

## DIRETTIVA 96/48/CE DEL CONSIGLIO

del 23 luglio 1996

relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 129 D, terzo comma,

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

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

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

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 189 C del trattato<sup>(4)</sup>,

considerando che, per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di usufruire pienamente dei vantaggi derivati dalla creazione di uno spazio privo di frontiere interne occorre in particolare favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali di treni ad alta velocità nonché l'accesso a tali reti;

considerando che un gruppo ad alto livello composto da rappresentanti dei governi degli Stati membri, delle ferrovie europee e dell'industria ferroviaria europea, riunito dalla Commissione come richiesto dal Consiglio nella sua risoluzione del 4 e 5 dicembre 1989, ha elaborato il piano di massima di una rete europea di treni ad alta velocità;

considerando che nel dicembre 1990 la Commissione ha presentato al Consiglio una comunicazione concernente tale rete di treni ad alta velocità, che è stata accolta favorevolmente dal Consiglio nella sua risoluzione del 17 dicembre 1990<sup>(5)</sup>;

considerando che l'articolo 129 C del trattato prevede che la Comunità intraprende ogni azione che può rivelarsi necessaria per garantire l'interoperabilità delle reti, in particolare nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche;

considerando che l'esercizio in servizio commerciale di treni ad alta velocità presuppone un'ottima coerenza tra le caratteristiche infrastrutturali e quelle del materiale rotabile; che da questa coerenza dipendono il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità dei servizi e il loro costo e che su questa coerenza si fonda in particolare l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;

considerando che la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie<sup>(6)</sup>, implica che le imprese comunitarie devono avere un maggior accesso alla rete ferroviaria degli Stati membri e che ciò necessita pertanto l'interoperabilità delle infrastrutture, delle apparecchiature e del materiale rotabile;

considerando che gli Stati membri sono tenuti a controllare che siano rispettate le norme di sicurezza, salute e tutela dei consumatori applicabili alle reti ferroviarie in generale al momento della progettazione, della costruzione, della messa in servizio e durante l'esercizio; che essi condividono anche con le autorità locali responsabilità in materia di diritto dei terreni, assetto territoriale e tutela dell'ambiente; che ciò è particolarmente pertinente per le reti di treni ad alta velocità;

considerando che la direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati<sup>(7)</sup>, esige la valutazione dell'impatto ambientale della costruzione di tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza;

considerando che le normative nazionali e i regolamenti interni e le specifiche tecniche applicati dalle ferrovie presentano rilevanti differenze; che le normative nazionali e i regolamenti interni incorporano tecniche particolari delle industrie nazionali; che essi prescrivono dimensioni e dispositivi particolari nonché caratteristiche speciali; che questa situazione ostacola in particolare la circolazione in buone condizioni dei treni ad alta velocità su tutto il territorio comunitario;

considerando che questa situazione con il passare degli anni ha creato stretti legami tra le industrie ferroviarie nazionali e le ferrovie nazionali, a detrimento dell'apertura effettiva dei mercati; che tali industrie per poter

<sup>(1)</sup> GU n. C 134 del 17. 5. 1994, pag. 6.

<sup>(2)</sup> GU n. C 397 del 31. 12. 1994, pag. 8.

<sup>(3)</sup> GU n. C 210 del 14. 8. 1995, pag. 38.

<sup>(4)</sup> Parere del Parlamento europeo del 19 gennaio 1995 (GU n. C 43 del 20. 2. 1995, pag. 60), posizione comune del Consiglio dell'8 dicembre 1995 (GU n. C 356 del 30. 12. 1995, pag. 43) e decisione del Parlamento europeo del 16 aprile 1996 (GU n. C 141 del 13. 5. 1996, pag. 48).

<sup>(5)</sup> GU n. C 33 dell'8. 2. 1991, pag. 1.

<sup>(6)</sup> GU n. L 237 del 24. 8. 1991, pag. 25.

<sup>(7)</sup> GU n. L 175 del 5. 7. 1985, pag. 40.

sviluppare la loro competitività su scala mondiale devono disporre di un mercato europeo aperto e concorrenziale;

considerando che occorre pertanto definire per tutta la Comunità requisiti essenziali da applicare alla rete europea di treni ad alta velocità;

considerando che in relazione alla portata e alla complessità del sistema costituito dalla rete di treni ad alta velocità, per motivi pratici è risultato necessario operare una scomposizione in sottosistemi; che per ciascuno di questi sottosistemi occorre precisare, per tutta la Comunità, i requisiti essenziali e i parametri di base nonché determinare le specifiche tecniche necessarie, particolarmente per quanto riguarda i componenti e le interfacce, onde soddisfare i requisiti essenziali; che, tuttavia, taluni sottosistemi (ambiente, utenti e gestione) saranno oggetto di specifica tecnica di interoperabilità (STI) soltanto nella misura in cui ciò sarà necessario per garantire l'interoperabilità nei settori delle infrastrutture, dell'energia, del controllo-comando e segnalamento e del materiale rotabile;

considerando che l'attuazione delle disposizioni relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità non dovrà creare ostacoli ingiustificati dal punto di vista dei costi-benefici al mantenimento della coerenza della rete ferroviaria esistente di ogni Stato membro, pur sforzandosi di conservare l'obiettivo della circolazione dei treni ad alta velocità su tutto il territorio comunitario;

considerando che in casi particolari è necessario consentire che lo Stato membro interessato non applichi determinate specifiche tecniche di interoperabilità e prevedere procedure volte a garantire che tali deroghe siano giustificate; che, a norma dell'articolo 129 C del trattato, le azioni della Comunità nel settore dell'interoperabilità tengono conto della potenziale validità economica dei progetti;

considerando che per soddisfare le disposizioni appropriate relative alle procedure di appalto nel settore ferroviario, ed in particolare la direttiva 93/38/CEE del Consiglio<sup>(1)</sup>, gli enti aggiudicatari devono includere specifiche tecniche nei documenti generali o nei capitolati di oneri propri di ogni appalto; che è necessario creare un insieme di specifiche europee che servano da riferimento alle suddette specifiche tecniche;

considerando che una specifica europea a norma della direttiva 93/38/CEE è una specifica tecnica comune, una omologazione tecnica europea o una norma nazionale che recepisce una norma europea; che una norma europea

armonizzata è elaborata da un organismo europeo di normalizzazione, il Comitato europeo di normalizzazione (CEN), il Comitato europeo di normalizzazione elettronica (Cenelec) o l'Istituto europeo di normalizzazione delle telecomunicazioni (ETSI), su mandato della Commissione, e che il suo riferimento è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*;

