



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 30.4.2004  
COM(2004) 361 definitivo

2003/0056 (COD)

Proposta modificata di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**concernente le unità di carico intermodali**

(presentata dalla Commissione in applicazione  
dell'articolo 250, paragrafo 2 del trattato CE)

## RELAZIONE

### **Iter procedurale**

Il 7 aprile 2003 la Commissione ha proposto una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulle unità di carico intermodali (COM(2003) 155). A norma degli articoli 251 paragrafo 2, 71, paragrafo 1 e 80 paragrafo 2 del trattato CE, la proposta è stata presentata al Consiglio e al PE (2003/0056(COD)), nonché al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni.

Il Comitato economico e sociale europeo ha espresso il proprio parere il 29 ottobre 2003. Non è atteso alcun parere da parte del Comitato delle Regioni.

Nella seduta del 10 aprile 2003, il Presidente del PE ha annunciato di aver trasmesso la proposta alla commissione parlamentare per la politica regionale, i trasporti e il turismo, in quanto commissione competente, nonché alla commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia, per parere (C5-0167/2003).

La commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia ha deciso, il 22 maggio 2003, di non esprimere alcun parere.

Nella riunione del 24 aprile 2003 la commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo ha nominato l'on. Ulrich Stockmann relatore. La commissione ha preso in esame la proposta della Commissione e il progetto di relazione nelle sedute del 4 novembre 2003 e del 20 e 21 gennaio 2004. In quest'ultima riunione ha approvato il progetto di risoluzione legislativa con 41 voti favorevoli ed 1 contrario; successivamente la relazione è stata depositata il 28 gennaio 2004 (A5-0016/2004). Il 12 febbraio 2004 il Parlamento europeo in seduta plenaria ha approvato la relazione Stockmann in prima lettura.

### **Finalità della proposta**

La proposta di direttiva mira ad accrescere la competitività del trasporto intermodale di merci predisponendo un quadro di regole che consentiranno di utilizzare in modo più efficiente le unità di carico intermodale, come i container e le casse mobili, nelle modalità stradale, marittima, ferroviaria e fluviale.

La proposta prevede un quadro di regole per la valutazione, il mantenimento ed il controllo della conformità di tutte le unità di carico intermodale attualmente esistenti, allo scopo di migliorarne la sicurezza.

Per tutte le unità di carico intermodale di nuova fabbricazione sono previste regole dirette a rendere più efficiente la movimentazione delle casse nei terminali ed a introdurre l'uso di dispositivi di sicurezza corrispondenti allo stato della tecnica.

Infine, la proposta ha lo scopo di porre in essere un nuovo tipo di unità di carico, l'"unità europea di carico intermodale" (UECI) che combinerà i vantaggi dei contenitori europei ("swap bodies / casse mobili") terrestri con quelli dei contenitori marittimi ("ISO serie 1"), con conseguente ottimizzazione dello spazio di carico e della loro impilabilità. In tal modo, gli operatori e i trasportatori europei di questo settore potranno beneficiare di una maggiore efficienza con un abbassamento stimato delle spese di logistica del 2%.

La proposta segue i modelli “nuovo approccio” per il mercato interno. Tutti i dettagli tecnici e tutte le specifiche saranno definite da organismi di normalizzazione europei come il CEN.

### **Parere della Commissione**

Il Parlamento europeo condivide i principali elementi della proposta della Commissione.

Tuttavia, il PE ha presentato alcuni emendamenti, sulla base dei quali la Commissione propone alcune modifiche del testo originario.

La Commissione è disposta a recepire tutti i suggerimenti e emendamenti presentati dal PE che hanno lo scopo di migliorare e chiarire il testo della proposta. Pertanto, la Commissione accoglie i seguenti emendamenti: nn. 1, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 15.

Sono stati anche accolti emendamenti che apportano chiarimenti di ordine tecnico (emendamento 1; emendamento 7, prima modifica; emendamento 10) ovvero che migliorano la logica e la struttura del testo (emendamenti 3 e 4 che unificano i considerandi 10 e 11; emendamento 8).

Alcuni emendamenti (nn. 2, 7, 9, 11 e 12) sono stati accettati perché apportano un utile chiarimento, nel senso che i contenitori contemplati dalla CSC (Convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori) non sono soggetti, in Europa, agli obblighi relativi alla certificazione, alla manutenzione e alle ispezioni periodiche. L'emendamento riflette l'intenzione della stessa Commissione: infatti, se non venisse accolto, ne risulterebbero pregiudicati i trasporti e gli scambi commerciali. Di conseguenza, i contenitori che soddisfano i requisiti prescritti dalla CSC possono circolare liberamente in tutto il territorio dell'UE. Tuttavia, poiché la direttiva prevede la possibilità di ritirare dal mercato le unità di carico che presentino un rischio, la formulazione testuale è stata alquanto attenuata. Per quanto riguarda gli intervalli delle ispezioni, l'emendamento 11 (30 mesi anziché 24) è stato accolto poiché allinea gli intervalli delle ispezioni previste dalla direttiva su quelli prescritti dalla CSC

Un certo numero di emendamenti (nn. 5, 14, 15, 16 e 17) sono ispirati dalla finalità di evitare conflitti tra gli standard europei e gli standard in vigore a livello mondiale. Tuttavia, la loro formulazione è stata ritoccata in modo da non assoggettare a tutti i costi gli interessi europei agli attuali standard ISO, i quali possono rappresentare una soluzione subottimale se non addirittura inadeguata. L'emendamento 15 chiarisce l'intenzione della Commissione di continuare a consentire l'uso e il trasbordo delle casse mobili non impilabili. L'emendamento 16 tende ad assicurare che l'uso dell'unità europea di carico intermodale non si tradurrà nell'obbligo di adeguare le attuali navi portacontenitori, con conseguente aumento dei costi per gli operatori. La Commissione ha riformulato il testo in modo da non limitare in misura eccessiva il mandato di standardizzazione. L'emendamento 17 aumenterà la capacità di carico dell'UECI ed è pertanto accettabile in via di principio. Tuttavia, la Commissione giudica inadeguato il riferimento allo standard ISO, visto che spetterà agli organismi europei di normalizzazione definire questo standard, e non all'ISO.

Un emendamento (il n. 13) ha ad oggetto l'armonizzazione delle sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni nazionali adottate per l'attuazione della direttiva. L'emendamento consente di evitare le distorsioni di concorrenza tra operatori che scaturirebbero da sanzioni difformi fra uno Stato membro e l'altro.

Un emendamento (il n. 6) non è stato accolto poiché limita le possibilità di normalizzazione, visto che esso menziona unicamente il CEN. E invero, esistono altri organismi europei di standardizzazione (ad esempio CENELEC e ETSI) che potrebbero anch'essi ricevere il mandato di elaborare misure relative alla sicurezza (ad esempio per i sigilli elettronici).

Ai sensi dell'articolo 250, paragrafo 2, la Commissione modifica la propria proposta tenendo conto delle precedenti considerazioni.

Proposta modificata di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**concernente le unità di carico intermodali**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1 e l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione<sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo (CESE)<sup>2</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>3</sup>,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

- (1) La Comunità attua una politica volta ad incoraggiare il trasporto sostenibile, come le operazioni di trasporto multimodale **e intermodale** dove intervengono i modi stradali, ferroviari, fluviali e il trasporto marittimo a corto raggio. Nel quadro della politica comune dei trasporti, si devono adottare misure supplementari per garantire la sicurezza dei trasporti.
- (2) I contenitori in genere sono conformi alle norme adottate dall'Organizzazione internazionale di normalizzazione, ma non offrono uno spazio sufficiente per un carico ottimale delle palette o per sfruttare al meglio le dimensioni massime autorizzate nel trasporto terrestre.
- (3) Le casse mobili di solito sono utilizzate nel trasporto stradale o ferroviario ma non sono adatte alle operazioni di trasporto intermodale che comprendono un tragitto via acqua a causa delle loro caratteristiche di costruzione.
- (4) Le unità di carico intermodali devono presentare le caratteristiche di interoperabilità necessarie per le operazioni di trasbordo delle merci da un modo all'altro. A causa del numero e della diversità delle unità esistenti, l'armonizzazione delle caratteristiche di interoperabilità concerne soltanto le nuove unità.
- (5) La direttiva definisce una nuova unità, l'unità europea di carico intermodale, che non solo dovrà offrire uno spazio di carico ottimale in relazione alle dimensioni imposte

---

<sup>1</sup> GU C (...) del (...), pag. (...).

<sup>2</sup> GU C (...) del (...), pag. (...).

<sup>3</sup> GU C (...) del (...), pag. (...).

dalla normativa comunitaria vigente, ma presentare anche le caratteristiche armonizzate di interoperabilità necessarie per tutte le nuove unità di carico intermodali.

- (6) Obiettivi dell'azione prevista sono raggiungere lo stesso grado di armonizzazione delle unità di carico intermodali, delle procedure di valutazione e di controllo periodico e arrivare alla realizzazione dell'unità europea di carico intermodale. Dal momento che tali obiettivi non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, conformemente al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Conformemente al principio di proporzionalità enunciato dall'articolo citato, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento degli obiettivi.
- (7) Per ragioni legate alla specificità del trasporto aereo di merci, la presente direttiva non riguarda tale modo di trasporto.
- (8) **La presente direttiva non deve limitare indebitamente l'utilizzo, il controllo e la manutenzione delle unità di carico intermodali soggette alla Convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori (CSC)<sup>4</sup>.**
- (9) Il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne, nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci. Le regole che mirano a realizzare la libera circolazione, senza ostacoli agli scambi, trovano il loro fondamento nella risoluzione del Consiglio, del 7 maggio 1985<sup>5</sup>, relativa ad una nuova strategia in materia di armonizzazione tecnica e di normalizzazione. La presente direttiva fa riferimento a tali principi.
- (10) Secondo la decisione 93/465/CEE<sup>6</sup>, gli Stati membri sono tenuti ad autorizzare la libera circolazione sul loro territorio, l'immissione sul mercato, l'uso per qualsiasi operazione di trasporto o l'uso conformemente alla loro destinazione delle unità di carico intermodali munite del marchio di conformità CE e i simboli previsti dalla presente direttiva, che segnalano che il controllo periodico è stato effettuato, senza esigere una valutazione supplementare per ragioni legate all'applicazione della presente direttiva o, per l'unità di carico intermodale europea, alla conformità ad altri requisiti tecnici.
- (11) Uno Stato membro deve poter prendere, informandone la Commissione, misure per limitare o vietare l'immissione sul mercato e l'uso di unità di carico intermodali, in particolare quando queste presentano un rischio particolare per la sicurezza delle persone e, ove applicabile, degli animali domestici o delle cose, **o quando queste, pur essendo munite di marcatura CE, del simbolo relativo alla loro rivalutazione e del**

---

4 CSC: Convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori, adottata il 2.12.1972, entrata in vigore il 6/9/1977 e modificata nel 1981, 1983, 1991 e 1993, reperibile nel sito web dell'Organizzazione marittima internazionale ([www.imo.org](http://www.imo.org)).

