricante);

breve descrizione del sottosistema;

nome e indirizzo dell'organismo notificato che ha compiuto la verifica “CE”;

riferimenti dei documenti contenuti nella documentazione tecnica;

tutte le disposizioni pertinenti, provvisorie o definitive, cui deve rispondere il sottosistema, in particolare, ove necessario, le limitazioni o condizioni di esercizio;

se provvisorio: durata di validità della dichiarazione “CE”;

identificazione del firmatario.

Quando nell'allegato VI si fa riferimento alla dichiarazione DIV “CE”, a tale dichiarazione si applicano le disposizioni del presente punto.

## 2. Dichiarazione di verifica di sottosistemi nel caso di norme nazionali.

Quando nell'allegato VI si fa riferimento alla dichiarazione di verifica di sottosistemi nel caso di norme nazionali, a tale dichiarazione si applicano *mutatis mutandi* le disposizioni del punto 1 ».

## TABELLA C

*(Articolo 3)*

## « Allegato VI

## Procedura di verifica dei sottosistemi.

## 1. Principi generali.

La procedura di verifica di un sottosistema prevede la verifica e l'attestazione che un sottosistema è progettato, costruito e installato in modo da soddisfare i requisiti essenziali che lo riguardano e può essere autorizzato ad entrare in servizio.

## 2. Procedura di verifica "CE".

## 2.1 Introduzione.

La verifica "CE" è la procedura mediante la quale un organismo notificato verifica e attesta che il sottosistema è:

conforme alle disposizioni delle relative STI;

conforme agli altri regolamenti derivati dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

## 2.2 Parti del sottosistema e fasi.

## 2.2.1 Dichiarazione intermedia di verifica (DIV).

Se viene specificato nelle STI o, se opportuno, su richiesta del richiedente, il sottosistema potrebbe essere suddiviso in determinate parti o verificato in certe fasi della procedura di verifica.

La dichiarazione intermedia di verifica (DIV) è la procedura con la quale un organismo notificato verifica e attesta determinate parti del sottosistema o determinate fasi della procedura di verifica.

Ogni DIV porta al rilascio di un attestato DIV "CE" da parte dell'organismo notificato scelto dal richiedente, che a sua volta, se possibile, redige una dichiarazione DIV "CE". L'attestato DIV e la dichiarazione DIV devono indicare le STI di riferimento per la valutazione di conformità.

## 2.2.2 Parti del sottosistema.

Il richiedente può chiedere una DIV per ogni parte. Ogni parte è verificata in ogni fase come previsto al punto 2.2.3.

## 2.2.3 Fasi della procedura di verifica.

Il sottosistema, o talune parti del sottosistema, vengono verificate a ognuna delle seguenti fasi:

progettazione generale;



produzione: realizzazione, compresi in particolare l'esecuzione dei lavori di genio civile, la fabbricazione, il montaggio dei componenti e la regolazione;

prove finali.

Il richiedente può chiedere una DIV per la fase di progettazione (includere le prove del tipo) e per la fase di produzione.

### 2.3 Attestato di verifica.

2.3.1 L'organismo notificato responsabile della verifica "CE" esamina la progettazione, la produzione e la prova finale del sottosistema e redige l'attestato di verifica "CE" destinato al richiedente, che a sua volta redige la dichiarazione di verifica "CE". L'attestato di verifica "CE" deve indicare le STI di riferimento per la valutazione di conformità.

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

2.3.2 Quando sono stati emessi degli attestati DIV "CE" l'organismo notificato responsabile per la verifica "CE" del sottosistema tiene conto di questi attestati DIV "CE" e, prima di emettere l'attestato di verifica "CE":

verifica che gli attestati DIV "CE" riguardino correttamente le pertinenti disposizioni delle STI;

verifica tutti gli aspetti che non sono considerati dagli attestati DIV "CE";

verifica la prova finale dell'insieme del sottosistema.

### 2.4 Documentazione tecnica.

La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione di verifica "CE" deve contenere quanto segue:

le caratteristiche tecniche relative al progetto incluse le progettazioni di massima e di dettaglio relative all'esecuzione, gli schemi degli impianti elettrici e idraulici, gli schemi dei circuiti di comando, la descrizione dei sistemi informatici e degli automatismi, la documentazione relativa al funzionamento e alla manutenzione eccetera, pertinenti al sottosistema in questione;

l'elenco dei componenti di interoperabilità di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera *d*), della direttiva incorporati nel sottosistema;

le copie delle dichiarazioni "CE" di conformità o di idoneità all'impiego di cui i detti componenti devono essere muniti a norma dell'articolo 13 della direttiva, accompagnati ove necessario dalle

corrispondenti note di calcolo e da una copia dei verbali delle prove e degli esami svolti da organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni;

se disponibili, l'attestato o gli attestati DIV "CE" e, in tal caso, se pertinenti, la dichiarazione o le dichiarazioni DIV "CE" che accompagnano l'attestato "CE" di verifica, inclusi i risultati della verifica della loro validità da parte dell'organismo notificato;