considerando l'interesse, per la Comunità, di un sistema internazionale di normalizzazione che possa produrre norme effettivamente utilizzate dai partner del commercio internazionale e che soddisfino le esigenze della politica comunitaria; che di conseguenza gli organismi europei di normalizzazione devono proseguire la loro cooperazione con le organizzazioni internazionali di normalizzazione;

considerando che gli enti aggiudicatari definiscono le specifiche supplementari necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme; che queste specifiche non devono compromettere il soddisfacimento dei requisiti essenziali armonizzati a livello comunitario cui deve rispondere il sistema ferroviario transeuropeo di treni ad alta velocità;

considerando che le procedure di valutazione della conformità e dell'idoneità all'impiego dei componenti devono basarsi sull'utilizzazione dei moduli oggetto della decisione 93/465/CEE<sup>(2)</sup>; che occorre sviluppare per quanto possibile, onde favorire lo sviluppo delle industrie interessate, le procedure basate sul sistema garanzia qualità; che il concetto di componente abbraccia oggetti materiali e immateriali, quali il software;

considerando che la valutazione dell'idoneità all'impiego si applica nel caso dei componenti più critici per la sicurezza, la disponibilità o l'economia del sistema;

considerando che nei loro capitolati d'onere gli enti aggiudicatari fissano, in particolare per i componenti, con riferimento alle specifiche europee, le caratteristiche che i fabbricanti devono rispettare su base contrattuale; che pertanto la conformità dei componenti è principalmente correlata al loro campo di impiego, onde assicurare e garantire l'interoperabilità del sistema, e non soltanto alla loro libera circolazione sul mercato comunitario;

considerando che non è quindi necessario che il fabbricante ponga la marcatura «CE» sui componenti soggetti alle disposizioni della presente direttiva, ma che, in base alla valutazione della conformità e/o dell'idoneità all'impiego effettuata secondo le procedure a tal fine previste nella presente direttiva, è sufficiente la dichiarazione di conformità del fabbricante; che ciò non pregiudica l'obbligo per i fabbricanti di apporre, per alcuni componenti,

<sup>(1)</sup> Direttiva 93/38/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni (GU n. L 199 del 9. 8. 1993, pag. 84). Nel testo modificato dall'atto di adesione del 1994.

<sup>(2)</sup> 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 n. L 220 del 30. 8. 1993, pag. 23).

la marcatura «CE» che ne attesti la conformità ad altre disposizioni comunitarie pertinenti;

considerando che i sottosistemi alla base del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità devono essere soggetti ad una procedura di verifica; che tale verifica deve consentire alle autorità responsabili che autorizzano la messa in servizio di accertarsi che nelle fasi di progettazione, costruzione e messa in servizio, il risultato sia conforme alle disposizioni regolamentari, tecniche e operative applicabili; che ciò deve anche permettere ai fabbricanti di poter fare affidamento su una parità di trattamento indipendentemente dal paese; che occorre quindi elaborare un modulo che definisca i principi e le condizioni della verifica «CE» dei sottosistemi;

considerando che la procedura di verifica «CE» è basata sulle STI; che le STI sono elaborate su mandato della Commissione dall'organismo comune rappresentativo dei gestori dell'infrastruttura, delle aziende ferroviarie e dell'industria; che il riferimento alle STI è obbligatorio per assicurare l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e che tali STI sono soggette al disposto dell'articolo 18 della direttiva 93/38/CEE;

considerando che gli organismi notificati, incaricati di effettuare le procedure di valutazione della conformità o della idoneità all'impiego dei componenti nonché la procedura di verifica dei sottosistemi devono, in particolare in mancanza di una specifica europea, coordinare le loro decisioni il più strettamente possibile;

considerando che la direttiva 91/440/CEE del Consiglio impone, sul piano della compatibilità, una separazione fra le attività relative all'esercizio dei servizi di trasporto e le attività relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria; che, nello stesso spirito, conviene che i servizi specializzati nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria designati come organismi notificati siano strutturati in modo da essere conformi ai criteri che devono essere applicati a tale tipo di organismi; che altri organismi specializzati possono essere notificati quando soddisfano gli stessi criteri;

considerando che l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo di treni ad alta velocità ha dimensioni comunitarie; che gli Stati membri singolarmente non sono in grado di prendere le disposizioni necessarie per realizzare l'interoperabilità; che occorre pertanto intraprendere, in applicazione del principio di sussidiarietà, tale azione a livello comunitario,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

## CAPITOLO I

### Disposizioni generali

#### Articolo 1

1. A norma degli articoli 129 B e 129 C del trattato, la presente direttiva è volta a stabilire le condizioni da

soddisfare per realizzare nel territorio comunitario l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità quale è descritto nell'allegato I.

2. Dette condizioni riguardano il progetto, la costruzione, l'assetto, la gestione delle infrastrutture e del materiale rotabile che concorrono al funzionamento di detto sistema e che saranno messi in servizio dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

#### Articolo 2

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) *Sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità*: l'insieme descritto nell'allegato I, costituito dalle infrastrutture ferroviarie che comprendono le linee e gli impianti fissi, della rete transeuropea di trasporto, costruite o modificate per essere percorse ad alta velocità ed i materiali rotabili appositamente progettati per percorrere dette infrastrutture.
- b) *Interoperabilità*: la capacità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni ad alta velocità effettuando le prestazioni specificate. Tale capacità si fonda sull'insieme delle condizioni regolamentari, tecniche ed operative che debbono essere soddisfatte per ottemperare ai requisiti essenziali.
- c) *Sottosistemi*: il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità è suddiviso, come indicato nell'allegato II, in sottosistemi di natura strutturale o funzionale per cui devono essere definiti requisiti essenziali.
- d) *Componenti di interoperabilità*: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.
- e) *Requisiti essenziali*: l'insieme delle condizioni descritte nell'allegato III che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità.
- f) *Specifiche europee*: una specifica tecnica comune, un'omologazione tecnica europea o una norma nazionale che recepisca una norma europea, quali definite all'articolo 1, punti da 8 a 12 della direttiva 93/38/CEE.
- g) *Specifiche tecniche di interoperabilità*, in appresso denominate «STI»: le specifiche di cui è oggetto ciascun sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali definendo relazioni funzionali reciproche

necessarie tra i sottosistemi del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e assicurando la coerenza di quest'ultimo.

- h) *Organismo comune rappresentativo*: l'organismo composto di rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura, delle aziende ferroviarie e dell'industria, incaricato di elaborare le STI. I «gestori dell'infrastruttura» sono quelli di cui agli articoli 3 e 7 della direttiva 91/440/CEE.
- i) *Organismi notificati*: gli organismi incaricati di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istruire la procedura di verifica «CE» dei sottosistemi.

