



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 26 maggio 2014
(OR. en)**

**9766/1/14
REV 1**

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0016 (COD)**

**TRANS 264
CODEC 1268**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti / Consiglio
n. doc. prec.:	9288/14 TRANS 241 CODEC 1176
n. doc. Comm.:	6014/13 TRANS 40 CODEC 227
Oggetto:	<i>Preparazione della sessione del Consiglio (<u>Trasporti</u>, telecomunicazioni e energia) del 5 giugno 2014</i> Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (Rifusione) - Accordo politico

1. La Commissione ha presentato la proposta in oggetto il 30 gennaio 2013. Tale proposta fa parte del quarto pacchetto ferroviario, che consiste in sei proposte legislative volte a eliminare le barriere che ancora si frappongono al completamento dello spazio ferroviario europeo unico. Il pacchetto contiene tre gruppi di misure, intese a:
 - rinnovare le norme sulla struttura di governance in relazione alla gestione dell'infrastruttura e alle operazioni di trasporto (pilastro governance);
 - assicurare l'ulteriore apertura del mercato per i servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia (pilastro apertura del mercato); e

- migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi ferroviari eliminando gli ostacoli che permangono sul mercato e rafforzare l'armonizzazione dei requisiti di interoperabilità e sicurezza per assicurare un livello più elevato di armonizzazione della rete ferroviaria dell'UE (pilastro tecnico).
2. La proposta in oggetto mira a definire un approccio comune in materia di sicurezza al fine di accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie attive nell'UE nonché a semplificare e riformare le procedure amministrative per il rilascio dei certificati di sicurezza, eliminando così la frammentazione delle norme nell'Unione.
 3. Il parere del Comitato economico e sociale europeo è stato emesso l'11 luglio 2013 e il parere del Comitato delle regioni è stato rilasciato il 7 ottobre 2013.
 4. La commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo ha nominato relatore Michael CRAMER (DE, Verts/ALE). La votazione in seno alla commissione TRAN ha avuto luogo nel novembre 2013 e il 26 febbraio 2014 si è svolta la votazione in seduta plenaria del Parlamento europeo sui risultati della prima lettura.
 5. Il 10 ottobre 2013 il Consiglio ha raggiunto un orientamento generale sul fascicolo. Il 24 aprile 2014 il gruppo "Trasporti terrestri" ha esaminato i risultati della prima lettura del Parlamento europeo. Al fine di raggiungere un accordo politico, il testo dell'orientamento generale è stato lievemente modificato inserendovi alcuni emendamenti pertinenti del Parlamento europeo.
 6. Va osservato, inoltre, che UK mantiene una riserva d'esame parlamentare sul testo.
 7. Il Consiglio potrebbe pertanto approvare il testo del progetto di accordo politico figurante nell'allegato della presente relazione e adottare un accordo politico nella sessione del 5 giugno 2014.

2013/0016 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sulla sicurezza delle ferrovie

(Rifusione)

(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 europea¹,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando conformemente alla procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

¹ GU C del ..., pag.

² GU C del ..., pag.

³ GU C del ..., pag.

- (1) La 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 sicurezza⁴, hanno subito diverse modifiche sostanziali. Essa deve ora essere nuovamente modificata ed è quindi opportuno provvedere, per ragioni di chiarezza, alla sua rifusione.
- (2) La direttiva 2004/49/CE ha istituito un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie armonizzando il contenuto delle norme di sicurezza, la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, le funzioni e il ruolo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e le indagini sugli incidenti. Tuttavia, per dar seguito all'impegno finalizzato alla creazione di uno spazio ferroviario europeo unico, tale direttiva deve essere riveduta in modo approfondito.
- (3) In molti Stati membri le metropolitane, i tram e gli altri sistemi di trasporto leggero su rotaia sono soggetti a requisiti tecnici locali e sono esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario]. Per agevolare l'attuazione della presente direttiva e della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario], entrambe le direttive dovrebbero avere lo stesso ambito di applicazione. Pertanto è opportuno escludere tali sistemi locali dall'ambito di applicazione della presente direttiva. Gli Stati membri possono tuttavia applicare su base volontaria le disposizioni della presente direttiva a detti sistemi di trasporto su rotaia locali, se lo ritengono opportuno.
- (4) I livelli di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione sono generalmente elevati, in particolare rispetto al trasporto stradale. La sicurezza ferroviaria dovrebbe essere generalmente mantenuta e, ove praticabile, continuamente migliorata, tenendo conto del progresso tecnico e scientifico, e dello sviluppo della normativa dell'Unione. Dovrebbe essere data priorità alla prevenzione degli incidenti.

