



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 12 febbraio 2019  
(OR. en)

6340/19

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2019/0040(COD)**

---

---

**TRANS 100  
PREP-BXT 49  
CODEC 378**

## **PROPOSTA**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	12 febbraio 2019
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2019) 88 final
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo a determinati aspetti della sicurezza e della connettività delle ferrovie in relazione al recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2019) 88 final.

All.: COM(2019) 88 final



Strasburgo, 12.2.2019  
COM(2019) 88 final

2019/0040 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativo a determinati aspetti della sicurezza e della connettività delle ferrovie in  
relazione al recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### • **Motivi e obiettivi della proposta**

Il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato l'intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. Se l'accordo di recesso<sup>1</sup> non sarà ratificato, il diritto primario e derivato dell'Unione cesserà quindi di applicarsi al Regno Unito il 30 marzo 2019 ("data del recesso"). Il Regno Unito diventerà allora un "paese terzo".

Il recesso del Regno Unito dall'Unione senza un accordo incide sulla validità delle autorizzazioni di sicurezza rilasciate ai gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 11 della direttiva 2004/49/CE per la gestione e l'esercizio dell'infrastruttura transfrontaliera che collega l'Unione e il Regno Unito.

Nella comunicazione della Commissione "Prepararsi al recesso del Regno Unito dall'Unione europea del 30 marzo 2019: un piano d'azione per ogni evenienza"<sup>2</sup>, la Commissione ha fissato i principi alla base delle misure di emergenza, ivi compreso il fatto che esse non pongono rimedio alla mancanza di misure di preparazione da parte dei portatori di interessi né a ritardi nella loro attuazione. In detta comunicazione la Commissione ha elencato le azioni ritenute necessarie, rammentando che in una fase successiva potrebbero essere necessari ulteriori interventi.

Il 13 dicembre 2018 il Consiglio europeo (articolo 50) ha rinnovato l'invito a intensificare i lavori a tutti i livelli per prepararsi alle conseguenze del recesso del Regno Unito, prendendo in considerazione tutti gli esiti possibili.

La Commissione ha discusso con gli Stati membri le possibili conseguenze del recesso nell'ambito dei seminari organizzati dal Consiglio dell'Unione europea nel 2018. Gli effetti del recesso e le misure di preparazione sono peraltro stati ampiamente discussi nel corso di una serie di visite a tutti gli Stati membri.

Nel settore del trasporto ferroviario, nella maggior parte dei casi l'effetto del recesso del Regno Unito dall'Unione europea sui certificati, sulle autorizzazioni e sulle licenze può essere assorbito dai portatori di interessi mediante una serie di misure, in particolare quella di stabilirsi in uno Stato membro e ottenere in tale Stato membro le autorizzazioni, i certificati e le licenze opportuni.

Per affrontare le questioni che riguardano direttamente le operazioni ferroviarie transfrontaliere, garantirne la continuità dopo la data del recesso e mitigare in questo modo le perturbazioni nell'Unione, sarebbe tuttavia necessario che gli Stati membri dell'UE interessati e il Regno Unito negoziassero e firmassero accordi. Sarebbe possibile concludere tali accordi bilaterali solo dopo che il Regno Unito fosse diventato un paese terzo.

In particolare la situazione relativa all'autorità binazionale preposta alla sicurezza istituita dal trattato di Canterbury relativo al tunnel sotto la Manica dovrebbe essere adeguata tenendo conto del nuovo status di paese terzo del Regno Unito.

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf).

<sup>2</sup> COM(2018) 880 final del 13.11.2018.

È pertanto opportuno che la Commissione proponga misure che garantiscano la continuità della validità delle autorizzazioni per determinate parti dell'infrastruttura ferroviaria, in linea con il pertinente diritto dell'UE.

Tale proroga dovrebbe essere limitata al tempo strettamente necessario per concedere al Regno Unito e agli Stati membri interessati il tempo necessario per concludere gli accordi del caso.

Ciò riguarda soltanto le autorizzazioni di sicurezza rilasciate ai gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 11 della direttiva 2004/49/CE per la gestione e l'esercizio dell'infrastruttura transfrontaliera che collega l'Unione e il Regno Unito.

Le disposizioni proposte sono intese a garantire la continuità limitatamente alle operazioni e ai servizi transfrontalieri in conformità agli obblighi giuridici dell'Unione applicabili. Un'interruzione di tali attività provocherebbe notevoli problemi sociali ed economici. Garantendo la conformità degli organismi al diritto dell'UE, la proposta assicurerà anche la protezione dei consumatori e dei cittadini.

Le misure contenute nella presente proposta sono subordinate all'applicazione di standard di sicurezza identici alle prescrizioni dell'UE in relazione all'infrastruttura sul territorio del Regno Unito utilizzata per garantire la connettività ferroviaria transfrontaliera.