5 Risoluzione del Consiglio, del 7 maggio 1985, relativa ad una nuova strategia in materia di armonizzazione tecnica e di normalizzazione - GU C 136 del 4.6.1985, pagg. 1-9

6 Decisione 93/465/CEE del Consiglio, del 22 luglio 1993, concernente i moduli relativi alle diverse fasi delle procedure di valutazione della conformità e le norme per l'apposizione e l'utilizzazione della marcatura CE di conformità, da utilizzare nelle direttive di armonizzazione tecnica, GU L 220 del 30.8.1993, pagg. 23-39.

**simbolo relativo al controllo periodico, risultano non conformi.** La procedura deve essere motivata e trasparente.

- ~~(12) (11) Uno Stato membro deve poter prendere, informandone la Commissione, misure per limitare o vietare l'immissione sul mercato e l'uso di unità di carico intermodali, in particolare quando queste, pur essendo munite di marcatura CE, del simbolo relativo alla loro rivalutazione e del simbolo relativo al controllo periodico, risultano non conformi. La procedura deve essere motivata e trasparente.~~
- (13) Nel quadro dei principi previsti dalla risoluzione del Consiglio del 7 maggio 1985, gli allegati I e II della presente direttiva prevedono alcuni requisiti essenziali in materia di sicurezza tecnica e personale, movimentazione, fissaggio, stabilità, identificazione, necessari per le unità di carico intermodali e per le unità europee di carico intermodali. I requisiti saranno completati da alcuni requisiti specifici indispensabili per assicurare l'interoperabilità. Le unità di carico intermodali devono rispondere a tutti i requisiti citati.
- (14) **Le prescrizioni per le unità di carico intermodali tengono nella dovuta considerazione gli standard vigenti nel settore.**
- (15) Alla luce degli obiettivi della presente direttiva e al fine di facilitare la dimostrazione della conformità delle nuove unità rispetto ai requisiti, occorre stabilire alcune procedure di valutazione, nonché controlli periodici; tali procedure dovranno essere elaborate tenendo conto dell'importanza dei requisiti inerenti alle unità di carico intermodali. Occorre prevedere una procedura adeguata o la possibilità di scegliere tra diverse procedure di valore equivalente. Le procedure adottate sono conformi alla decisione 93/465/CEE.
- (16) Le nuove unità intermodali di carico possono essere immesse sul mercato e messe in servizio solo se conformi ai requisiti previsti dalla presente direttiva. Tale conformità è attestata dalle procedure di valutazione previste dalla decisione 93/465/CEE e riprese all'allegato IV.
- (17) Il controllo periodico è finalizzato a verificare che lo stato di manutenzione e lo stato di usura delle unità di carico intermodali sono compatibili con i requisiti di sicurezza e sarà svolto conformemente alla procedura prevista all'allegato V della presente direttiva.
- (18) Le unità a cui si applica la presente direttiva devono portare una marcatura CE che ne indichi la conformità alle disposizioni della direttiva stessa. I simboli che si riferiscono alle caratteristiche armonizzate delle unità di carico intermodali devono essere distinti da quelli che indicano che l'unità in questione è un'unità europea di carico intermodale armonizzata. Su ciascuna unità di carico intermodale va indicato che essa ha superato il controllo periodico precedente o, per quanto riguarda le unità di meno di cinque anni, che essa non è ancora soggetta all'obbligo di subire un controllo, con l'indicazione della data del prossimo controllo.
- (19) Per realizzare gli obiettivi corrispondenti ai requisiti essenziali previsti dagli allegati I e II della presente direttiva occorre elaborare alcune norme armonizzate per le unità di carico intermodali e per le unità europee di carico intermodali. Occorre inoltre prevedere per tali unità l'adozione di requisiti specifici di interoperabilità secondo la procedura indicata all'articolo 12.

- (20) Le norme armonizzate sono elaborate da organismi europei di normalizzazione su mandato della Commissione. Se le norme sono considerate insoddisfacenti in relazione ai due tipi di requisiti previsti dalla direttiva, la Commissione o lo Stato membro interessato interpellano il comitato permanente istituito ai sensi della direttiva 98/34/CE<sup>7</sup>.
- (21) Gli Stati membri designano gli organismi di controllo abilitati ad effettuare le procedure di valutazione o di controllo periodico. Essi devono inoltre provvedere a che tali organismi siano sufficientemente indipendenti, competenti e imparziali da poter svolgere i compiti per i quali sono stati designati e notificati.
- (22) La Convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori adottata dalle Nazioni Unite il 2 dicembre 1972<sup>8</sup> contribuisce a questo obiettivo di rafforzamento della sicurezza delle unità di carico intermodali e delle unità europee di carico intermodali. La maggior parte degli Stati membri ha già ratificato tale convenzione, conformemente alla raccomandazione 79/487/CEE del Consiglio<sup>9</sup>.
- (23) Occorre prevedere una procedura che consenta alla Commissione di modificare alcuni allegati della direttiva.
- (24) Occorre prevedere una procedura che consenta alla Commissione di prendere le misure necessarie se le norme armonizzate non rispondono interamente ai requisiti della presente direttiva.
- (25) È necessario adottare le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva, in conformità con la decisione 1999/468/CE del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze conferite alla Commissione<sup>10</sup>.
- (26) È necessario prevedere sanzioni in caso di inadempimento delle disposizioni nazionali adottate in applicazione della presente direttiva.
- (27) Si devono adottare disposizioni per l'attuazione della presente direttiva prima della pubblicazione delle specifiche nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (28) È necessario prevedere una disposizione transitoria che permetta l'immissione sul mercato e la messa in servizio delle unità di carico intermodali fabbricate prima dell'entrata in vigore della presente direttiva anche dopo tale data,

---

<sup>7</sup> Direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche, GU L 204 del 21.7.1998, pagg. 37-48.

<sup>8</sup> CSC, Convenzione sulla sicurezza dei contenitori, adottata il 2.12.1972, entrata in vigore il 6.9.1977 e modificata negli anni 1981, 1983, 1991 e 1993; è possibile consultarne il testo sul sito Internet dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), [www.imo.org](http://www.imo.org).

<sup>9</sup> GU L 125 del 22.5.1979, pag. 18.

<sup>10</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

### *Articolo 1 - Oggetto*

La presente direttiva fissa alcuni requisiti essenziali e prevede l'adozione di norme armonizzate e di requisiti specifici di interoperabilità che rendano più efficace e più sicura l'utilizzazione delle nuove unità di carico intermodali, **e permettano la creazione di un'unità europea di carico intermodale**. Essa introduce obblighi di valutazione della conformità e di manutenzione, alcune procedure di valutazione della conformità e di controllo periodico relative alle unità di carico impiegate nel trasporto intermodale **che non sono contemplate dalla CSC**.

### *Articolo 2 - Campo di applicazione*

1. La presente direttiva si applica:
  - a) alle unità di carico intermodali ~~e alle unità europee di carico intermodali~~ esistenti alla data della sua entrata in vigore,
  - b) alle unità di carico intermodali ~~fabbricate~~ **di nuova fabbricazione**, immesse sul mercato, messe in circolazione e/o utilizzate che devono rispettare i requisiti definiti all'allegato I, e i requisiti specifici di interoperabilità indicati all'articolo 9,
  - c) alle nuove unità di carico intermodale europee, che devono rispettare i requisiti definiti agli allegati I e II e i requisiti specifici di interoperabilità indicati all'articolo 9.
2. Essa si applica inoltre alle unità di carico di cui al primo paragrafo, utilizzate esclusivamente per il trasporto di merci tra il territorio della Comunità e quello di un paese terzo.
3. Il trasporto aereo è escluso dal campo della presente direttiva.

### *Articolo 3 - Definizioni*

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- a) "unità di carico intermodale", un contenitore o una cassa mobile;
- b) "unità europea di carico intermodale", un'unità di carico intermodale costruita conformemente ai requisiti essenziali definiti agli allegati I e II e ai requisiti di interoperabilità;
- c) "contenitore", unità concepita per il trasporto di merci, sufficientemente solida per un impiego ripetuto, impilabile e dotata di elementi che permettono il trasbordo tra modi.

- d) "cassa mobile", unità concepita per il trasporto di merci, utilizzata in Europa, adeguata in modo ottimale alle dimensioni dei veicoli stradali e fornita di elementi di aggancio che permettono il trasbordo tra modi, di solito ferrovia/strada.
- e) "norma armonizzata", una specifica tecnica adottata da un organismo di normalizzazione riconosciuto sulla base di un mandato concesso dalla Commissione, conformemente alle procedure previste dalla direttiva 98/34/CE, allo scopo di stabilire un requisito europeo il cui rispetto non è obbligatorio;
- f) "indicazione di controllo periodico", un simbolo indicante che l'unità di carico intermodale è stata sottoposta a un controllo periodico o deve essere sottoposta al primo controllo periodico, ed è stata giudicata conforme ai requisiti pertinenti; tale simbolo indica anche la data alla quale si prevede che l'unità di carico intermodale sarà sottoposta al prossimo controllo periodico di cui all'articolo 7.
- g) "controllo periodico", i controlli effettuati per accertare lo stato di manutenzione e di sicurezza delle unità di carico intermodali di cui ai punti a), b) e c), secondo le procedure previste dall'allegato V;
- h) "procedure di valutazione della conformità", le procedure di cui all'allegato IV;
- i) "organismo notificato", un organismo di controllo designato dall'autorità nazionale competente di uno Stato membro ai sensi dell'articolo 10 e che soddisfa i criteri dell'allegato III.

#### *Articolo 4 - Valutazione della conformità delle unità di carico intermodali*

1. Prima di immettere sul mercato le unità di carico intermodali e le unità europee di carico intermodali, il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nella Comunità, sottopone il prodotto a una procedura di valutazione della conformità tra quelle descritte nell'allegato IV, alle condizioni definite.

Ai fini dell'apposizione della marcatura CE sulle unità di carico intermodali, la conformità è stabilita mediante una delle procedure seguenti:

- controllo interno della fabbricazione, utilizzando il modulo A, quando sono rispettate le norme armonizzate di cui all'articolo 9, paragrafo 3;
- controllo interno della fabbricazione, utilizzando il modulo Aa;
- procedura di verifica per unità (modulo G);
- procedura di garanzia della qualità totale (modulo H).