### Articolo 3

1. La presente direttiva concerne le disposizioni relative, per ogni sottosistema, ai parametri, ai componenti di interoperabilità, alle interfacce e alle procedure, nonché alle condizioni di coerenza globale del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità necessarie per realizzare l'interoperabilità.

2. Le disposizioni della presente direttiva si applicano senza pregiudizio delle disposizioni pertinenti di altre disposizioni comunitarie. Tuttavia, nel caso dei componenti di interoperabilità, per soddisfare i requisiti essenziali della presente direttiva può essere necessario applicare specifiche europee particolari stabilite a tale scopo.

### Articolo 4

1. Il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, i sottosistemi ed i componenti di interoperabilità debbono soddisfare i requisiti essenziali che li riguardano.

2. Le specifiche tecniche supplementari, di cui all'articolo 18, paragrafo 4 della direttiva 93/38/CEE, che sono necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme applicate nella Comunità, non devono essere in contrasto con i requisiti essenziali.

## CAPITOLO II

### Specifiche tecniche di interoperabilità

#### Articolo 5

1. Ogni sottosistema è oggetto di una STI. Per i sottosistemi relativi all'ambiente, all'esercizio o agli utenti le STI saranno elaborate soltanto se ciò si rivelasse necessario a garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità nei settori delle infrastrutture, dell'energia, del controllo-comando e segnalamento e del materiale rotabile.

2. I sottosistemi devono essere conformi alle STI; tale conformità deve essere costantemente preservata nel caso dell'utilizzazione di ciascun sottosistema.

3. Le STI, ove necessario per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità:

- a) precisano i requisiti essenziali per i sottosistemi e le loro interfacce;
- b) fissano i parametri di base, descritti nell'allegato II, punto 3, necessari al soddisfacimento dei requisiti essenziali;
- c) fissano le condizioni da rispettare per effettuare le prestazioni per ciascuna delle categorie di linee seguenti:
  - linee specialmente costruite per l'alta velocità,
  - linee specialmente adattate per l'alta velocità,
  - linee specialmente adattate per l'alta velocità e aventi caratteristiche specifiche a causa di vincoli topografici di rilievo o di ambiente urbano;
- d) fissano le eventuali modalità di applicazione in alcuni casi specifici;
- e) determinano i componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di specifiche europee, tra cui le norme europee che sono necessarie per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità nel rispetto dei requisiti essenziali;
- f) indicano in ogni caso previsto i moduli, definiti nella decisione 93/465/CEE o, se del caso, le procedure specifiche da usare per valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, nonché la verifica «CE» dei sottosistemi.

4. Le STI non ostano alle decisioni degli Stati membri relative all'utilizzazione di infrastrutture nuove o adottate per la circolazione di altri treni.

5. Il rispetto dell'insieme delle STI permette di costituire un sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità coerente che preserverà, in modo adeguato, la coerenza della rete ferroviaria esistente di ciascuno Stato membro.

#### Articolo 6

1. I progetti di STI sono elaborati su mandato della Commissione, definito secondo la procedura di cui all'ar-

ticolo 21, paragrafo 2, dall'organismo comune rappresentativo. Le STI sono adottate e rivedute secondo la stessa procedura. Esse sono pubblicate dalla Commissione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

2. L'organismo comune rappresentativo è incaricato di preparare la revisione e l'aggiornamento delle STI nonché di presentare ogni raccomandazione utile al comitato di cui all'articolo 21, al fine di tener conto dell'evoluzione delle tecniche o delle esigenze sociali.

3. L'elaborazione, l'adozione e la revisione delle STI tengono conto del costo prevedibile delle soluzioni tecniche atte a soddisfarle, per definire e adottare le soluzioni più vantaggiose. A tal fine, l'organismo comune rappresentativo allega a ciascun progetto di STI una valutazione dei costi e dei vantaggi prevedibili di tali soluzioni tecniche per tutti gli operatori e agenti economici interessati.

4. Il comitato di cui all'articolo 21 è regolarmente informato in merito ai lavori di elaborazione delle STI dall'organismo comune rappresentativo. Il comitato può formulare al suo riguardo qualsiasi mandato o raccomandazione utile inerente alla progettazione delle STI, in base ai requisiti essenziali, nonché riguardo alla valutazione dei costi.

5. All'atto dell'adozione di ciascuna STI la data di entrata in vigore di tale STI è fissata secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

6. L'organismo comune rappresentativo deve operare in modo aperto e trasparente in base alle procedure comunitarie generali di normalizzazione.

#### Articolo 7

Uno Stato membro può non applicare talune STI, incluse quelle relative al materiale rotabile, nei casi e nelle condizioni seguenti:

- a) Per un progetto di nuova linea o di assetto di una linea esistente ai fini dell'alta velocità che è in una fase avanzata di sviluppo alla data di pubblicazione delle STI.

Lo Stato membro interessato notifica preventivamente l'intenzione di deroga alla Commissione, la informa circa lo stato di avanzamento del progetto e le trasmette un fascicolo indicante le STI o le parti di STI che desidera non siano applicate, le disposizioni che conta di attuare nella realizzazione del progetto per agevolare l'interoperabilità a termine nonché i

motivi di ordine tecnico, amministrativo o economico che giustificano tale deroga.

- b) Per un progetto di assetto di una linea esistente ai fini dell'alta velocità, quando la sagoma, lo scartamento o l'interasse dei binari di tale linea hanno valori diversi da quelli esistenti sulla maggior parte della rete ferroviaria europea e quando tale linea non costituisce una connessione diretta con la rete ad alta velocità di un altro Stato membro, che fa parte della rete transeuropea ad alta velocità.

Lo Stato membro interessato notifica preliminarmente l'intenzione di deroga alla Commissione e le trasmette un fascicolo indicante le STI o parti di STI relative ai parametri fisici indicati al primo comma che desidera non siano applicate, le disposizioni che conta di attuare nella realizzazione del progetto per agevolare l'interoperabilità a termine, le misure transitorie atte a garantirne una compatibilità di gestione nonché i motivi di ordine tecnico, amministrativo o economico che giustificano tale deroga.

- c) Per i progetti di nuove linee o di assetto di linee esistenti ai fini dell'alta velocità realizzati nel territorio dello Stato membro in questione quando la rete ferroviaria di quest'ultimo è interclusa o isolata per la presenza del mare dalla rete ferroviaria ad alta velocità del resto della Comunità.