⁴ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.

- (5) I principali attori operanti nel sistema ferroviario, gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie, dovrebbero assumere piena responsabilità per la sicurezza della propria parte del sistema. Ogniqualevolta appropriato, essi dovrebbero cooperare nell'attuare le misure di controllo del rischio.
- (6) Fatta salva la responsabilità dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie per sviluppare e migliorare la sicurezza ferroviaria, non dovrebbe essere precluso agli altri attori come soggetti responsabili della manutenzione, fabbricanti, trasportatori, speditori, consegnatari, riempitori, svuotatori, caricatori, scaricatori, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi ed enti appaltanti di assumersi la responsabilità dei loro prodotti, servizi e processi. Ciascun attore del sistema ferroviario dovrebbe avere la responsabilità nei confronti degli altri attori di comunicare in modo completo ed esatto tutte le informazioni pertinenti necessarie per verificare che i veicoli siano idonei a circolare. Si tratta in particolare delle informazioni riguardanti la situazione e la storia del veicolo, i diari di manutenzione, la tracciabilità delle operazioni di carico e le lettere di vettura.
- (7) Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione dovrebbero provvedere affinché le proprie imprese appaltatrici e le altre parti attuino misure di controllo del rischio. A tal fine ciascuna impresa ferroviaria, ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascun soggetto responsabile della manutenzione dovrebbe applicare i metodi relativi al monitoraggio descritti nei metodi comuni di sicurezza (common safety methods - CSM). Le loro imprese appaltatrici dovrebbero applicare tale processo mediante accordi contrattuali. Poiché tali accordi costituiscono una parte essenziale del loro sistema di gestione della sicurezza, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero darne comunicazione su richiesta dell'Agenzia ferroviaria europea (di seguito "l'Agenzia") o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza nell'ambito delle attività di supervisione.
- (8) Per garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza e, se e quando necessario e ragionevolmente praticabile, per migliorarlo, sono stati progressivamente introdotti obiettivi comuni di sicurezza (common safety targets - CST) e metodi comuni di sicurezza (common safety methods - CSM). Essi dovrebbero fornire strumenti di valutazione della sicurezza e delle prestazioni degli operatori a livello dell'Unione e degli Stati membri. Sono stati stabiliti indicatori comuni di sicurezza (common safety indicators - CSI) per valutare se i sistemi siano conformi ai CST e per facilitare il monitoraggio delle prestazioni in materia di sicurezza ferroviaria.

- (9) Le norme nazionali, spesso fondate su standard tecnici nazionali, sono gradualmente sostituite da norme fondate su standard comuni, sviluppati sulla base dei CST, dei CSM e delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI). Per eliminare gli ostacoli all'interoperabilità è opportuno ridurre il numero di norme nazionali a seguito dell'ampliamento del campo di applicazione delle STI al sistema ferroviario di tutta l'Unione e della definizione di alcuni punti in sospeso nelle STI. A tale scopo è auspicabile che gli Stati membri tengano aggiornato il loro sistema di norme nazionali, sopprimano le norme obsolete e ne informino la Commissione e l'Agenzia.
- (9 bis) Le norme nazionali comprendono spesso requisiti pertinenti, in parte, a fini di interoperabilità e, in parte, a fini di sicurezza. Poiché la sicurezza è un requisito essenziale della direttiva relativa all'interoperabilità ferroviaria, una norma nazionale può essere pertinente per entrambe le direttive. La distinzione tra "norme nazionali di sicurezza" e "norme tecniche nazionali" definite rispettivamente nella direttiva 2004/49/CE e nella direttiva 2008/57/CE è pertanto soppressa e sostituita dal concetto di "norme nazionali" che devono essere notificate ai sensi della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario] o della presente direttiva o di entrambe. Le norme nazionali devono essere notificate ai sensi della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario] principalmente allorché si riferiscono all'immissione sul mercato o alla messa in servizio di sottosistemi strutturali. Devono essere notificate ai sensi della presente direttiva allorché si riferiscono al funzionamento del sistema ferroviario, o ad aspetti specifici della direttiva stessa, tra cui il ruolo degli attori, la certificazione di sicurezza, l'autorizzazione di sicurezza e le indagini sugli incidenti.
- (10) Considerato l'approccio graduale alla soppressione degli ostacoli all'interoperabilità del sistema ferroviario e il tempo necessario per adottare le STI, sarebbe opportuno evitare che gli Stati membri adottino nuove norme nazionali o si impegnino in progetti che aumentano la diversità del sistema esistente, fatta eccezione per le situazioni specifiche contemplate dalla presente direttiva. Il sistema di gestione della sicurezza è lo strumento riconosciuto per il controllo dei rischi e le imprese ferroviarie come pure i gestori dell'infrastruttura sono responsabili dell'adozione immediata di misure correttive per evitare il ripetersi di incidenti. Gli Stati membri dovrebbero evitare di stabilire nuove norme nazionali immediatamente dopo un incidente, a meno che queste non siano necessarie quale misura preventiva urgente.