- 2. Il paragrafo 1 non si applica nel caso di unità di carico intermodali rispondenti alle condizioni di cui all'allegato II della CSC, a meno che il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità richieda una tale valutazione.**

*Articolo 5 - Libera circolazione, restrizioni e clausole di salvaguardia*

1. Uno Stato membro non può vietare, limitare o ostacolare l'immissione sul mercato o la messa in servizio sul suo territorio (compreso il trasporto, lo stoccaggio, la movimentazione o il ricarica), per ragioni legate all'applicazione della presente direttiva, di unità di carico intermodali che sono conformi alle disposizioni della presente direttiva e, se del caso, alle norme armonizzate applicabili pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ai sensi della presente direttiva, e sono munite della marcatura CE che attesta questa conformità e dell'indicazione relativa al controllo periodico prevista dall'articolo 8.
2. Gli Stati membri presumono conformi alle disposizioni della presente direttiva le unità di carico intermodali che portano la marcatura CE e sono munite della dichiarazione di conformità CE prevista all'allegato VII.
3. Quando uno Stato membro constata che un'unità di cui all'articolo 2, correttamente mantenuta e adibita all'impiego al quale è destinata, rischia di compromettere la salute e/o la sicurezza delle persone e, ove applicabile, degli animali domestici e delle cose, durante il trasporto e/o l'utilizzazione, nonostante porti la marcatura CE e un'indicazione di controllo periodico, può limitare o vietare l'immissione sul mercato, o l'uso dell'unità in questione, o può predisporre il ritiro dal mercato o dalla circolazione. Lo Stato membro informa immediatamente la Commissione della misura adottata e indica le ragioni della propria decisione.
4. La Commissione consulta tempestivamente le parti coinvolte. Se essa constata, successivamente alla consultazione, che la misura adottata è giustificata, informa immediatamente tutti gli Stati membri. Se la misura risulta ingiustificata, la Commissione ne informa immediatamente lo Stato membro che l'ha interpellata, nonché il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità europea, il proprietario o il suo mandatario stabilito nella Comunità, o il detentore.
5. Quando un'unità di cui all'articolo 2 risulta non conforme, lo Stato membro competente prende le misure adeguate, **che possono comprendere la revoca dell'autorizzazione di effettuare le procedure descritte negli allegati IV e V**, nei confronti di chi ha apposto la marcatura CE o l'indicazione di controllo periodico e ne informa tempestivamente la Commissione e gli altri Stati membri.
6. La Commissione si adopera per tenere informati gli Stati membri dello svolgimento e dei risultati della procedura.
7. Quando uno Stato membro stabilisce che la marcatura CE o l'indicazione di controllo periodico sono state apposte indebitamente, il proprietario o il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità, sono tenuti a porre fine all'infrazione alle condizioni imposte dallo Stato membro.  
  
In caso di persistenza della non conformità, lo Stato membro adotta tutte le misure necessarie per limitare o vietare l'immissione sul mercato, il trasporto o l'uso dell'unità in questione, o per predisporre il ritiro dal mercato o dalla circolazione.
8. Ogni decisione presa da uno Stato membro in applicazione della presente direttiva e avente la conseguenza di limitare l'immissione sul mercato, il trasporto o l'uso di

unità di carico intermodali o che ne impone il ritiro dal mercato o dalla circolazione deve essere motivata in modo preciso. Essa è notificata tempestivamente all'interessato, con l'indicazione dei mezzi di ricorso previsti dalla legislazione in vigore nello Stato membro in questione e dei termini entro i quali tali ricorsi vanno presentati.

#### *Articolo 6 - Sorveglianza delle unità di carico intermodali*

1. Gli Stati membri prendono tutte le misure utili affinché le unità di carico intermodali di cui all'articolo 3, lettere a) e b) possano essere immesse sul mercato e messe in servizio esclusivamente se non compromettono la salute e/o la sicurezza delle persone e, ove applicabile, degli animali domestici e delle cose, quando siano installate e mantenute correttamente e adibite all'impiego al quale sono destinate.
2. Le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano la facoltà degli Stati membri di imporre, nel rispetto delle disposizioni del trattato, i requisiti che reputino necessari per garantire la protezione delle persone, in particolare durante le operazioni di movimentazione delle unità, a condizione che ciò non implichi modifiche di tali unità in relazione alla presente direttiva.
3. Gli Stati membri non impediscono la presentazione, in particolare in occasione di fiere, esposizioni e dimostrazioni, di unità di carico intermodali, secondo la definizione dell'articolo 1, non conformi alle disposizioni della presente direttiva, a condizione che un'insegna visibile indichi chiaramente la loro non conformità e l'impossibilità di entrare in possesso di tali unità prima che siano state rese conformi dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità. In occasione di dimostrazioni, vanno prese le misure adeguate per garantire la sicurezza delle persone, conformemente ai requisiti fissati dall'autorità competente dello Stato membro interessato.

#### *Articolo 7 - Manutenzione e controllo periodico*

1. Prima della fine del quinto anno dalla fabbricazione di un'unità di carico intermodale o di una unità europea di carico intermodale, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità europea, il proprietario o il suo mandatario stabilito nella Comunità, o il detentore sono tenuti a sottoporla al primo controllo previsto dall'articolo 3, lettera e), secondo una delle procedure dell'allegato V.

Per le unità esistenti, il primo controllo deve essere svolto prima del 1° luglio 2007 o prima della fine del quinto anno dalla fabbricazione.

Le unità di carico intermodali, esistenti o nuove, che circolano nella Comunità o sono utilizzate per operazioni di trasporto di merci tra il territorio della Comunità e il territorio di un paese terzo, sono sottoposte a controlli periodici a intervalli di tempo che non possono superare ~~24 mesi~~ **30 mesi**.

2. Il proprietario, il suo mandatario stabilito nella Comunità europea, o il detentore dell'unità di carico intermodale, è tenuto a mantenerla in buono stato dal punto di vista della sicurezza.

3. La data limite (mese e anno) prevista per il successivo controllo periodico dell'unità di carico intermodale è segnalata su questa, in modo visibile, facilmente leggibile e indelebile.
4. Le unità di carico intermodali possono essere sottoposte al controllo periodico in qualunque Stato membro, secondo le procedure previste dall'allegato V della presente direttiva.
- 5. I paragrafi 1, 3 e 4 non si applicano a unità di carico intermodali contemplate dalla CSC.**

*Articolo 8 - Marcatura CE e indicazione di controllo periodico*

1. La marcatura «CE» è costituita dalle iniziali «CE», secondo il logo il cui modello appare all'allegato VI.  
  
La marcatura «CE» deve essere accompagnata dal numero d'identificazione dell'organismo notificato che ha preso parte alla fase di controllo della produzione.
2. La marcatura «CE» deve essere apposta in maniera visibile, facilmente leggibile e indelebile su ciascuna unità di carico intermodale.
3. Viene fatto divieto di apporre sulle unità di carico intermodali e sulle unità europee di carico intermodali dei marchi che possano trarre in inganno i terzi sul significato o sul logo della marcatura «CE». È permesso apporre sulle unità di carico intermodali qualunque altra marcatura, a condizione che non riduca la visibilità e la leggibilità della marcatura «CE».
4. Accanto alla marcatura CE, è necessario apporre un simbolo conforme al logo il cui modello appare all'allegato VII. Esso è diverso per le unità di carico intermodali e sulle unità europee di carico intermodali.
5. L'indicazione di controllo periodico deve menzionare la data di fabbricazione, quella del controllo precedente e la data limite del controllo successivo. Essa va apposta dall'organismo responsabile del controllo secondo il logo il cui modello appare all'allegato VII.
6. Marcatura «CE» indebitamente apposta
  - a) la constatazione, da parte di uno Stato membro, dell'indebita apposizione della marcatura «CE» e/o dell'indicazione di controllo periodico comporta per il fabbricante o il suo mandatario nella Comunità, il proprietario o il suo mandatario stabilito nella Comunità, o il detentore, l'obbligo di rendere conforme il prodotto per quanto riguarda le disposizioni sulla marcatura «CE» e di mettere fine alla violazione alle condizioni fissate da tale Stato membro;
  - b) in caso di persistenza della non conformità, lo Stato membro adotta tutte le misure necessarie per limitare o vietare l'immissione sul mercato del prodotto in questione, o per disporre il ritiro dal mercato o dalla circolazione, in conformità con le procedure previste dall'articolo 5.

### *Articolo 9 - Requisiti, norme armonizzate e obiezioni formali*

1. Le unità di carico intermodali e le unità europee di carico intermodali di cui all'articolo 1 devono essere conformi ai requisiti rispettivamente enunciati negli allegati I e II, nonché ai requisiti specifici di interoperabilità. Questi ultimi sono adottati e, se necessario, sottoposti a revisione, secondo la procedura prevista dall'articolo 12, paragrafo 2.

La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* le decisioni relative ai requisiti specifici di interoperabilità da applicare.

2. Gli Stati membri presumono conformi a tutte le disposizioni della presente direttiva pertinenti le unità di carico intermodali e le unità europee di carico intermodali che portano la marcatura CE prevista dall'articolo 8 e munite della dichiarazione di conformità prevista dall'allegato VII.
3. Le unità di carico intermodali e le unità europee di carico intermodali conformi alle norme armonizzate i cui estremi sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* sono presunte conformi ai requisiti essenziali e ai requisiti specifici di interoperabilità.
4. Uno Stato membro o la Commissione informano il comitato permanente istituito dalla direttiva 98/34/CE qualora ritengano che le norme armonizzate di cui al paragrafo 3 non siano conformi ai requisiti essenziali di cui agli allegati I e II e/o ai requisiti specifici di interoperabilità.

Sentito il parere del comitato, la Commissione notifica agli Stati membri se le norme in questione debbano o no essere ritirate dalle pubblicazioni di cui al paragrafo 3.

### *Articolo 10 - Organismi notificati*

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione e agli altri Stati membri l'elenco degli organismi notificati, aventi sede nella Comunità, che hanno designato per compiere le procedure di cui agli allegati IV e V e per espletare i compiti specifici per cui gli organismi sono stati designati e i numeri di identificazione che sono stati loro preventivamente attribuiti dalla Commissione.

La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* l'elenco degli organismi notificati indicando il loro numero di identificazione e i compiti per i quali sono stati notificati. Essa provvede all'aggiornamento di tale elenco.