È tuttavia possibile evitare gravi perturbazioni solo a condizione che gli operatori ferroviari e le autorità nazionali adottino rapidamente tutte le misure necessarie per garantire il rilascio, con debito anticipo rispetto al 30 marzo 2019, delle licenze di accesso al mercato, delle patenti dei macchinisti e della totalità dei certificati e delle autorizzazioni indispensabili per operare sul territorio dell'Unione.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta è intesa come una *lex specialis* che permetterebbe di far fronte ad alcune delle conseguenze derivanti dal fatto che la direttiva 2004/49/CE cesserà di applicarsi al Regno Unito. Le condizioni proposte si limitano a quanto strettamente necessario a tale riguardo al fine di evitare perturbazioni nelle operazioni transfrontaliere. La loro applicazione è prevista solo per un periodo di tempo limitato. Per il resto continueranno ad applicarsi le disposizioni generali di tali atti. La presente proposta è del tutto coerente con la normativa vigente.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta riguarda la sicurezza e la connettività delle ferrovie e integra la direttiva 2004/49/CE per far fronte, nello specifico, alla situazione in cui il Regno Unito receda dall'Unione senza un accordo di recesso.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

- **Base giuridica**

La base giuridica è costituita dall'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Poiché la proposta integra il diritto vigente dell'Unione con disposizioni intese ad agevolare la corretta applicazione in seguito al recesso del Regno Unito dall'Unione, il suo obiettivo può essere conseguito solo mediante un'azione a livello dell'Unione.

- **Proporzionalità**

Il regolamento proposto è considerato proporzionato in quanto è in grado di evitare perturbazioni tramite una modifica giuridica limitata e necessaria, che risponde all'esigenza di garantire la continuità dei servizi ferroviari transfrontalieri con il Regno Unito. Esso si limita a quanto necessario per conseguire tale obiettivo e si astiene dall'introdurre modifiche più ampie e generali o misure permanenti.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La presente proposta contiene una serie limitata di disposizioni intese a far fronte a una situazione molto specifica e una tantum. Non è pertanto opportuno modificare né la direttiva 2004/49/CE né la direttiva 2016/798/UE che la sostituisce con effetto a decorrere dal 16 giugno 2019. Le disposizioni pertinenti relative alle autorizzazioni in questione sono disciplinate dalla direttiva 2004/49/CE. Tenendo conto di quanto precede, un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sembra essere l'unica forma adeguata di atto giuridico.

### **3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non applicabile a causa della natura eccezionale e una tantum dell'evento che rende necessaria la presente proposta.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le circostanze specifiche relative ai negoziati per il recesso del Regno Unito dall'Unione e la situazione in continua evoluzione hanno posto notevoli limitazioni alla possibilità di effettuare consultazioni pubbliche sulla proposta. Le sfide derivanti dal recesso del Regno Unito dall'UE e le possibili soluzioni sono state comunque sollevate da vari portatori di interessi del settore ferroviario e dai rappresentanti di uno Stati membro.

- **Assunzione e uso di perizie**

Tali informazioni sono state oggetto di analisi giuridiche e tecniche interne per garantire che la misura proposta raggiunga la finalità prevista, limitandosi al tempo stesso a quanto strettamente necessario.

- **Valutazione d'impatto**

Una valutazione d'impatto non è necessaria in ragione del carattere eccezionale della situazione e delle esigenze limitate del periodo durante il quale si effettua il cambiamento di status del Regno Unito. Non sono disponibili opzioni programmatiche sostanzialmente diverse rispetto a quella proposta.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha alcuna incidenza sull'applicazione o sulla protezione dei diritti fondamentali.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Non applicabile.

#### **5. ALTRI ELEMENTI**

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Non applicabile a causa della durata limitata della misura proposta.

Proposta di

## **REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativo a determinati aspetti della sicurezza e della connettività delle ferrovie in relazione al recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>3</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>4</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato la propria intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. I trattati cesseranno di applicarsi al Regno Unito a decorrere dalla data di entrata in vigore di un accordo di recesso o, in mancanza di tale accordo, due anni dopo la notifica, ossia dal 30 marzo 2019, salvo che il Consiglio europeo, d'intesa con il Regno Unito, decida all'unanimità di prorogare tale periodo.
- (2) Nel settore del trasporto ferroviario l'impatto del recesso del Regno Unito dall'Unione sui certificati e sulle autorizzazioni può essere assorbito dagli operatori interessati mediante una serie di misure, tra le quali quella di stabilirsi in uno Stato membro e ottenere in tale Stato membro le licenze e i certificati opportuni.
- (3) L'applicazione delle norme di sicurezza dell'Unione al tunnel sotto la Manica è attualmente affidata a un'autorità binazionale preposta alla sicurezza, istituita in forza del trattato di Canterbury. Sarebbe necessario adeguare il sistema instaurato dal trattato tenendo conto dello status di paese terzo del Regno Unito.
- (4) Le misure contenute nella presente proposta sono subordinate all'applicazione di standard e procedure di sicurezza identici ai requisiti dell'Unione in relazione all'infrastruttura utilizzata per garantire la connettività ferroviaria transfrontaliera con il Regno Unito.