Lo Stato membro interessato notifica preliminarmente l'intenzione di deroga alla Commissione e le trasmette un fascicolo contenente la documentazione di cui alla lettera b), secondo comma.

- d) Per un progetto di assetto di una linea esistente ai fini dell'alta velocità, quando l'applicazione di tali STI compromette l'efficacia economica del progetto.

Lo Stato membro interessato notifica preliminarmente l'intenzione di deroga alla Commissione europea e le trasmette un fascicolo indicante le STI o parti di STI che desidera non siano applicate. La Commissione valuta se le misure previste dallo Stato membro sono giustificate e decide secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

### CAPITOLO III

#### Componenti di interoperabilità

#### Articolo 8

Gli Stati membri prendono tutte le misure opportune affinché i componenti di interoperabilità:

- siano immessi sul mercato soltanto se permettono di realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità soddisfacendo i requisiti essenziali;
- siano utilizzati nel loro settore di impiego conformemente alla loro destinazione e siano installati e sottoposti a corretta manutenzione.

Queste disposizioni non ostano all'immissione sul mercato di tali componenti per altre applicazioni, né alla loro utilizzazione per le linee ferroviarie convenzionali.

#### Articolo 9

Agli Stati membri non è consentito, sul loro territorio e richiamandosi alla presente direttiva, vietare, limitare o ostacolare l'immissione sul mercato dei componenti di interoperabilità in vista del loro impiego per il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità quando gli stessi soddisfano le disposizioni della direttiva.

#### Articolo 10

1. Gli Stati membri considerano conformi ai pertinenti requisiti essenziali previsti dalla presente direttiva i componenti di interoperabilità muniti della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego, i cui elementi sono indicati nell'allegato IV.
2. La conformità di un componente di interoperabilità ai requisiti essenziali applicabili è stabilita con riferimento alle specifiche europee pertinenti se esse esistono.
3. I riferimenti delle specifiche europee sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.
4. Gli Stati membri pubblicano i riferimenti delle norme nazionali che recepiscono le norme europee.
5. In mancanza di specifiche europee e senza pregiudizio dell'articolo 20, paragrafo 5 gli Stati membri comunicano agli altri Stati membri e alla Commissione le norme e le specifiche tecniche usate per applicare i requisiti essenziali.

#### Articolo 11

Qualora ad uno Stato membro o alla Commissione risulti che determinate specifiche europee non soddisfano i requisiti essenziali, il ritiro parziale o totale di tali specifi-

che dalle pubblicazioni in cui sono iscritte, o la loro modifica, può essere deciso secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, previa consultazione del comitato istituito dalla direttiva 83/189/CEE del Consiglio, del 28 marzo 1983, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche<sup>(1)</sup> quando si tratta di norme europee.

#### Articolo 12

1. Se uno Stato membro constata che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato conformemente alla sua destinazione rischia di compromettere il soddisfacimento dei requisiti essenziali, esso prende tutte le misure opportune per limitare il suo campo di applicazione, per vietarne l'impiego o per ritirarlo dal mercato. Lo Stato membro informa immediatamente la Commissione delle misure prese esponendo i motivi della sua decisione e precisando in particolare se la non conformità deriva da:

- un'inosservanza dei requisiti essenziali;
- una scorretta applicazione delle specifiche europee, a condizione che sia invocata l'applicazione di queste specifiche;
- una carenza delle specifiche europee.

2. La Commissione consulta al più presto le parti interessate. Se dopo la consultazione la Commissione constata che la misura è giustificata, ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa e gli altri Stati membri. Se, dopo la consultazione, la Commissione constata che la misura non è giustificata, essa ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa nonché il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità. Se la decisione di cui al paragrafo 1 è motivata dall'esistenza di una lacuna nelle specifiche europee, si applica la procedura definita all'articolo 11.

3. Se un componente di interoperabilità munito della dichiarazione «CE» di conformità risulta non conforme, lo Stato membro competente prende nei confronti della persona che ha redatto la dichiarazione le misure appropriate e ne informa la Commissione e gli altri Stati membri.

4. La Commissione verifica che gli Stati membri siano informati in merito allo svolgimento e ai risultati della procedura.

<sup>(1)</sup> GU n. L 109 del 26. 4. 1983, pag. 8. Direttiva modificata da ultimo dall'atto di adesione del 1994.

*Articolo 13*

1. Per redigere la dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego di un componente d'interoperabilità, il fabbricante o il suo mandatario, stabilito nella Comunità, deve applicare le disposizioni previste dalle STI che lo riguardano.

2. Se così imposto dalle STI, la valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego di un componente d'interoperabilità è effettuata dall'organismo notificato cui il fabbricante o il suo mandatario, stabilito nella Comunità, ha presentato domanda.

3. Se dei componenti d'interoperabilità sono oggetto di altre direttive comunitarie concernenti altri aspetti, la dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego indica in questo caso che i componenti d'interoperabilità rispondono anche ai requisiti di queste altre direttive.

4. Se né il fabbricante né il suo mandatario stabilito nella Comunità hanno soddisfatto agli obblighi dei paragrafi 1, 2 e 3, tali obblighi sono a carico di qualsiasi persona che immetta sul mercato il componente d'interoperabilità. Gli stessi obblighi si applicano alla persona che assembla i componenti d'interoperabilità o parti di componenti d'interoperabilità di diversa origine o che fabbrica i componenti d'interoperabilità per uso proprio, per quanto concerne la presente direttiva.

5. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 12:

- a) qualsiasi accertamento da parte di uno Stato membro del rilascio indebito della dichiarazione «CE» di conformità comporta per il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità l'obbligo di rimettere il componente di interoperabilità in conformità e di far cessare l'infrazione, alle condizioni fissate da detto Stato membro;
- b) nel caso in cui la non conformità persista, lo Stato deve prendere tutte le misure opportune per limitare o vietare l'immissione sul mercato del componente di interoperabilità di cui si tratta o assicurarne il ritiro dal mercato, secondo le procedure di cui all'articolo 12.

## CAPITOLO IV

## Sottosistemi

*Articolo 14*

Spetta ad ogni Stato membro autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità che

sono installati sul suo territorio o che sono gestiti dalle imprese ferroviarie ivi stabilite.

A tal fine, gli Stati membri prendono tutte le misure opportune affinché questi sottosistemi possano essere messi in servizio soltanto se progettati, costruiti e installati e/o gestiti in modo da non compromettere il soddisfacimento dei pertinenti requisiti essenziali, quando sono integrati nel sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

*Articolo 15*

Fatte salve le disposizioni dell'articolo 19, agli Stati membri non è consentito, sul loro territorio e per motivi riguardanti la presente direttiva, vietare, limitare o ostacolare la costruzione, la messa in servizio e l'esercizio di sottosistemi strutturali costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità che sono conformi ai requisiti essenziali.