- (11) Nell'esercitare le proprie funzioni e competenze i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie dovrebbero attuare un sistema di gestione della sicurezza che soddisfi i requisiti unionali e contenga elementi comuni. È opportuno che le informazioni sulla sicurezza e sull'attuazione del sistema di gestione della sicurezza siano trasmesse all'Agenzia e all'autorità nazionale preposta alla sicurezza dello Stato membro interessato.
- (11 bis) I servizi di trasporto ferroviario di merci dovrebbero comprendere anche il trasporto di merci pericolose. Tuttavia sarebbe opportuno operare una distinzione tra l'obiettivo della presente direttiva, di mantenere e, ove possibile, migliorare la sicurezza del sistema ferroviario, e la direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose⁵, che disciplina principalmente la classificazione delle sostanze e la specificazione delle relative modalità di contenimento, compresi la sicurezza del carico, lo scarico e il ricorso a modalità di contenimento nell'ambito del sistema ferroviario esistente. Conseguentemente il sistema di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura dovrebbe tenere in debito conto i rischi potenziali aggiuntivi generati dal trasporto di mezzi di contenimento di merci pericolose, fatta salva tuttavia la direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose.
- (12) Per garantire un elevato livello di sicurezza ferroviaria e condizioni eque per tutte le imprese ferroviarie, queste dovrebbero essere soggette agli stessi requisiti di sicurezza. Un'impresa ferroviaria dovrebbe essere in possesso di un certificato di sicurezza per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria. Il certificato di sicurezza dovrebbe fornire la prova del fatto che l'impresa ferroviaria ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di rispettare le norme e gli standard di sicurezza della pertinente zona di attività. Se l'Agenzia rilascia un certificato di sicurezza unico a un'impresa ferroviaria la cui zona di attività si estende a uno o più Stati membri, essa dovrebbe essere l'unica autorità idonea a valutare se l'impresa ferroviaria abbia istituito correttamente o meno il proprio sistema di gestione della sicurezza. Per valutare i requisiti stabiliti dalle pertinenti norme nazionali sarebbe opportuno coinvolgere le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dalla zona di attività prevista.

⁵ GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13.

- (13) Sulla base della direttiva 2004/49/CE sono stati stabiliti metodi armonizzati in materia di monitoraggio, valutazione della conformità, controllo e valutazione del rischio che devono essere applicati agli attori ferroviari e alle autorità nazionali preposte alla sicurezza. Tale quadro normativo è sufficientemente evoluto da consentire il passaggio graduale ad un “certificato di sicurezza unico” valido nell'ambito della zona di attività dell'impresa ferroviaria.
- (13 bis) Per rendere più efficaci e coerenti le procedure di rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie, è necessario dare all'Agenzia un ruolo centrale nel rilascio dei certificati di sicurezza. Se la zona di attività è limitata a un solo Stato membro, il richiedente dovrebbe avere la possibilità di scegliere se presentare la domanda dei certificati di sicurezza all'autorità nazionale preposta alla sicurezza di tale Stato membro oppure all'Agenzia. Questo nuovo regime dovrebbe rendere il sistema ferroviario più efficace ed efficiente grazie alla riduzione degli oneri amministrativi a carico delle imprese ferroviarie.
- (13 ter) L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero cooperare ed eventualmente condividere le competenze per il rilascio dei certificati di sicurezza. Sarebbe opportuno stabilire precise disposizioni procedurali e di risoluzione delle controversie per affrontare le situazioni in cui l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza siano in disaccordo con le valutazioni effettuate in relazione al rilascio dei certificati di sicurezza.
- (13 ter bis) Un obiettivo generale in merito al rilascio dei certificati di sicurezza dovrebbe consistere in una nuova e adeguata ripartizione delle funzioni e dei compiti tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza e l'Agenzia. A tal fine, sarebbe opportuno stabilire accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza.