---

<sup>3</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>4</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

- (5) Al fine di consentire alle parti interessate di concludere gli accordi del caso e adottare qualsiasi altra misura necessaria ad evitare perturbazioni tenendo conto dello status di paese terzo del Regno Unito, occorre prorogare la validità di determinate autorizzazioni.
- (6) La durata di tale proroga della validità delle autorizzazioni dovrebbe essere limitata al tempo strettamente necessario per consentire agli Stati membri interessati di adottare le suddette misure necessarie, conformemente alle disposizioni applicabili del diritto dell'Unione.
- (7) Al fine di evitare gravi perturbazioni dei servizi ferroviari transfrontalieri con il Regno Unito sarà altresì essenziale che gli operatori ferroviari e le autorità nazionali adottino rapidamente le misure necessarie a garantire il rilascio, con debito anticipo rispetto al 29 marzo 2019, delle licenze di accesso al mercato, delle patenti dei macchinisti, dei certificati, delle licenze e delle autorizzazioni indispensabili per operare sul territorio dell'Unione.
- (8) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento per quanto riguarda la revoca del beneficio conferito ai titolari delle autorizzazioni qualora non sia garantita l'applicazione all'infrastruttura pertinente di standard di sicurezza identici alle prescrizioni dell'Unione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>5</sup>. Per l'adozione di tali atti di esecuzione è opportuno far ricorso alla procedura d'esame, considerato il potenziale impatto delle suddette misure sulla sicurezza delle ferrovie. Data l'urgenza intrinseca della questione, è opportuno che la Commissione adotti atti di esecuzione immediatamente applicabili.
- (9) Considerata l'urgenza dovuta alle circostanze dell'uscita del Regno Unito dall'Unione, è opportuno ammettere un'eccezione al periodo di otto settimane di cui all'articolo 4 del protocollo n. 1 sul ruolo dei parlamenti nazionali nell'Unione, allegato al trattato sull'Unione europea, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.
- (10) Le disposizioni di cui al presente regolamento dovrebbero entrare in vigore con urgenza e applicarsi a decorrere dal giorno successivo a quello in cui i trattati cessano di applicarsi al Regno Unito e al suo interno, salvo nel caso in cui entro tale data sia entrato in vigore un accordo di recesso concluso con il Regno Unito,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

### *Articolo 1*

#### **Oggetto e ambito di applicazione**

1. Il presente regolamento stabilisce disposizioni specifiche nella prospettiva del recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord ("il Regno Unito")

---

<sup>5</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).



dall'Unione europea relativamente a determinate autorizzazioni di sicurezza rilasciate a norma della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>6</sup>.

2. Il presente regolamento si applica alle autorizzazioni di sicurezza, rilasciate ai gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 11 della direttiva 2004/49/CE ai fini della gestione e dell'esercizio dell'infrastruttura transfrontaliera che collega l'Unione e il Regno Unito, valide alla data del giorno precedente la data di applicazione del presente regolamento.

## *Articolo 2*

### **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le pertinenti definizioni della direttiva 2004/49/CE e degli atti di esecuzione adottati in virtù della stessa. Le pertinenti definizioni della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>7</sup> e di qualsiasi atto delegato e di esecuzione adottato a norma della stessa si applicano a decorrere dalla data in cui tale direttiva diventa applicabile alle autorizzazioni di cui all'articolo 1, paragrafo 2.

## *Articolo 3*

### **Validità delle autorizzazioni di sicurezza**

Le autorizzazioni di cui all'articolo 1, paragrafo 2, rimangono valide per un tre mesi dalla data di applicazione del presente regolamento.