*Articolo 16*

1. Gli Stati membri considerano interoperativi e conformi ai requisiti essenziali ad essi applicabili i sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, muniti della dichiarazione «CE» di verifica.

2. La verifica dell'interoperabilità, nel rispetto dei requisiti essenziali, di un sottosistema di natura strutturale costitutivo del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, è effettuata con riferimento alle STI, se esistenti.

3. In mancanza di STI, gli Stati membri comunicano agli altri Stati membri e alla Commissione l'elenco delle norme tecniche in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali.

*Articolo 17*

Se risulta che le STI non soddisfano completamente i requisiti essenziali, il comitato di cui all'articolo 21 può essere interpellato su richiesta di uno Stato membro o su iniziativa della Commissione.

*Articolo 18*

1. Per stabilire la dichiarazione «CE» di verifica l'ente aggiudicatore o il suo mandatario fa istruire la procedura di verifica «CE» dall'organismo notificato che l'ente ha scelto a tal fine.

2. Il compito dell'organismo notificato, incaricato della verifica «CE» di un sottosistema, inizia nella fase di progettazione e abbraccia tutto il periodo di costruzione fino alla fase di omologazione, precedente l'entrata in servizio del sottosistema.

3. All'organismo notificato compete la preparazione della documentazione tecnica di accompagnamento alla dichiarazione «CE» di verifica. La documentazione tecnica deve contenere tutti i documenti necessari relativi alle caratteristiche del sottosistema nonché, eventualmente, tutti i documenti che attestano la conformità dei componenti di interoperabilità. Essa deve anche contenere tutti gli elementi relativi alle condizioni e ai limiti di utilizzazione, alle istruzioni di manutenzione, di sorveglianza continua o periodica, di regolazione e riparazione.

#### Articolo 19

1. Se uno Stato membro constata che un sottosistema strutturale, munito della dichiarazione «CE» di verifica, accompagnata dalla documentazione tecnica, non soddisfa interamente le disposizioni della presente direttiva, in particolare i requisiti essenziali, può chiedere che vengano effettuate verifiche complementari.

2. Lo Stato membro che presenta la domanda informa immediatamente la Commissione delle verifiche complementari richieste, esponendo i pertinenti motivi. La Commissione avvia senza indugio la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

### CAPITOLO V

#### Organismi notificati

##### Articolo 20

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi incaricati di svolgere la procedura di valutazione della conformità e dell'idoneità all'impiego di cui all'articolo 13 e la procedura di verifica di cui all'articolo 18, indicando per ciascuno di essi il settore di competenza.

La Commissione attribuisce loro numeri di identificazione e pubblica nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* l'elenco di questi organismi con il rispettivo numero di identificazione nonché i settori di loro competenza, e provvede al suo aggiornamento.

2. Gli Stati membri devono applicare i criteri di cui all'allegato VII per la valutazione degli organismi da notificare. Gli organismi che soddisfano i criteri di valutazione previsti nelle norme europee pertinenti sono considerati conformi a detti criteri.

3. Uno Stato membro ritira l'autorizzazione ad un organismo che non soddisfa più i criteri di cui all'allegato VII. Esso ne informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri.

4. Se uno Stato membro o la Commissione ritengono che un organismo notificato da un altro Stato membro non soddisfi i criteri pertinenti, viene interpellato il comitato che esprime il suo parere entro un periodo di tre mesi; in base al parere del comitato, la Commissione informa lo Stato membro interessato in merito alle modifiche necessarie affinché l'organismo notificato possa conservare lo status che gli è stato riconosciuto.

5. Se del caso, il coordinamento degli organismi notificati è attuato a norma dell'articolo 21, paragrafo 4.

### CAPITOLO VI

#### Comitato

##### Articolo 21

1. La Commissione è assistita da un comitato composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.

2. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato esprime il suo parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è formulato alla maggioranza prevista dall'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisioni che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni al comitato, viene attribuita ai voti dei rappresentanti degli Stati membri la ponderazione definita all'articolo precitato. Il presidente non partecipa alla votazione.

La Commissione adotta le misure previste qualora siano conformi al parere del comitato.

Se le misure previste non sono conformi al parere del comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

Se il Consiglio non ha deliberato entro un termine di tre mesi a decorrere dalla data in cui gli è stata sottoposta la proposta, la Commissione adotta le misure proposte tranne nel caso in cui il Consiglio si sia pronunciato a maggioranza semplice contro tali misure.

3. Il comitato può discutere qualsiasi questione relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

4. Il comitato, ove necessario, può creare gruppi di lavoro che lo assistono nell'espletamento dei suoi compiti, in particolare per assicurare il coordinamento degli organismi notificati.

5. Il comitato è costituito fin dall'entrata in vigore della presente direttiva.

## CAPITOLO VII

### Disposizioni finali

#### *Articolo 22*

Ogni decisione presa in applicazione della presente direttiva e concernente la valutazione della conformità e dell'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, la verifica dei sottosistemi facenti parte del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e le decisioni prese in applicazione degli articoli 11, 12, 17 e 19 è motivata in modo preciso. Essa è notificata all'interessato al più presto, con l'indicazione delle modalità di ricorso previste dalla normativa in vigore nello Stato membro interessato e dei termini entro i quali i ricorsi devono essere presentati.

#### *Articolo 23*

1. Gli Stati membri modificano e adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessa-

rie onde autorizzare l'impiego dei componenti di interoperabilità e la messa in servizio e il funzionamento dei sottosistemi conformi alla presente direttiva, non oltre trenta mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

2. Quando gli Stati membri adottano le disposizioni di cui al paragrafo 1, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

#### *Articolo 24*

Ogni due anni la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai progressi conseguiti nell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

#### *Articolo 25*

La presente direttiva entra in vigore il ventunesimo giorno successivo alla data della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

#### *Articolo 26*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 23 luglio 1996.

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

I. YATES

## ALLEGATO I

## IL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITÀ

## 1. Le infrastrutture

a) Le infrastrutture del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità sono le infrastrutture delle linee della rete transeuropea dei trasporti individuate nell'ambito degli orientamenti di cui all'articolo 129 C del trattato:

- che sono specialmente costruite per essere percorse ad alta velocità,
- che sono specialmente adattate per essere percorse ad alta velocità.