2. Gli Stati membri applicano i criteri definiti all'allegato III per la designazione di organismi notificati.
3. Uno Stato membro che ha notificato un organismo revoca la notifica qualora constati che l'organismo non soddisfa più i criteri di cui al paragrafo.

Esso informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri di ogni revoca di una notifica.

### *Articolo 11 - Adeguamento degli allegati*

Le modifiche necessarie per adeguare gli allegati I e II della presente direttiva sono adottate conformemente alla procedura di cui all'articolo 12.

### *Articolo 12 - Comitato*

1. La Commissione è assistita da un comitato di regolamentazione composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.
2. Quando si fa riferimento al presente articolo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, nel rispetto del disposto dell'articolo 8 della medesima.
3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno. Il comitato è competente ad esaminare tutte le questioni legate all'attuazione e all'applicazione della presente direttiva e che gli vengono sottoposte dal presidente, su iniziativa di questi o su richiesta di uno Stato membro.

### *Articolo 13 - Sanzioni*

Gli Stati membri istituiscono un regime di sanzioni per le infrazioni alle disposizioni nazionali adottate in attuazione della presente direttiva, **si adoperano a favore della piena armonizzazione di tali sanzioni** e adottano tutte le misure necessarie per garantire la loro applicazione. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

Gli Stati membri notificano alla Commissione le disposizioni pertinenti entro un anno dall'entrata in vigore della presente direttiva e la informano prontamente di ogni modifica successiva.

### *Articolo 14 - Attuazione*

1. Gli Stati membri attuano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva al più tardi il 1° luglio 2005. Essi ne informano immediatamente la Commissione.
2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Gli Stati membri stabiliscono le modalità del riferimento.
3. Le disposizioni dell'articolo 4 non si applicano alle unità di carico intermodali che sono state fabbricate prima della data indicata al paragrafo 1 e messe in servizio nei sei mesi successivi a questa data.

### *Articolo 15*

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 16*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il [...]

*Per il Parlamento europeo*  
*Il Presidente*  
[...]

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*  
[...]

## ALLEGATO 1

### *Requisiti essenziali relativi alle unità di carico intermodali*

Per facilitare la movimentazione delle unità di carico intermodali tra due modi e favorire l'intermodalità nei trasporti in generale, esse devono soddisfare, secondo la loro classe e la loro categoria, i requisiti definiti nel presente allegato. Questi requisiti garantiscono un'interoperabilità massima delle unità di carico intermodali tra la strada, la ferrovia, la navigazione fluviale e il trasporto marittimo **e tenere nella dovuta considerazione le pertinenti norme ISO in vigore.**

Sicurezza tecnica e personale:	Rispettare le disposizioni applicabili della Convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori, conclusa a Ginevra il 2 dicembre 1972.  Ridurre al minimo i rischi di danni nell'ambito di un medesimo modo di trasporto e tra due modi.  Dotare qualunque nuova unità di carico intermodale di un sistema di allarme in caso di intrusione, ad esempio mediante un sigillo elettronico, conformemente allo stato di avanzamento della tecnica.
Movimentazione:	Permettere una movimentazione efficace, <del>anche con le attrezzature da carico adatte per i contenitori ISO</del> <b><u>dei contenitori (ISO serie 1) e delle casse mobili impilabili, tenendo conto dell'efficacia delle operazioni di trasbordo.</u></b>
Fissaggio:	Rendere le interfacce di fissaggio compatibili con i quattro modi di trasporto.
Solidità:	In caso di caduta accidentale, le UCI non si devono rompere, né aprire.  Le UCI devono essere in grado di tollerare gli urti a cui sono sottoposte durante la movimentazione senza subire danni che possano portare alla non apposizione dell'indicazione di controllo periodico.
Codificazione e identificazione delle unità:	Utilizzare codificazione e identificazione elettroniche conformi allo stato di avanzamento della tecnica.

Le unità di trasporto intermodali utilizzate per il trasporto su strada devono rispettare le prescrizioni della direttiva 96/53/CE.

## ALLEGATO II

### *Requisiti essenziali concernenti l'unità europea di carico intermodale*

L'unità europea di carico intermodale è l'unità di carico ideale per il trasporto di merci diverse secche su strada, rotaia, mediante vie di navigazione interna e trasporto marittimo a corto raggio.

Oltre ai requisiti previsti dall'allegato I, che si applicano a tutte le nuove unità di carico intermodali, le UECI devono essere conformi ai seguenti requisiti supplementari:

Peso e dimensioni:	Rispettare le disposizioni della direttiva 96/53/CE <sup>11</sup> .
Tipo:	Cassa polivalente per merci secche
Lunghezza interna:	Deve permettere di posizionare, in lunghezza, rispettivamente: <ul style="list-style-type: none"><li>• 11 unità di 1 200 mm, per la versione lunga</li><li>• 6 unità di 1 200 mm, per la versione corta</li></ul> prevedendo i margini di manovra che sarebbero necessari.
Larghezza interna:	Deve permettere di mettere due euro-palette (1 200 x 800 mm) o due palette UK (1 200 x 1 000 mm) nel senso della loro lunghezza (quindi 2x1 200 mm) o tre euro-palette nel senso della loro larghezza (quindi 3 x 800 mm) fianco a fianco lasciando un margine di manovra sufficiente.
Altezza esterna:	<del>2 670 mm</del> <b><u>2 900 mm</u></b>
<b><u>Larghezza esterna:</u></b>	<b><u>Deve permettere uno stivaggio sicuro all'interno e sul ponte delle esistenti navi portacontenitori a struttura cellulare, nell'osservanza delle pertinenti norme ISO.</u></b>
Solidità della costruzione:	Il documento di riferimento per i valori di solidità è la serie di norme ISO 1496, se necessario. <ul style="list-style-type: none"><li>- Capacità di impilazione su 4 livelli di unità lunghe caricate e idonee ad affrontare un viaggio in mare.</li><li>- Capacità di impilazione che corrisponde ai contenitori ISO di 20 piedi per le unità corte caricate.</li><li>- Un carico di lacerazione sufficiente per permettere il trasporto di unità sul numero di livelli di impilazione suddetto, per via fluviale o trasporto marittimo a corto raggio.</li><li>- Idoneità al sollevamento dall'alto.</li></ul>

---

<sup>11</sup> GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59.

### ALLEGATO III

#### *Criteria minimi da soddisfare per la designazione degli organismi notificati di cui all'articolo 10*

1. L'organismo, il suo direttore e il personale incaricato della valutazione e della verifica non possono essere né il progettista, né il fabbricante, né il fornitore, né l'installatore, né l'utilizzatore delle unità di carico intermodali sottoposte al loro controllo, né il mandatario di una di queste persone. Essi non possono operare, né direttamente né come mandatarî, nella progettazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione di tali unità. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche fra il fabbricante delle unità e l'organismo notificato.
2. L'organismo e il personale incaricato dei controlli devono svolgere le operazioni di valutazione e di verifica con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica, non devono essere sottoposti a nessun genere di pressione o incentivo, in particolare di tipo economico, che possa influire sul loro giudizio o sui risultati del loro controllo, in particolare a pressioni o incentivi provenienti da persone o gruppi di persone interessati ai risultati delle verifiche.
3. L'organismo deve disporre in particolare del personale e dei mezzi necessari per svolgere adeguatamente i compiti tecnici e amministrativi connessi con l'esecuzione delle operazioni di valutazione e di verifica. Esso deve inoltre avere accesso al materiale necessario per le verifiche richieste.
4. Il personale incaricato dei controlli deve possedere i seguenti requisiti:
  - una buona formazione tecnica e professionale,
  - una conoscenza soddisfacente delle prescrizioni relative ai controlli che svolge e una pratica sufficiente di tali controlli;
  - la capacità necessaria per redigere gli attestati, i protocolli e le relazioni che materializzano nella pratica i controlli svolti.
5. Deve essere garantita l'imparzialità del personale incaricato del controllo. La retribuzione di ciascun membro del personale non deve dipendere né dal numero dei controlli svolti, né dai risultati di tali controlli.
6. L'organismo deve stipulare un'assicurazione di responsabilità civile, a meno che detta responsabilità non sia coperta dallo Stato sulla base del diritto nazionale o che i controlli siano svolti direttamente dallo Stato membro.
7. Il personale dell'organismo che esegue i controlli è vincolato dal segreto professionale per tutte le notizie delle quali esso venga a conoscenza nell'esercizio delle proprie funzioni (tranne che nei confronti delle autorità amministrative competenti dello Stato nel quale esercita la propria attività) nell'ambito della presente direttiva o di ogni disposizione di diritto nazionale che recepisce la presente direttiva.

## ALLEGATO IV

### *Procedimenti di valutazione della conformità*

Un'unità di carico intermodale deve essere oggetto, a scelta del fabbricante o del suo mandatario stabilito nella Comunità, di uno dei seguenti procedimenti di valutazione della conformità previsti dall'articolo 6 e definiti nel presente allegato:

- controllo interno della fabbricazione, utilizzando il modulo A, quando sono rispettate le norme armonizzate di cui all'articolo 9, paragrafo 3;
- controllo interno della fabbricazione, utilizzando il modulo Aa;
- procedura di verifica per unità (modulo G);
- procedura di garanzia della qualità totale (modulo H).

### **Modulo A** (Controllo interno di fabbricazione)

1. Questo modulo descrive la procedura con la quale il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità che adempie agli obblighi previsti alla parte 2, garantisce e dichiara che le unità di carico intermodali soddisfano i requisiti pertinenti della direttiva. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità, devono apporre il marchio adeguato su tutte le unità di carico intermodali e redigere una dichiarazione scritta di conformità.
2. Il fabbricante prepara la documentazione tecnica descritta al punto 3; il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nella Comunità, la tiene a disposizione delle autorità nazionali competenti, a fini ispettivi, per dieci anni dalla data in cui è stata fabbricata l'ultima unità di carico intermodale. Nel caso in cui né il fabbricante né il suo mandatario siano stabiliti nella Comunità, l'obbligo di tenere a disposizione la documentazione tecnica incombe alla persona responsabile dell'immissione sul mercato comunitario delle unità di carico intermodali.
3. La documentazione tecnica deve permettere la valutazione della conformità delle unità di carico intermodali ai requisiti pertinenti della direttiva. Essa deve comprendere, nella misura necessaria ai fini della valutazione, la progettazione, la fabbricazione e il funzionamento delle unità di carico intermodali e contenere:
  - una descrizione generale delle unità di carico intermodali;
  - i disegni di progettazione e fabbricazione, nonché gli schemi di componenti, sottoinsiemi, insiemi, circuiti, ecc.;
  - le descrizioni e spiegazioni necessarie alla comprensione di detti disegni e schemi e del funzionamento del prodotto;
  - una descrizione delle soluzioni adottate per soddisfare i requisiti della direttiva;
  - i risultati dei calcoli di progetto, i controlli effettuati, ecc.;
  - i rapporti sulle prove.