l'attestato "CE" di verifica, accompagnato dalle corrispondenti note di calcolo e vistato dall'organismo notificato incaricato della verifica "CE", che dichiara la conformità del sottosistema alle prescrizioni delle pertinenti STI e in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte, l'attestato di verifica "CE" deve essere inoltre accompagnato dai rapporti di ispezione e di *audit* redatti dallo stesso organismo nell'ambito della sua missione, come precisato ai punti 2.5.3 e 2.5.4;

gli attestati "CE" emessi in conformità all'ulteriore legislazione derivata dal Trattato;

quando è previsto l'inserimento in condizioni di sicurezza ai sensi del regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione, del 24 aprile 2009, il richiedente include nella documentazione tecnica la relazione del valutatore sui metodi comuni di sicurezza sulla valutazione dei rischi di cui all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, e successive modificazioni.

## 2.5 Controllo.

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

2.5.2 L'organismo notificato di verificare la realizzazione deve avere accesso in permanenza ai cantieri, alle officine di fabbricazione, alle zone di deposito e, ove necessario, agli impianti di prefabbricazione e di prova e, più in generale, a tutti i luoghi eventualmente ritenuti necessari per l'espletamento della sua missione. L'organismo notificato deve ricevere dal richiedente ogni documento utile a tale effetto, in particolare i piani di esecuzione delle opere e la documentazione tecnica relativa al sottosistema.

2.5.3 L'organismo notificato incaricato di verificare la realizzazione svolge periodicamente degli *audit* per garantire il rispetto delle disposizioni delle pertinenti STI. Esso fornisce in tale occasione un rapporto di *audit* ai professionisti preposti alla realizzazione e può essere richiesta la loro presenza durante alcune fasi del cantiere.

2.5.4 L'organismo notificato può inoltre compiere visite senza preavviso sul cantiere o nelle officine di fabbricazione. Durante tali visite, l'organismo notificato può procedere ad *audit* completi o

parziali e fornisce un rapporto della visita nonché eventualmente un rapporto di *audit* ai professionisti preposti alla realizzazione.

2.5.5 Ai fini del rilascio della dichiarazione “CE” di idoneità all’impiego di cui all’allegato IV, punto 3, l’organismo notificato controlla ogni sottosistema in cui è stato montato un componente di interoperabilità al fine di valutarne, quando ciò sia richiesto dalla STI pertinente, l’idoneità all’impiego nell’ambiente ferroviario cui è destinato.

## 2.6 Deposito.

La documentazione completa di cui al punto 2.4 è depositata presso il richiedente, a sostegno dell’attestato DIV “CE”, se disponibile, rilasciato dall’organismo notificato che ne è responsabile o a sostegno dell’attestato di verifica rilasciato dall’organismo notificato responsabile della verifica “CE” del sottosistema. La documentazione è allegata alla dichiarazione di verifica “CE” che il richiedente invia all’autorità competente presso la quale deposita la domanda di autorizzazione per la messa in servizio.

Una copia della documentazione è conservata dal richiedente per tutta la durata di esercizio del sottosistema ed è trasmessa agli altri Stati membri dell’Unione europea che ne fanno richiesta.

## 2.7 Pubblicazione.

Ogni organismo notificato pubblica periodicamente le informazioni pertinenti concernenti:

le domande di verifica “CE” e DIV ricevute;

la domanda di valutazione di conformità o di idoneità all’impiego di componenti di interoperabilità;

gli attestati DIV “CE” rilasciati o rifiutati;

gli attestati “CE” di conformità o di idoneità all’impiego rilasciati o rifiutati;

gli attestati di verifica “CE” rilasciati o rifiutati.

## 2.8 Lingue.

La documentazione e la corrispondenza relativa alle procedure di verifica “CE” sono redatte in una lingua ufficiale dell’Unione europea dello Stato membro dove è stabilito il richiedente oppure in una lingua ufficiale dell’Unione europea accettata da quest’ultimo.

## 3. Procedura di verifica nel caso di norme nazionali.

### 3.1 Introduzione.

La procedura di verifica nel caso di norme nazionali è la procedura con la quale l’organismo designato ai sensi dell’articolo 17, paragrafo 3 (organismo designato), della direttiva verifica e attesta che

il sottosistema è conforme alle norme nazionali notificate conformemente al medesimo articolo 17, paragrafo 3.

### 3.2 Attestato di verifica.

L'organismo designato responsabile della procedura di verifica nel caso di norme nazionali redige l'attestato di verifica destinato al richiedente.

L'attestato contiene un riferimento preciso alle norme nazionali la cui conformità è stata esaminata dall'organismo designato nel processo di verifica, incluse quelle relative a parti soggette a deroga da una STI, ristrutturazione o rinnovo.

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

### 3.3 Documentazione tecnica.

La documentazione tecnica che accompagna l'attestato di verifica nel caso di norme nazionali deve essere inclusa nella documentazione tecnica di cui al punto 2.4 e contenere i dati tecnici pertinenti per la valutazione della conformità del sottosistema alle norme nazionali ».