Esse possono comprendere linee di collegamento e di raccordo, in particolare giunzioni di linee nuove o modificate per l'alta velocità con le stazioni del centro delle città, per le quali le velocità devono tener conto delle condizioni locali.

b) Le linee ad alta velocità comprendono:

- le linee specialmente costruite per l'alta velocità attrezzate per velocità generalmente pari o superiore a 250 km/h,
- le linee specialmente adattate per l'alta velocità attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h,
- le linee specialmente adattate per l'alta velocità aventi carattere specifico a motivo di vincoli topografici, di rilievo e di ambiente urbano la cui velocità deve essere adeguata caso per caso.

## 2. Materiale rotabile

I treni ad alta velocità di tecnologia avanzata devono essere progettati per garantire una circolazione sicura e senza soluzione di continuità:

- ad una velocità di almeno 250 km/h sulle linee specialmente costruite per l'alta velocità pur permettendo, in appropriate circostanze, di raggiungere velocità superiori a 300 km/h;
- ad una velocità dell'ordine di 200 km/h sulle linee esistenti specialmente adattate;
- alla velocità massima possibile sulle altre linee.

## 3. Coerenza delle infrastrutture e del materiale rotabile

I servizi di treni ad alta velocità presuppongono l'esistenza di una perfetta coerenza tra le caratteristiche infrastrutturali e quelle del materiale rotabile. Da questa coerenza dipendono il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità dei servizi e il loro costo.

## ALLEGATO II

## SOTTOSISTEMI

1. Nell'ambito della presente direttiva, il sistema che costituisce il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità può essere suddiviso in sottosistemi corrispondenti a:
  - 1.1 settori di natura strutturale:
    - infrastrutture,
    - energia,
    - controllo-comando e segnalamento,
    - materiale rotabile;
  - 1.2 settori di natura essenzialmente funzionale:
    - manutenzione,
    - ambiente,
    - esercizio,
    - utenti.
2. Per ciascuno dei sottosistemi, l'elenco degli aspetti connessi all'interoperabilità è individuato nell'ambito dei mandati conferiti all'organismo comune rappresentativo per l'elaborazione dei progetti di STI.

A norma dell'articolo 6, paragrafo 1, i mandati sono definiti secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

Se del caso, l'elenco degli aspetti connessi all'interoperabilità individuati nell'ambito dei mandati è precisato dall'organismo comune rappresentativo a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera c).
3. A norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), sono segnatamente considerati parametri di base per la realizzazione dell'interoperabilità i seguenti elementi:

## PARAMETRI DI BASE

- Sagoma minima delle infrastrutture
- Raggi minimi di curvature
- Scartamento delle rotaie
- Sforzi massimi sul binario
- Lunghezza minima dei marciapiedi
- Altezza dei marciapiedi
- Tensione di alimentazione
- Geometria delle linee elettriche di trazione
- Caratteristiche dell'ERTMS<sup>(1)</sup>
- Carico sull'asse
- Lunghezza massima dei treni
- Sagoma del materiale rotabile
- Caratteristiche minime di frenatura
- Caratteristiche elettriche limite del materiale rotabile
- Caratteristiche meccaniche limite del materiale rotabile
- Caratteristiche della gestione legate alla sicurezza dei treni
- Caratteristiche limite legate al rumore esterno
- Caratteristiche limite legate alle vibrazioni esterne
- Caratteristiche limite legate alle perturbazioni elettromagnetiche esterne
- Caratteristiche limite legate al rumore interno
- Caratteristiche limite legate al sistema di aria condizionata
- Caratteristiche legate al trasporto delle persone disabili

<sup>(1)</sup> European Rail Traffic Management System.

## ALLEGATO III

## REQUISITI ESSENZIALI

## 1. Requisiti di portata generale

1.1 *Sicurezza*

- 1.1.1 La progettazione, la costruzione o la fabbricazione, la manutenzione e la sorveglianza dei componenti critici per la sicurezza e, più in particolare, degli elementi che partecipano alla circolazione dei treni devono garantire la sicurezza ad un livello corrispondente agli obiettivi fissati sulla rete, anche in situazioni specifiche di degrado.
- 1.1.2 I parametri legati al contatto ruota-rotaia devono rispettare i criteri di stabilità di passaggio necessari per garantire una circolazione in piena sicurezza alla velocità massima autorizzata.
- 1.1.3 I componenti adoperati devono resistere alle sollecitazioni normali o eccezionali specificate per tutta la loro durata di esercizio. Il mancato funzionamento accidentale deve essere limitato nelle sue conseguenze per la sicurezza mediante opportuni mezzi.
- 1.1.4 La progettazione degli impianti fissi e del materiale rotabile nonché la scelta dei materiali utilizzati devono essere fatti allo scopo di limitare la produzione, la propagazione e gli effetti del fuoco e dei fumi in caso di incendio.
- 1.1.5 I dispositivi destinati ad essere manovrati dagli utenti devono essere progettati in modo da non compromettere la sicurezza di questi ultimi in caso di uso prevedibile non conforme alle istruzioni indicate.

1.2 *Affidabilità e disponibilità*

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

1.3 *Salute*

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

1.4 *Tutela dell'ambiente*

- 1.4.1 Le conseguenze per l'ambiente legate alla realizzazione e alle gestione del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità devono essere valutate e considerate al momento della progettazione del sistema secondo le disposizioni comunitarie vigenti.
- 1.4.2 I materiali utilizzati nei treni e nelle infrastrutture devono evitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi per l'ambiente, soprattutto in caso di incendio.
- 1.4.3 Il materiale rotabile e i sistemi di alimentazione di energia devono essere progettati e realizzati per essere compatibili, in materia elettromagnetica, con gli impianti, le apparecchiature e le reti pubbliche o private con cui rischiano di interferire.

1.5 *Compatibilità tecnica*

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

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

## 2. Requisiti particolari di ogni sottosistema

### 2.1 *Infrastrutture*

#### 2.1.1 Sicurezza

Si devono prendere disposizioni adeguate per evitare l'accesso o le intrusioni indesiderate negli impianti delle linee di percorso ad alta velocità.

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

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

Si devono prendere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle lunghe gallerie.

### 2.2 *Energia*

#### 2.2.1 Sicurezza

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

#### 2.2.2 Tutela dell'ambiente

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

#### 2.2.3 Compatibilità tecnica

I sistemi di alimentazione di energia elettrica utilizzati nel sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità devono:

- permettere ai treni di realizzare le prestazioni specificate;
- essere compatibili con i dispositivi di captazione installati sui treni.