4. Il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nella Comunità, conserva copia della dichiarazione di conformità insieme alla documentazione tecnica.
5. Il fabbricante deve adottare tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione porti alla fabbricazione di unità di carico intermodali che soddisfano i requisiti della documentazione tecnica di cui alla parte 2 e i requisiti applicabili alla direttiva.

**Modulo Aa** (controllo interno di fabbricazione e sorveglianza della verifica finale)

Oltre ai requisiti del modulo A sono applicabili anche le disposizioni seguenti.

La verifica finale è controllata mediante ispezioni senza preavviso di un organismo notificato scelto dal fabbricante.

Durante queste ispezioni, l'organismo notificato deve:

- assicurarsi che il fabbricante proceda effettivamente alla verifica finale;
- procedere a scopi di controllo al prelievo di unità di carico intermodali sui luoghi di fabbricazione o di deposito. L'organismo notificato valuta il numero di unità da prelevare, nonché la necessità di effettuare o far effettuare sulle unità prelevate la verifica finale, parzialmente o integralmente.

Qualora una o più unità di carico intermodali non risultino conformi, l'organismo notificato prende le opportune misure.

Il fabbricante appone, sotto la responsabilità dell'organismo notificato, il numero di identificazione di quest'ultimo su ciascuna unità di carico intermodale.

**Modulo G** (verifica CE all'unità)

1. Questo modulo descrive il procedimento con cui il fabbricante accerta e dichiara che l'unità di carico intermodale, cui è stato rilasciato l'attestato di cui al punto 4.1, è conforme ai requisiti della direttiva ad esso relativi. Il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nella Comunità, appone la marcatura opportuna su questa unità e redige una dichiarazione di conformità.
2. Il fabbricante presenta la domanda di verifica di un unico prodotto ad un organismo notificato di sua scelta. La domanda deve contenere:
  - il nome e l'indirizzo del fabbricante, nonché la collocazione dell'unità di carico intermodale;
  - una dichiarazione scritta che la stessa domanda non è stata presentata presso alcun altro organismo notificato;
  - una documentazione tecnica.
3. La documentazione tecnica deve permettere di valutare la conformità dell'unità di carico intermodale ai requisiti corrispondenti della direttiva e comprendere la sua progettazione, la sua fabbricazione e il suo funzionamento. La documentazione tecnica comprende:

- una descrizione generale dell'unità in questione;
  - disegni di progettazione e fabbricazione, nonché gli schemi di componenti, sottoinsiemi, circuiti, ecc.;
  - le descrizioni e spiegazioni necessarie alla comprensione di tali disegni e schemi e del funzionamento di questa unità;
  - i risultati dei calcoli di progetto e degli esami svolti, ecc.;
  - i rapporti sulle prove effettuate;
  - gli elementi adeguati relativi alla qualificazione dei metodi di fabbricazione e di controllo, come pure alle qualificazioni o approvazioni del personale corrispondente.
4. L'organismo notificato procede ad un esame della progettazione e costruzione di ogni unità di carico intermodale ed effettua in occasione della fabbricazione le prove opportune per certificare la sua conformità con i requisiti corrispondenti della direttiva.
- 4.1. L'organismo notificato appone o fa apporre il suo numero di identificazione su ogni unità di carico intermodale e stabilisce un attestato di conformità per le prove realizzate. Quest'attestato è conservato per dieci anni.
- 4.2. Il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nella Comunità, deve essere in grado di esibire, a richiesta, la dichiarazione di conformità e l'attestato di conformità rilasciati dall'organismo notificato.

In particolare l'organismo notificato:

- esamina la documentazione tecnica per quanto concerne la progettazione e i processi di fabbricazione;
- valuta i materiali utilizzati quando essi non sono conformi alle disposizioni applicabili della direttiva e verifica il certificato rilasciato dal fabbricante di materiali;
- approva i modi operativi di assemblaggio permanente delle parti che compongono le unità di carico intermodali;
- verifica le qualifiche o approvazioni;
- procede all'esame finale, effettua o fa effettuare la prova ed esamina, se necessario, i dispositivi di sicurezza.

#### **Modulo H (garanzia di qualità totale)**

1. Questo modulo descrive la procedura con cui il fabbricante che soddisfa gli obblighi di cui al punto 2 accerta e dichiara che i prodotti in questione soddisfano i requisiti applicabili della presente direttiva. Il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nella Comunità, appone su ciascun prodotto la marcatura CE e redige per iscritto la dichiarazione di conformità. La marcatura «CE» è accompagnata dal numero di

identificazione dell'organismo notificato responsabile della sorveglianza di cui al punto 4.

2. Il fabbricante applica un sistema di qualità approvato per la progettazione, la fabbricazione, la verifica finale e le prove del prodotto, secondo quanto specificato al punto 3, ed è assoggettato alla sorveglianza di cui al punto 4.

3. Sistema di qualità

3.1 Il fabbricante presenta una domanda di valutazione del suo sistema di qualità ad un organismo notificato.

La domanda contiene:

- tutte le opportune informazioni sulla categoria di prodotti prevista,
- la documentazione sul sistema di qualità.

3.2. Il sistema di qualità deve garantire la conformità del prodotto ai pertinenti requisiti della direttiva.

Tutti i criteri, i requisiti e le disposizioni adottati dal fabbricante devono apparire in una documentazione sistematica e ordinata sotto forma di misure, procedure e istruzioni scritte. La documentazione relativa al sistema di qualità consente una comprensione univoca delle misure e delle procedure in materia di qualità, come i programmi, gli schemi, i manuali e i rapporti riguardanti la qualità.

Detta documentazione contiene in particolare un'adeguata descrizione:

- degli obiettivi di qualità, della struttura organizzativa, delle responsabilità e dei poteri del personale direttivo in materia di qualità di progettazione e di qualità dei prodotti;
- delle specifiche tecniche di progettazione, comprese le norme che saranno applicate e, quando le norme di cui all'articolo 5 non sono applicate integralmente, dei mezzi che saranno impiegati per rispettare i requisiti essenziali della direttiva applicabili ai prodotti,
- delle tecniche di controllo e di verifica della progettazione, dei processi e degli interventi sistematici che verranno applicati all'atto della progettazione della categoria di prodotti in questione;
- delle corrispondenti tecniche di fabbricazione, di controllo della qualità e di garanzia della qualità, dei processi e degli interventi sistematici che si intende applicare;
- dei controlli e delle prove che saranno effettuati prima, durante e dopo la fabbricazione, con indicazione della frequenza con cui si intende effettuarli;
- dei dossier riguardanti la qualità, come i rapporti ispettivi e i dati sulle prove e sulle tarature, i rapporti sulle qualifiche del personale in causa ecc.;

- dei mezzi che consentono di verificare se si è ottenuta la qualità richiesta in materia di progettazione e di prodotti e se il sistema di qualità funziona efficacemente.

3.3. L'organismo notificato valuta il sistema di qualità per determinare se soddisfa i requisiti di cui al punto 3.2. Esso presume la conformità a tali requisiti nei confronti dei sistemi di qualità che soddisfano la norma armonizzata corrispondente.

La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità delle unità di carico intermodali ai requisiti pertinenti della direttiva e deve comprendere, nella misura necessaria a tale valutazione, la progettazione, la fabbricazione e il funzionamento delle unità di carico intermodali. La documentazione tecnica deve contenere:

- una descrizione generale delle unità di carico intermodali,
- i disegni di progettazione e fabbricazione nonché gli schemi di componenti, sottoinsiemi, insiemi, circuiti, ecc.;
- le descrizioni e le spiegazioni necessarie per comprendere tali disegni e schemi e il funzionamento del prodotto;
- la descrizione delle soluzioni adottate per soddisfare i requisiti della direttiva;
- i risultati dei calcoli di progetto e dei controlli svolti, ecc.;
- i rapporti sulle prove.

Almeno un membro del gruppo incaricato della valutazione deve avere acquisito esperienza in materia di valutazione della tecnologia in questione. La procedura di valutazione comprende una visita ai locali del fabbricante.

La decisione viene notificata al fabbricante. La notifica contiene le conclusioni del controllo e la motivazione circostanziata della decisione.

3.4. Il fabbricante si impegna a soddisfare gli obblighi derivanti dal sistema di qualità approvato e a fare in modo che esso rimanga adeguato ed efficace.

Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità tiene informato l'organismo notificato che ha approvato il sistema di qualità in merito agli eventuali adeguamenti che intende apportare al sistema.

L'organismo notificato valuta le modifiche proposte e decide se il sistema modificato continua a soddisfare i requisiti di cui al punto 3.2 o se è necessaria una nuova valutazione.

L'organismo notificato comunica la sua decisione al fabbricante. La notifica contiene le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

4. Sorveglianza CE sotto la responsabilità dell'organismo notificato

4.1. Scopo della sorveglianza CE è accertarsi che il fabbricante soddisfi debitamente gli obblighi derivanti dal sistema di qualità approvato.

- 4.2. Il fabbricante consente all'organismo notificato di accedere a fini ispettivi ai locali di progettazione, fabbricazione, ispezione, prova e deposito e deve fornire tutte le necessarie informazioni, in particolare:
- la documentazione relativa al sistema di qualità;
  - i dossier riguardanti la qualità previsti dalla sezione «Progettazione» del sistema di qualità, come i risultati di analisi, calcoli, prove ecc.;
  - i dossier riguardanti la qualità previsti dalla sezione «Fabbricazione» del sistema di qualità, come i rapporti ispettivi e i dati sulle prove e sulle tarature, i rapporti sulle qualifiche del personale in causa ecc.
- 4.3. L'organismo notificato svolge annualmente verifiche intese ad accertare che il fabbricante mantenga e applichi il sistema di qualità e fornisce al fabbricante una relazione sulle verifiche effettuate.
- 4.4. Inoltre, l'organismo notificato può effettuare visite senza preavviso presso il fabbricante, procedendo o facendo procedere in tale occasione, se necessario, a prove atte a verificare il corretto funzionamento del sistema di qualità. L'organismo notificato fornisce al fabbricante una relazione sulla visita e, se sono state svolte prove, una relazione sulle stesse.
5. Il fabbricante, per un periodo di almeno dieci anni a decorrere dall'ultima data di fabbricazione del prodotto, tiene a disposizione delle autorità degli Stati membri:
- la documentazione di cui al punto 3.1, secondo trattino, del presente allegato;
  - gli adattamenti di cui al punto 3.4, secondo trattino;
  - le decisioni e i rapporti dell'organismo accreditato di cui al punto 3.4, ultimo trattino e ai punti 4.3 e 4.4.
6. Ogni organismo notificato comunica agli altri organismi notificati le opportune informazioni riguardanti le approvazioni di sistemi di qualità rilasciate o revocate.