## *Articolo 4*

### **Norme e obblighi relativi alle autorizzazioni**

1. Le autorizzazioni disciplinate dall'articolo 1, paragrafo 2, del presente regolamento sono soggette alle norme ad esse applicabili conformemente alla direttiva 2004/49/CE e alla direttiva (UE) 2016/798 a decorrere dalla data in cui esso diventa applicabile a tali autorizzazioni nonché agli atti delegati e di esecuzione adottati in virtù delle suddette direttive.
2. I titolari delle autorizzazioni di cui all'articolo 1, paragrafo 2, e, se del caso, l'autorità che le ha rilasciate, se diversa dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza sul cui territorio è situata l'infrastruttura nell'Unione, collaborano con tale autorità nazionale preposta alla sicurezza e le forniscono tutte le informazioni e i documenti pertinenti.
3. Qualora le informazioni o i documenti non siano stati forniti entro i termini fissati nelle richieste avanzate dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza di cui al paragrafo 2, la Commissione, previa notifica a cura dell'autorità nazionale preposta

---

<sup>6</sup> Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44).

<sup>7</sup> Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione) (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 102).

alla sicurezza, può revocare, mediante atti di esecuzione adottati conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, il beneficio conferito al titolare a norma dell'articolo 3.

4. I titolari delle autorizzazioni di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del presente regolamento informano senza indugio la Commissione e l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie in merito ad eventuali azioni, intraprese da altre autorità competenti preposte alla sicurezza, che possano contrastare con i loro obblighi derivanti dal presente regolamento, dalla direttiva 2004/49/CE e dalla direttiva (UE) 2016/798.
5. Prima di revocare i benefici in forza dell'articolo 3 la Commissione informa a tempo debito l'autorità nazionale preposta alla sicurezza di cui al paragrafo 2, l'autorità che ha rilasciato le autorizzazioni di cui all'articolo 1, paragrafo 2, i titolari di tali autorizzazioni nonché l'autorità nazionale preposta alla sicurezza del Regno Unito in merito alla sua intenzione di procedere a tale revoca e dà loro la possibilità di presentare osservazioni.

## *Articolo 5*

### **Standard di sicurezza**

1. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza di cui all'articolo 4, paragrafo 2, vigila sugli standard di sicurezza delle ferrovie applicati all'infrastruttura transfrontaliera di cui all'articolo 1, paragrafo 2. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza trasmette alla Commissione e all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie relazioni periodiche al riguardo, corredate se del caso di una raccomandazione affinché la Commissione agisca conformemente al paragrafo 2.
2. La Commissione, se nutre dubbi giustificati sulla possibilità che gli standard di sicurezza applicati all'esercizio dell'infrastruttura che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento o della parte dell'infrastruttura situata nel Regno Unito non siano in linea con le pertinenti disposizioni del diritto dell'Unione, revoca senza indebito ritardo, mediante atti di esecuzione adottati conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, il beneficio conferito al titolare a norma dell'articolo 3.
3. Ai fini del paragrafo 1 l'autorità nazionale preposta alla sicurezza può richiedere informazioni alle pertinenti autorità competenti, fissando un termine ragionevole. Qualora tali pertinenti autorità competenti non forniscano le informazioni richieste entro il termine fissato dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza o forniscano informazioni incomplete, la Commissione, previa notifica a cura dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, può revocare, mediante atti di esecuzione adottati conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, il beneficio conferito al titolare a norma dell'articolo 3.
4. Prima di revocare i benefici di cui all'articolo 3 la Commissione informa a tempo debito l'autorità nazionale preposta alla sicurezza di cui all'articolo 4, paragrafo 2, l'autorità che ha rilasciato le autorizzazioni di cui all'articolo 1, paragrafo 2, i titolari di tali autorizzazioni nonché l'autorità nazionale preposta alla sicurezza del Regno Unito in merito alla sua intenzione di procedere a tale revoca e dà loro la possibilità di presentare osservazioni.

## *Articolo 6*

### **Consultazione e cooperazione**

1. Le autorità competenti degli Stati membri consultano le autorità competenti del Regno Unito e cooperano con esse nella misura necessaria a garantire l'attuazione del presente regolamento.
2. Su richiesta, gli Stati membri forniscono alla Commissione senza indebito ritardo tutte le informazioni ottenute conformemente al paragrafo 1 o qualsiasi altra informazione pertinente ai fini dell'attuazione del presente regolamento.

## *Articolo 7*

### **Comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 51 della direttiva 2016/797/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>8</sup>. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 182/2011 in combinato disposto con il suo articolo 5.

## *Articolo 8*

### **Entrata in vigore e applicazione**

1. Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Esso si applica a decorrere dal giorno successivo a quello in cui i trattati cessano di applicarsi al Regno Unito e al suo interno a norma dell'articolo 50, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea.
3. Il presente regolamento non si applica qualora un accordo di recesso concluso con il Regno Unito conformemente all'articolo 50, paragrafo 2, del trattato sull'Unione europea sia entrato in vigore entro la data di cui al paragrafo 2.
4. Il presente regolamento cessa di applicarsi tre mesi dopo essere diventato applicabile a norma del paragrafo 2.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

---

<sup>8</sup> Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).