### 2.3 *Controllo-comando e segnalamento*

#### 2.3.1 Sicurezza

Gli impianti e le operazioni di controllo-comando e segnalamento utilizzati nel sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità devono consentire una circolazione dei treni che presenti il livello di sicurezza corrispondente agli obiettivi stabiliti sulla rete.

#### 2.3.2 Compatibilità tecnica

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

Le apparecchiature di controllo-comando e segnalamento installate nei posti di condotta dei treni devono permettere un funzionamento normale, in condizioni specificate, sul sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

### 2.4 *Materiale rotabile*

#### 2.4.1 Sicurezza

Le strutture del materiale rotabile e dei collegamenti tra i veicoli devono essere progettate in modo da proteggere gli spazi per i viaggiatori e quelli di condotta in caso di collisione o deragliamento.

Le attrezzature elettriche non devono compromettere la sicurezza operativa degli impianti di controllo-comando e segnalamento.

Le tecniche di frenatura e gli sforzi esercitati devono essere compatibili con la progettazione dei binari, delle opere di ingegneria e dei sistemi di segnalamento.

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

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

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

Si devono prevedere uscite di emergenza con relativa segnalazione.

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

È obbligatorio a bordo dei treni un sistema di illuminazione di emergenza, di intensità e autonomia sufficienti.

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

#### 2.4.2 Affidabilità e disponibilità

La progettazione delle apparecchiature vitali, di circolazione, di trazione e di frenatura nonché di controllo-comando deve permettere, in situazioni degradate specifiche, la continuazione del funzionamento del treno senza conseguenze nefaste per le apparecchiature che restano in servizio.

#### 2.4.3 Compatibilità tecnica

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

Le caratteristiche dei dispositivi di captazione di corrente devono permettere la circolazione dei treni con i sistemi di alimentazione di energia del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

Le caratteristiche del materiale rotabile devono permetterne la circolazione su tutte le linee su cui è prevista.

### 2.5 *Manutenzione*

#### 2.5.1 Salute

Gli impianti tecnici e i processi utilizzati nei centri di manutenzione non devono portare pregiudizio alla salute delle persone.

#### 2.5.2 Tutela dell'ambiente

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

#### 2.5.3 Compatibilità tecnica

Gli impianti di manutenzione destinati ai treni ad alta velocità devono consentire lo svolgimento delle operazioni di sicurezza, igiene e comfort su tutti i treni per i quali sono stati progettati.

### 2.6 *Ambiente*

#### 2.6.1 Salute

La gestione del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità deve rispettare i livelli regolamentari in materia di inquinamento sonoro.

#### 2.6.2 Tutela dell'ambiente

La gestione del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità non deve provocare nel terreno un livello inammissibile di vibrazioni dannose per le attività e l'ambiente attraversato, nelle vicinanze dell'infrastruttura e in stato normale di manutenzione.

### 2.7 *Esercizio*

#### 2.7.1 Sicurezza

L'uniformazione delle regole di esercizio delle reti e delle qualifiche del personale di macchina e del personale viaggiante devono garantire un esercizio internazionale sicuro.

Le operazioni e la periodicità della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e il sistema di garanzia qualità introdotti dagli operatori interessati nei centri di manutenzione devono garantire un elevato livello di sicurezza.

#### 2.7.2 Affidabilità e disponibilità

Le operazioni e la periodicità della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e il sistema di garanzia qualità introdotti dagli operatori interessati nei centri di manutenzione devono garantire un elevato livello di affidabilità e di disponibilità del sistema.

#### 2.7.3 Compatibilità tecnica

L'uniformazione delle norme di esercizio delle reti nonché delle qualifiche dei macchinisti, del personale viaggiante e di quello preposto alla gestione della circolazione devono garantire un esercizio efficiente del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

## ALLEGATO IV

## COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

## Dichiarazione «CE»

## — di conformità

## — di idoneità all'impiego

1. *Componenti di interoperabilità*

La dichiarazione «CE» si applica ai componenti di interoperabilità che servono all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, di cui all'articolo 3. Questi componenti di interoperabilità possono essere:

## 1.1. Componenti comuni

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

## 1.2. Componenti comuni con caratteristiche specifiche

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

## 1.3. Componenti specifici

Sono i componenti tipici di applicazioni ferroviarie.

2. *Campo di applicazione*

La dichiarazione «CE» concerne:

- la valutazione da parte di uno o più organismi notificati della conformità intrinseca di un componente di interoperabilità, considerato separatamente, alle specifiche tecniche che deve rispettare;
- la valutazione/l'apprezzamento da parte di uno o più organismi notificati dell'idoneità all'impiego di un componente d'interoperabilità, considerato nel suo ambiente ferroviario, in particolare quando sono in causa delle interfacce, rispetto alle specifiche tecniche a carattere funzionale che devono essere verificate.

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

3. *Contenuto della dichiarazione «CE»*

La dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati.

Tale dichiarazione deve essere redatta nella stessa lingua delle istruzioni per l'uso e comprendere i seguenti elementi:

- riferimenti della direttiva;
- nome e indirizzo del fabbricante o del suo mandatario stabilito nella Comunità (indicare la ragione sociale e l'indirizzo completo e nel caso del mandatario indicare anche la ragione sociale del fabbricante o costruttore);
- descrizione del componente d'interoperabilità (marchio, tipo, ecc.);
- indicazione della procedura seguita per dichiarare la conformità o l'idoneità all'impiego (articolo 13);
- ogni descrizione pertinente cui risponde il componente di interoperabilità, in particolare le condizioni di impiego;
- nome e indirizzo dello/degli organismi notificati intervenuti nella procedura seguita per la conformità o l'idoneità all'impiego e data del certificato di esame con, eventualmente, la durata e le condizioni di validità del certificato;
- se del caso, il riferimento delle specifiche europee;
- identificazione del firmatario abilitato ad impegnare il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità.

## ALLEGATO V

## SOTTOSISTEMI

## DICHIARAZIONE «CE» DI VERIFICA

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

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

- riferimenti della direttiva;
- nome e indirizzo dell'ente aggiudicatore o del suo mandatario stabilito nella Comunità (indicare la ragione sociale e l'indirizzo completo e nel caso del mandatario indicare anche la ragione sociale dell'ente aggiudicatore);
- breve descrizione del sottosistema;
- nome e indirizzo dell'organismo notificato che ha effettuato la verifica «CE» di cui all'articolo 18;
- i riferimenti dei documenti contenuti nella documentazione tecnica;
- ogni disposizione pertinente, provvisoria o definitiva, cui deve rispondere il sottosistema, in particolare, ove necessario, le limitazioni o condizioni di esercizio;
- se provvisoria: durata di validità della dichiarazione «CE»;
- identificazione del firmatario.