## ALLEGATO V

### *Procedimenti per il controllo periodico*

Il controllo periodico deve essere svolto mediante una delle due procedure seguenti.

#### **Modulo 1** (controllo periodico dei prodotti)

1. Questo modulo descrive il procedimento con cui il proprietario, il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore garantiscono che l'unità di carico intermodale soddisfa sempre i requisiti della presente direttiva.
2. Per soddisfare i requisiti citati al punto 1, il proprietario, il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore adottano tutte le misure necessarie perché le condizioni di funzionamento e di manutenzione garantiscano la conformità permanente dell'unità di carico intermodale ai requisiti della presente direttiva, in particolare affinché:
  - le unità di carico intermodali siano utilizzate conformemente alla loro destinazione;
  - se necessario, siano effettuati lavori di manutenzione o riparazione;
  - siano anche effettuati i controlli periodici necessari.

Le misure effettuate devono essere registrate in documenti e tenute, dal proprietario, dal suo mandatario stabilito nella Comunità o dal detentore, a disposizione delle autorità nazionali.

3. L'organismo di controllo deve effettuare gli esami e le prove adeguati per verificare la conformità dell'unità di carico intermodale ai requisiti corrispondenti della presente direttiva.
  - 3.1. Tutte le unità di carico intermodali devono essere esaminate individualmente e le prove adeguate, descritte nelle specifiche europee, devono essere effettuate per verificare se le unità soddisfano i requisiti della presente direttiva.
  - 3.2. L'organismo di controllo deve apporre o far apporre il suo numero di identificazione su ogni prodotto che è oggetto di un controllo periodico, immediatamente dopo la data del controllo e redigere per iscritto l'attestato di controllo periodico. Questo attestato può riguardare una serie di unità individuali.
  - 3.3. Il proprietario, il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore conservano l'attestato di controllo periodico previsto al punto 3.2. e i documenti previsti al punto 2, almeno fino al controllo periodico seguente.

#### **Modulo 2** (controllo periodico tramite l'assicurazione della qualità)

1. Questo modulo descrive il procedimento con cui il proprietario o il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore, che adempie agli obblighi di cui al punto 2, garantisce e dichiara che l'unità di carico intermodale soddisfa sempre i requisiti della presente direttiva. Il proprietario o il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore, devono apporre la data del controllo periodico su ogni unità di carico

intermodale e redigere per iscritto una dichiarazione di conformità. La data del controllo periodico deve essere accompagnata dal numero di identificazione dell'organismo notificato responsabile della sorveglianza precisata al punto 4.

2. Il proprietario, il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore, adottano tutte le misure necessarie perché le condizioni di funzionamento e di manutenzione garantiscano la conformità permanente dell'unità di carico intermodale ai requisiti della presente direttiva, in particolare perché:

- le unità di carico intermodali siano utilizzate conformemente alla loro destinazione;
- se necessario, siano effettuati lavori di manutenzione o riparazioni;
- siano anche effettuati i controlli periodici necessari.

Le misure effettuate devono essere registrate in documenti e tenute dal proprietario, il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore, a disposizione delle autorità nazionali.

Il proprietario o il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore, predispongono che siano messi a disposizione per i controlli periodici da effettuare, personale qualificato e l'infrastruttura indispensabile, ai sensi dei punti da 3 a 7 dell'allegato III.

Il proprietario, o il suo mandatario stabilito nella Comunità, o il detentore, deve applicare un sistema qualità approvato per il controllo periodico e le prove dell'unità precisate al punto 3 ed è sottoposto alla sorveglianza enunciata al punto 4.

3. Sistema qualità

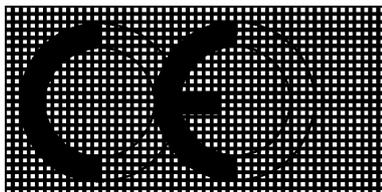
Le disposizioni descritte all'allegato IV, modulo H, della presente direttiva possono ugualmente essere applicate, mutatis mutandis, ai controlli periodici.

## ALLEGATO VI

### *Marcatura «CE» e altri simboli*

#### 1. Marcatura CE

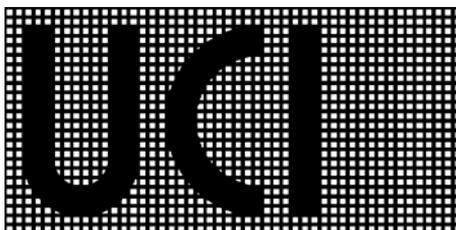
La marcatura «CE» è costituita dalle iniziali «CE» secondo il modello grafico che segue:



#### 2. Simboli distintivi

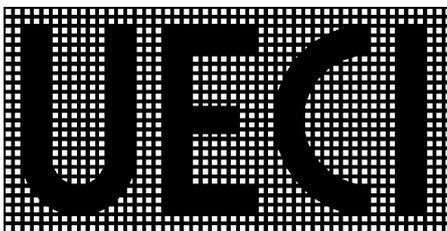
##### 2.1. UCI

Sulle UCI conformi ai requisiti della presente direttiva viene apposto, immediatamente al di sopra della marcatura «CE», il simbolo «UCI», costituito dalle iniziali «UCI» secondo il modello grafico che segue:



##### 2.2. UECI

Sulle UECI conformi ai requisiti della presente direttiva viene apposto, immediatamente al di sopra della marcatura «CE», il simbolo «UECI», costituito dalle iniziali «UECI» secondo il modello grafico che segue:



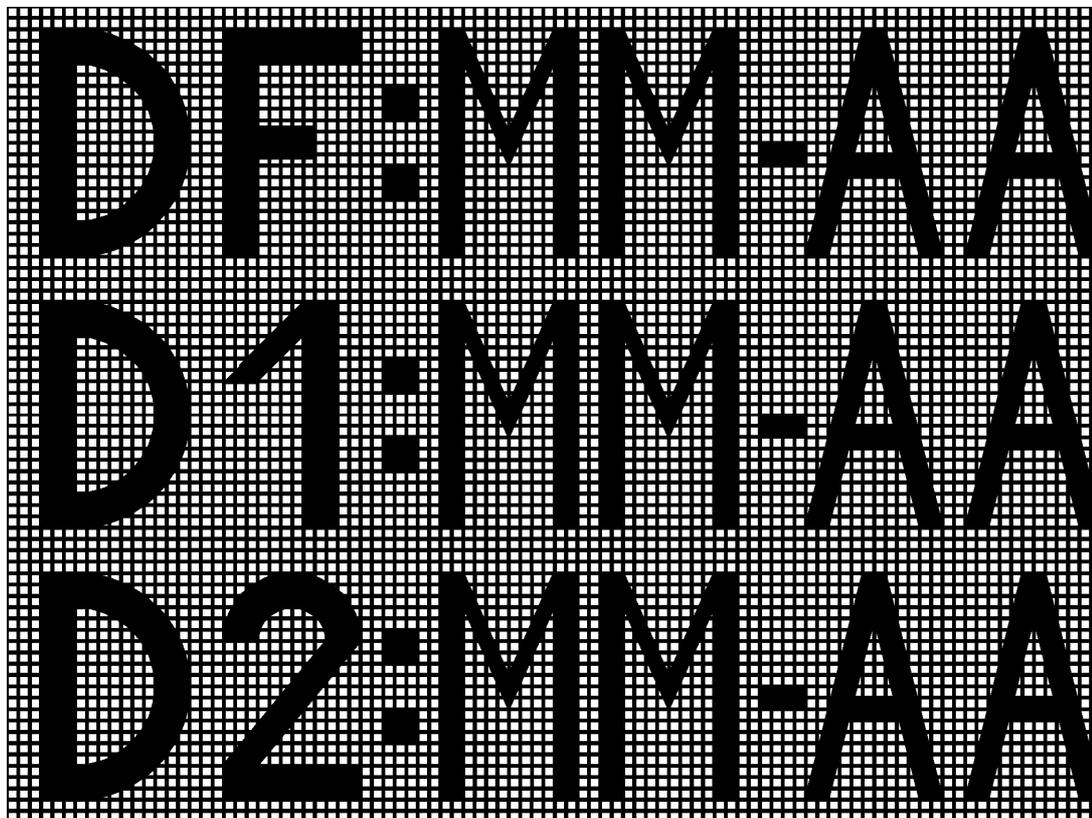
#### 3. Indicazione di controllo periodico

Ogni UCI utilizzata sul territorio comunitario porta l'indicazione:

- della sua data di fabbricazione, costituita dalle iniziali «DF» seguite da quattro cifre, due per il mese e due per l'anno,

- della data dell'ultimo controllo subito, costituita dal simbolo «D1», seguito da quattro cifre, due per il mese e due per l'anno,
- della data limite per il controllo successivo, costituita dal simbolo «D2», seguito da quattro cifre, due per il mese e due per l'anno.

Il simbolo viene apposto secondo il modello grafico che segue:



#### 4. Disposizioni comuni

In caso di riduzione o di ingrandimento della marcatura «CE» o dei simboli, devono essere rispettate le proporzioni indicate nel modello graduato di cui sopra.

I diversi elementi della marcatura "CE" devono avere sostanzialmente la stessa dimensione verticale, ma in nessun caso possono essere inferiori a 5 cm.

Tuttavia, le cifre utilizzate possono essere liberamente modificate, a condizione che si tratti di numeri arabi della stessa altezza degli altri componenti del simbolo.

## ALLEGATO VII

### DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ

La dichiarazione di conformità «CE» deve comprendere i seguenti elementi:

- nome, ragione sociale e indirizzo completo del fabbricante o del suo mandatario stabilito nella Comunità,
- descrizione dell'unità di carico intermodale interessata (o della serie),
- indicazione della procedura seguita per dichiarare la conformità,
- se applicabile, nome e indirizzo dell'organismo notificato che ha effettuato il controllo,
- se applicabile, un riferimento alla certificazione CE del tipo, alla certificazione CE della progettazione o alla certificazione di conformità CE,
- se applicabile, nome e indirizzo dell'organismo notificato che controlla il sistema di qualità del fabbricante,
- se applicabile, gli estremi delle norme armonizzate seguite,
- se applicabile, le altre specifiche tecniche utilizzate,
- se applicabile, i riferimenti alle altre direttive comunitarie applicate,
- l'identificazione del firmatario che ha ricevuto il potere di impegnare il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità.

## SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

**Settore politico: Energia e trasporti**

**Attività: Politica dei trasporti terrestri, aerei e marittimi**

**Denominazione dell'azione: DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO concernente le unità di carico intermodali**

### **1. LINEA(E) DI BILANCIO + DENOMINAZIONE**

A07031 – Comitati obbligatori

### **2. DATI GLOBALI IN CIFRE**

#### **2.1 Dotazione totale dell'azione (parte B): milioni di euro in SI**

906.000 €

#### **2.2 Periodo d'applicazione:**

3 anni dal momento dell'adozione

#### **2.3 Stima globale pluriennale delle spese:**

- a) Scadenario stanziamenti d'impegno/stanziamenti di pagamento (intervento finanziario) (cfr. punto 6.1.1)

milioni di euro (al terzo decimale)

	Anno [n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ed eserc. succ.]	Totale
Stanziamenti d'impegno							
Stanziamenti di pagamento							

- b) Assistenza tecnica e amministrativa (ATA) e spese d'appoggio (SDA) (cfr. punto 6.1.2)

SI							
SP							

Totale parziale a+b							
SI							
SP							

c) Incidenza finanziaria globale delle risorse umane e delle altre spese di funzionamento (cfr. punti 7.2 e 7.3)

SI/SP	302.000 €	302.000 €	302.000€				
-------	-----------	-----------	----------	--	--	--	--

TOTALE a+b+c							
SI	302.000 €	302.000 €	302.000 €				
SP	302.000 €	302.000 €	302.000 €				

## 2.4 Compatibilità con la programmazione finanziaria e le prospettive finanziarie

La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore

La proposta impone una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie

Può essere necessario il ricorso alle disposizioni dell'accordo interistituzionale

## 2.5 Incidenza finanziaria sulle entrate

Nessuna incidenza finanziaria (si tratta degli aspetti tecnici dell'attuazione di una misura)

OPPURE

Incidenza finanziaria - Conseguenza sulle entrate:

**- Nota bene: tutte le precisazioni ed osservazioni relative al metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate devono essere riprese in un foglio a parte, da allegare alla presente scheda finanziaria**

milioni di euro (al primo decimale)

Linea di bilancio	Entrate	Prima dell'azione [anno n-1]	Situazione dopo l'azione					
			[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) <i>Entrate in termini assoluti</i> <sup>1</sup>							
	b) <i>Modifica delle entrate</i> <sup>2</sup>	Δ						

**(Descrivere ogni linea di bilancio interessata, aggiungendo nella tabella tutte le linee sulle quali si manifesta l'incidenza in questione)**

### 3. CARATTERISTICHE DI BILANCIO

Natura della spesa	Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione paesi candidati	Rubrica PF	
	SD SND	SI	SI	SI	N. [3]

### 4. BASE GIURIDICA

Art. 71, 80 CE

### 5. DESCRIZIONE E GIUSTIFICAZIONE

#### 5.1 Necessità di un intervento comunitario

##### 5.1.1 *Obiettivi perseguiti*

Proporre un'unità di carico intermodale ottimale che combini i vantaggi delle casse mobili (capacità) e dei contenitori (robustezza) per ridurre la congestione delle infrastrutture.

Standardizzare le interfacce di movimentazione e di fissaggio delle nuove unità di carico intermodali, per ridurre il tempo medio di manutenzione.

Munire obbligatoriamente l'attrezzatura di qualsiasi nuova unità di carico intermodale di dispositivi di sicurezza efficienti, per lottare contro le intrusioni o l'introduzione fraudolenta di materiali.

Creare un obbligo di controllo periodico di tutte le unità di carico intermodali, anche quelle esistenti, per rendere obbligatorio un livello di manutenzione soddisfacente.

##### 5.1.2 *Disposizioni adottate in relazione alla valutazione ex ante*

##### 5.1.3 *Disposizioni adottate a seguito della valutazione ex post*

#### 5.2 Azioni previste e modalità dell'intervento di bilancio

#### 5.3 Modalità d'attuazione

### 6. INCIDENZA FINANZIARIA

#### 6.1 Incidenza finanziaria totale sulla parte B (per tutto il periodo di programmazione)

*(Il calcolo degli importi totali indicati nella tabella che segue dev'essere specificato con la ripartizione fornita nella tabella 6.2.)*

6.1.1 *Intervento finanziario*

SI in milioni di euro (al terzo decimale)

Ripartizione	[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ed esercizi success. ]	Totale
Azione 1							
Azione 2							
Ecc.							
<b>TOTALE</b>							

6.1.2 *Assistenza tecnica e amministrativa (ATA), spese d'appoggio (SDA) e spese TI (stanziamenti d'impegno)*

	[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ed esercizi success. ]	Totale
1) Assistenza tecnica e amministrativa (ATA):							
a) Uffici d'assistenza tecnica (UAT)							
b) Altra assistenza tecnica ed amministrativa: - intra-muros: - extra-muros: <i>di cui per la realizzazione e la manutenzione di sistemi informatici di gestione:</i>							
Totale parziale 1							
2) Spese d'appoggio (SDA):							
a) Studi							
b) Riunioni di esperti							
c) Informazione e pubblicazioni							
Totale parziale 2							
<b>TOTALE</b>							

## 6.2 Calcolo del costo per ciascuna delle misure previste nella parte B (per tutto il periodo di programmazione)

(Qualora si tratti di più azioni, occorre fornire, sulle misure concrete da adottare per ogni azione, le precisazioni necessarie alla stima del volume e del costo delle realizzazioni)

SI in milioni di euro (al terzo decimale)

Ripartizione	Tipo di realizzazioni (progetti, dossier)	Numero di realizzazioni (totale per anni 1...n)	Costo unitario medio	Costo totale (totale per anni 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Azione 1</u> - Misura 1 - Misura 2 <u>Azione 2</u> - Misura 1 - Misura 2 - Misura 3 Ecc.				
<b>COSTO TOTALE</b>				

Se necessario, spiegare il modo di calcolo

## 7. INCIDENZA SUL PERSONALE E SULLE SPESE AMMINISTRATIVE

### 7.1 Incidenza sulle risorse umane

Tipi di posti	Personale da assegnare alla gestione dell'azione su risorse esistenti e/o supplementari		Totale	Descrizione delle mansioni inerenti all'azione	
	Numero di posti permanenti	Numero di posti temporanei			
Funzionari o agenti temporanei	A B C	1	1	2	<i>Se necessario può essere unita una descrizione più completa delle mansioni.</i>
Altre risorse umane					
<b>Totale</b>		1	1	2	

## 7.2 Incidenza finanziaria globale delle risorse umane

Tipo di risorse umane	Importi in euro	Modo di calcolo *
Funzionari Agenti temporanei	108.000 € 108.000 €	
Altre risorse umane (indicare la linea di bilancio)		
Totale	216.000 €	

Gli importi corrispondono alle spese totali per 12 mesi.

## 7.3 Altre spese di funzionamento derivanti dall'azione

Linea di bilancio (n. e denominazione)	Importi in euro	Modo di calcolo
<b>Dotazione globale (Titolo A7)</b> A0701 – Missioni A07030 – Riunioni <b>A07031 – Comitati obbligatori</b> <sup>(1)</sup> A07032 – Comitati non obbligatori <sup>(1)</sup> A07040 – Conferenze A0705 – Studi e consulenze Altre spese (specificare)	86.000 €	700 € x 15 x 4 = 42.000 € 1.100 € x 10 x 4 = 44.000 €
<b>Sistemi d'informazione (A-5001/A-4300)</b>		
<b>Altre spese - parte A</b> (specificare)		
Totale	86.000 €	

Gli importi corrispondono alle spese totali dell'azione per 12 mesi.

<sup>(1)</sup> Precisare il tipo di comitato e il gruppo di cui fa parte.

I.	Totale annuale (7.2 + 7.3)	302.000 €
II.	Durata dell'azione	3 anni
III.	Costo totale dell'azione (I x II)	906.000 €

## 8. CONTROLLO E VALUTAZIONE

### 8.1 Sistema di controllo

### 8.2 Modalità e periodicità della valutazione

## 9. MISURE ANTIFRODE

## SCHEMA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO

### IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI)

#### DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:

Proposta di direttiva 2002/... /CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente le unità di carico intermodali.

#### NUMERO DI RIFERIMENTO DEL DOCUMENTO

COM(...) ..... def.

#### LA PROPOSTA

1. In considerazione del principio di sussidiarietà esporre i motivi per i quali è necessaria una legislazione comunitaria in questo settore, nonché gli obiettivi principali.

Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettere f) ed l) del trattato, l'azione della Comunità comporta una politica comune nel settore dei trasporti e una politica nel settore dell'ambiente. Inoltre, ai sensi dell'articolo 14, gli obblighi della Comunità comprendono la libera circolazione delle merci e, ai sensi dell'articolo 71, paragrafo 1, la politica comunitaria in materia di trasporti comprende misure che permettono di migliorare la sicurezza dei trasporti, competenza condivisa con gli Stati membri. L'articolo 80, paragrafo 2, costituisce la base giuridica per includere il settore marittimo nella proposta.

Questo problema ha una dimensione comunitaria:

- La realizzazione del mercato interno richiede una migliore circolazione delle merci e la congestione stradale dovuta al trasporto di merci crea problemi per tutti gli Stati membri. Circa il 20% del trasporto stradale di merci è internazionale. Questo segmento presenta il tasso di crescita più elevato. Gli Stati membri non possono risolvere da soli in modo ottimale i problemi collegati con l'aumento costante del trasporto stradale internazionale di merci.
- Il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione hanno constatato che la realizzazione dell'intermodalità è rallentata dalla mancanza di armonizzazione e normalizzazione nel settore delle UCI. Attualmente, le caratteristiche di movimentazione delle UCI presentano differenze considerevoli: coesistono infatti sul mercato contenitori standardizzati, casse mobili e ogni tipo di UCI previsto per usi specifici. Sforzi considerevoli sono necessari per definire, caso per caso, le caratteristiche di movimentazione di una UCI individuale. Inoltre gli impianti di movimentazione devono essere spesso adeguati o in certi casi addirittura modificati. Ciò complica e rallenta la movimentazione e genera costi indotti che aumentano inutilmente il costo dell'intermodalità. È indispensabile adottare misure a livello comunitario per rimediare a questa situazione.
- La maggior parte degli Stati membri ha ratificato la convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori (CSC). Questa convenzione prevede

l'omologazione dei contenitori e il loro controllo periodico. Tuttavia queste procedure non sono armonizzate a livello comunitario. È quindi indispensabile adottare misure a livello comunitario per rimediare a questa situazione.

- L'usura delle UCI può comportare rischi sul piano della sicurezza che bisogna eliminare con la manutenzione e controlli periodici. I controlli devono essere effettuati in modo uniforme in tutta la Comunità e le UCI devono potere essere controllate periodicamente in qualsiasi Stato membro. Un'azione a livello comunitario è necessaria per armonizzare le procedure di controllo.
- La direttiva proposta mira ad aumentare la sostenibilità e la sicurezza dei trasporti, ridurre la congestione delle infrastrutture, soprattutto quelle stradali, e stabilire un quadro più favorevole alle operazioni di trasporto intermodale garantendo un livello elevato di interoperabilità delle UCI tra i vari modi di trasporto. Un'azione comunitaria è l'unico modo di realizzare questa armonizzazione, dato che gli Stati membri, che agiscono individualmente o attraverso accordi internazionali, non possono conseguire lo stesso grado di armonizzazione delle UCI o delle procedure di valutazione, rivalutazione, manutenzione o controllo.
- Il riconoscimento dei certificati di omologazione rilasciati dagli organismi di controllo designati dalle autorità competenti degli Stati membri contribuirebbe ad eliminare gli ostacoli alla libera prestazione di servizi di trasporto. Questo obiettivo non può essere raggiunto in modo soddisfacente ad un altro livello.
- Sono necessari mezzi comunitari per armonizzare alcune caratteristiche delle UCI. Questa armonizzazione non può essere realizzata soltanto con disposizioni nazionali. L'interoperabilità è necessaria per la movimentazione delle UCI che circolano nella Comunità. Quest'interoperabilità è possibile soltanto con misure adottate a livello comunitario. D'altra parte, la libera circolazione delle merci e dei servizi esige che i controlli periodici siano effettuati ovunque nella Comunità secondo gli stessi criteri. Benché esistano diverse soluzioni nazionali in materia di UCI, nessuna UECEI è disponibile su scala europea in pratica o come norma soddisfacente. Un'azione comunitaria è necessaria per normalizzare tale UECEI, affinché i professionisti europei possano sfruttarne i vantaggi.

La proposta mira anche a ridurre la congestione stradale migliorando le condizioni preliminari alle operazioni di trasporto intermodale. In assenza di iniziative in questo settore, il trasporto di merci su strada continuerebbe ad aumentare, aggravando la congestione, gli incidenti e i danni per l'ambiente. L'aumento annuale dei costi esterni supplementari dovuti ai trasporti stradali è stimato a 3 miliardi di euro. Complicando e rallentando le operazioni di movimentazione, la mancanza di armonizzazione crea in permanenza diseconomie in Europa. Grazie alle sue dimensioni ottimali, la UECEI potrà contenere più palette di un contenitore di 40 piedi. Di conseguenza, occorreranno meno UCI – e meno automezzi pesanti - per trasportare la stessa quantità di merci. Le UECEI presentano anche un vantaggio rispetto alle casse mobili: possono essere impilate su molti livelli, cosa che riduce le superfici di magazzinaggio necessarie, in particolare nei terminali di trasporto combinato e permette di prevedere un trasporto su più livelli quando il profilo limite delle infrastrutture utilizzate lo permette.

L'obiettivo dell'azione prevista è contribuire, direttamente e immediatamente, sul mercato del trasporto intermodale di merci e dei servizi di logistica, a semplificare le

operazioni di movimentazione intermedie, ridurre la congestione delle infrastrutture, in particolare stradali e migliorare la sicurezza e le prestazioni ambientali del trasporto intermodale di merci. I mezzi proposti (armonizzazione, normalizzazione e riconoscimento) sono proporzionati a questi obiettivi.

Una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio costituisce lo strumento giuridico adeguato per rafforzare l'armonizzazione e stabilire un quadro per la normalizzazione, la manutenzione e i controlli periodici delle UCI.

## **L'IMPATTO SULLE IMPRESE**

### **2. Determinare l'incidenza della proposta:**

- sui vari settori di attività,
- sulle diverse dimensioni delle imprese (la concentrazione di piccole e medie imprese),
- specificare se esistono particolari zone geografiche della Comunità in cui sono concentrate tali imprese.

I settori di imprese che saranno interessati dall'armonizzazione sono i fabbricanti, i proprietari, i detentori e gli esercenti di UCI, operatori di terminali o trasportatori.

La proposta avrà effetti sia sulle grandi che sulle piccole e medie imprese. Infatti, se i trasportatori ferroviari e marittimi sono, generalmente, grandi imprese, lo stesso non vale per i modi stradali o di navigazione interna, né per gli operatori di terminali. L'uso delle UECI resta comunque facoltativo.

Il numero di TEU utilizzati nel quadro di operazioni di trasporto combinato per tutti i modi di trasporto di superficie è stato stimato a 37 milioni circa nel 1999. Su questo totale, 25 milioni di TEU sono state trasportate con trasporto marittimo a corto raggio.

La proposta non fa distinzione tra zone geografiche nella Comunità. L'armonizzazione delle caratteristiche delle UCI e i requisiti di manutenzione e di controllo periodico riguarderanno quindi tutte le imprese, indipendentemente dalla loro nazionalità o dal loro luogo di stabilimento, che fabbricano UCI, le mettono in circolazione o in servizio, le possiedono o le detengono e/o le utilizzano nella Comunità.

Le disposizioni applicabili alla UECI avranno effetti soltanto per le società desiderose di avvalersi di quest'unità ottimale.

### **3. Obblighi per le imprese per conformarsi alla proposta.**

I fabbricanti dovranno adattare i loro metodi per conformarsi all'obbligo di caratteristiche armonizzate. Le società che possiedono, detengono e/o utilizzano UCI dovranno fare in modo che le loro nuove unità soddisfino i requisiti pertinenti e portino i marchi di attestazione della conformità e le marcature indicanti che sono state regolarmente controllate. Dovranno anche fare in modo che tutte le loro UCI siano correttamente sottoposte a manutenzione e controlli periodici.

L'introduzione delle UECI non richiederà altre misure oltre a quelle citate al paragrafo precedente.

4. Prevedibile incidenza economica della proposta

- sull'occupazione,
- sugli investimenti e sulla costituzione di nuove imprese,
- sulla competitività delle imprese.

La proposta non dovrebbe avere effetti sull'occupazione.

Il rinnovo delle UCI interverrà soltanto alla fine del ciclo di vita dei materiali esistenti e le UCI con caratteristiche di interoperabilità armonizzate non saranno più costose delle altre. Una maggiore uniformazione delle operazioni di movimentazione semplificherà gli investimenti sulle piattaforme di trasbordo.

La nuova UECI aumenterà la capacità utile delle unità e contribuirà a rallentare la crescita del trasporto stradale. L'obbligo di valutazione e rivalutazione della conformità e di controllo periodico delle UCI favorirà certamente l'adozione dell'UECI, più solida, da parte delle imprese.

La competitività delle imprese in Europa sarà migliorata grazie alla soppressione di alcuni costi di movimentazione. La possibilità di razionalizzare il sistema di trasporto avrà effetti simili.

5. Indicare se la proposta contiene misure per a tener conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese (esigenze più limitate o diverse ecc.).

Le grandi imprese potranno trarre maggiore profitto dalle economie di scala, possibili soprattutto a livello dei metodi di fabbricazione e delle procedure di valutazione e rivalutazione della conformità e controllo periodico. In ogni caso, la differenza non è tale da richiedere l'adozione di misure particolari per le piccole e medie imprese, le quali potranno anch'esse trarre vantaggio dalla semplificazione delle operazioni di movimentazione. La normalizzazione dovrebbe facilitare l'arrivo di nuove imprese, eventualmente di PMI, perché le decisioni di investimento saranno facilitate. Le misure avranno inoltre incidenze sul lungo termine poiché non implicano la sostituzione dell'attrezzatura esistente. Le condizioni di sicurezza rimangono le stesse per tutte le imprese.

Di conseguenza, non è prevista alcuna misura particolare per tenere conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese.

## CONSULTAZIONE

6. Elenco delle organizzazioni consultate sulla proposta e sintesi delle loro principali osservazioni.

Il 17 aprile 2002 la Commissione ha invitato le associazioni professionali (a livello europeo) interessate a pronunciarsi su un documento di consultazione. Gli organismi consultati sono:

<b>Iniziale</b>	<b>Organizzazione</b>
ACEA	Associazione dei costruttori europei di automobili
CCFE	Comunità delle ferrovie europee
CEFIC	European Chemical Industry Council
CEN	Comitato europeo di normalizzazione
CLECAT	Liaison Committee of European Freight Forwarders
EBU	European Barge Unione
ECASBA	EC Association of Ship Brokers & Agents
ECG	European car - Transport Group of Interest
ECSA	EC Ship-owners' Association
EFIP	European Federation of Inland Ports
EFLLC	European Freight & Logistics Leaders Club
VIA	European Intermodal Association
EIM	European Infrastructure Managers
ERFCP	European Rail Freight Customers Platform
ESC	European Shippers Council
ESN	European Short Sea Network
ESPO	European Sea Ports Organisation
FEPOR	Federation of European Private port Operators
FFE	Freight Forward Europe
GETC	Gruppo europeo per il TC

<b>Iniziale</b>	<b>Organizzazione</b>
INE	Inland Navigation Europe
IRU	International Road Union
ISO	Organizzazione di standardizzazione internazionale
MIF	Maritime Industries Forum
O.E.B./E.S.O.	Organizzazione europea dei battellieri
UIC-GTC	Unione internazionale delle ferrovie - Gruppo trasporto combinato
UIRR	Unione internazionale delle società di trasporto combinato strada-rotaia
UNICE	Union of Industrial and Employer's Confederations of Europe

Oltre ai contributi scritti, i rappresentanti di queste organizzazioni sono intervenuti nel corso della riunione di consultazione del 22 maggio 2002.

Il tenore generale dei contributi si può riassumere in tre punti:

- consenso generale sull'utilità di normalizzare e armonizzare alcune caratteristiche delle UCI senza peraltro vietare l'uso di altre unità;
- disaccordo sulle dimensioni comuni; ciascuno ha difeso le dimensioni già utilizzate dal "suo" modo di trasporto;
- un'urgente richiesta dei camionisti e degli armatori marittimi di aumentare i pesi e le dimensioni autorizzate nel trasporto stradale per tenere conto della realtà del commercio extra comunitario, specialmente i contenitori più lunghi di 13,6 metri.