## ALLEGATO VI

## SOTTOSISTEMI

## VERIFICA «CE»

1. La verifica «CE» è la procedura mediante la quale un organismo notificato verifica e attesta, su richiesta dell'ente aggiudicatore o del suo mandatario nella Comunità che un sottosistema è:
  - conforme alle disposizioni della direttiva;
  - conforme alle altre disposizioni regolamentari che si applicano nel rispetto del trattato e che può essere messo in servizio.
2. La verifica del sottosistema comprende le tappe seguenti:
  - progettazione generale;
  - fabbricazione del sottosistema, compresi in particolare l'esecuzione dei lavori di genio civile, il montaggio dei componenti, la regolazione del tutto;
  - prove del sottosistema terminato.
3. L'organismo notificato responsabile della verifica «CE» stabilisce l'attestato di conformità destinato all'ente aggiudicatore o al suo mandatario stabilito nella Comunità che a sua volta redige la dichiarazione «CE» di verifica destinata all'autorità di tutela dello Stato membro nel quale il sottosistema è installato e/o gestito.
4. La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione di verifica deve essere costituita come segue:
  - per le infrastrutture: piani di esecuzione delle opere, verbali di collaudo dei lavori di scavo e di armatura, rapporti di prove e controllo delle parti in calcestruzzo;
  - per gli altri sottosistemi: progettazioni di massima e di dettaglio conformi all'esecuzione, schemi degli impianti elettrici e idraulici, schemi dei circuiti di comando, descrizione dei sistemi informatici e degli automatismi, istruzioni operative e di manutenzione, ecc.;
  - elenco dei componenti d'interoperabilità di cui all'articolo 3 incorporati nel sottosistema;
  - 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 effettuati da organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni;
  - attestazione dell'organismo notificato incaricato della verifica «CE» che certifichi la conformità del progetto alle disposizioni della presente direttiva, accompagnata dalle corrispondenti note di calcolo da esso vistata e in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte nonché accompagnata dai rapporti di ispezione e audit effettuati nell'ambito della sua missione, come precisato ai punti 5.3 e 5.4.
5. **Sorveglianza**
  - 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.
  - 5.2 L'organismo notificato incaricato di verificare la realizzazione deve avere accesso in permanenza ai cantieri, alle officine di fabbricazione, alle zone di deposito e, ove necessario agli impianti, di prefabbricazione e di prova e, più in generale, a tutti i luoghi eventualmente ritenuti necessari per l'espletamento della sua missione. L'ente aggiudicatore o il suo mandatario stabilito nella Comunità deve consegnargli o fargli pervenire ogni documento utile a tale effetto, in particolare i piani di esecuzione delle opere e la documentazione tecnica relativa al sottosistema.
  - 5.3 L'organismo notificato per verificare la realizzazione effettua periodicamente degli «audit» per garantire il rispetto delle disposizioni della direttiva, fornisce in tale occasione un rapporto di audit ai professionisti preposti alla realizzazione e può esigere di essere convocato durante certe fasi del cantiere.

- 5.4 L'organismo notificato può inoltre effettuare visite senza preavviso sul cantiere o nelle officine di fabbricazione. Durante tali visite, l'organismo notificato può procedere a «audit» completi o parziali e fornisce un rapporto della visita nonché eventualmente un rapporto di audit ai professionisti preposti alla realizzazione.
6. La documentazione completa di cui al punto 4 è depositata a sostegno dell'attestazione di conformità rilasciata dall'organismo notificato incaricato della verifica del sottosistema operativo, presso l'ente aggiudicatore o il suo mandatario stabilito nella Comunità. La documentazione è unita alla dichiarazione «CE» di verifica che l'ente aggiudicatore invia all'organo di tutela dello Stato membro interessato.
- Una copia della documentazione è conservata dall'ente aggiudicatore per tutta la durata di esercizio del sottosistema ed è comunicata, dietro richiesta, agli altri Stati membri.
7. Ogni organismo notificato pubblica periodicamente le informazioni pertinenti concernenti:
- le domande di verifica «CE» ricevute;
  - le attestazioni di conformità rilasciate;
  - le attestazioni di conformità rifiutate.
8. La documentazione e la corrispondenza relativa alle procedure di verifica «CE» sono redatte in una lingua ufficiale dello Stato membro dove è stabilito l'ente aggiudicatore o il suo mandatario nella Comunità oppure in una lingua accettata da quest'ultimo.
-

## ALLEGATO VII

**CRITERI MINIMI CHE GLI STATI MEMBRI DEVONO PRENDERE IN CONSIDERAZIONE PER LA NOTIFICA DEGLI ORGANISMI**

1. L'organismo, il suo direttore e il personale incaricato di eseguire le operazioni di verifica non possono intervenire né direttamente né come mandatarî nella progettazione, fabbricazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione dei componenti di interoperabilità o dei sottosistemi né nell'esercizio. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra il fabbricante o il costruttore e l'organismo.
  2. L'organismo e il personale preposto al controllo devono eseguire l'operazione di verifica con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica e devono essere esenti da ogni pressione e sollecitazione, in particolare a carattere finanziario, atta a influenzare il loro giudizio o i risultati del loro controllo, in particolare quelle provenienti da persone o associazioni di persone interessate ai risultati delle verifiche.
  3. L'organismo deve disporre del personale e dei mezzi necessari per espletare in modo adeguato i compiti tecnici e amministrativi legati all'esecuzione delle verifiche; esso deve anche avere accesso al materiale necessario per le verifiche eccezionali.
  4. Il personale incaricato dei controlli deve possedere:
    - una buona formazione tecnica e professionale;
    - una conoscenza soddisfacente delle prescrizioni relative ai controlli che effettua e una sufficiente dimestichezza con tali controlli;
    - l'idoneità necessaria a redigere le attestazioni, i verbali e i rapporti relativi ai controlli effettuati.
  5. Deve essere garantita l'indipendenza del personale preposto al controllo. La retribuzione di ogni agente non deve essere in funzione del numero di controlli effettuati né dei risultati di questi ultimi.
  6. L'organismo deve sottoscrivere una assicurazione di responsabilità civile, a meno che tale responsabilità sia coperta dallo Stato in base al diritto nazionale oppure i controlli siano effettuati direttamente dallo Stato membro.
  7. Il personale dell'organismo è legato dal segreto professionale per tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni (salvo nei confronti delle autorità amministrative competenti dello Stato in cui esercita le sue attività), nel quadro della presente direttiva o di qualsiasi disposizioni di diritto interno che le dia effetto.
-