(13 quater) In particolare, gli accordi di cooperazione sono necessari per tener conto della specifica situazione geografica o storica di taluni Stati membri, garantendo nel contempo il corretto funzionamento del mercato interno. Qualora l'esercizio sia limitato a reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche e tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, il richiedente dovrebbe poter assolvere alle formalità necessarie localmente, interagendo con le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. A tal fine, per ridurre gli oneri e i costi amministrativi, gli accordi di cooperazione che saranno conclusi tra l'Agenzia e le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza possono disporre l'opportuna assegnazione dei compiti, fatta salva la responsabilità ultima dell'Agenzia per il rilascio del certificato di sicurezza unico.

(13 quinquies) La presente direttiva non dovrebbe comportare un livello ridotto di sicurezza e maggiori costi nel settore ferroviario dell'Unione europea. A tal fine, è auspicabile che l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza assumano la piena responsabilità dei certificati che rilasciano, in particolare responsabilità contrattuali ed extracontrattuali. Nel caso di una indagine giudiziaria che coinvolga l'Agenzia o il suo personale, è opportuno che essa cooperi pienamente con le competenti autorità degli Stati membri interessati.

(13 sexies) Sarebbe opportuno operare una netta distinzione tra la responsabilità immediata dell'Agenzia e delle autorità nazionali preposte alla sicurezza per la sicurezza derivante dal rilascio dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza, da una parte, e il compito delle autorità nazionali preposte alla sicurezza di elaborare un quadro normativo nazionale e di vigilare, in modo continuo, sulle prestazioni di tutte le parti interessate, dall'altra.

Ciascuna autorità nazionale preposta alla sicurezza dovrebbe vigilare sul rispetto permanente dell'obbligo giuridico imposto alle imprese ferroviarie o ai gestori dell'infrastruttura di istituire un sistema di gestione della sicurezza. Per ottenere tale prova possono risultare necessari non solo ispezioni effettuate presso la sede dell'impresa ferroviaria e del gestore dell'infrastruttura, ma anche compiti di vigilanza da espletarsi a cura delle autorità nazionali preposte alla sicurezza al fine di verificare che l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura continuino ad applicare debitamente il proprio sistema di gestione della sicurezza dopo la concessione del certificato di sicurezza.

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero coordinare le loro attività di supervisione in relazione alle imprese ferroviarie stabilite in differenti Stati membri e condividere le informazioni tra loro e, se del caso, con l'Agenzia. L'Agenzia dovrebbe assistere le autorità nazionali preposte alla sicurezza nella loro cooperazione. In tale contesto, è auspicabile che le autorità nazionali preposte alla sicurezza e l'Agenzia fissino le disposizioni necessarie per agevolare lo scambio di informazioni tra loro.

(13 septies) L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero cooperare strettamente nei casi in cui l'autorità nazionale preposta alla sicurezza concluda che il titolare di un certificato di sicurezza rilasciato dall'Agenzia non soddisfi più le condizioni che hanno consentito il rilascio della certificazione. In tal caso, essa chiede all'Agenzia di limitare o revocare detto certificato. In caso di disaccordo tra l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza, è opportuno stabilire una procedura di ricorso.

Se, durante la supervisione, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza individua un rischio grave per la sicurezza, essa dovrebbe informare l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dello Stato membro in cui l'impresa ferroviaria esercita la sua attività. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dovrebbero poter applicare misure di sicurezza temporanee, anche limitando o sospendendo immediatamente le operazioni pertinenti. In tale contesto per rischio grave per la sicurezza dovrebbe intendersi una non conformità grave agli obblighi giuridici o ai requisiti di sicurezza che di per sé, o in una serie di eventi conseguenti, può causare un incidente o un incidente grave.

(14) Il certificato di sicurezza unico dovrebbe essere rilasciato sulla base della prova che l'impresa ferroviaria ha posto in essere il proprio sistema di gestione della sicurezza.

(15) È auspicabile che il gestore dell'infrastruttura abbia la responsabilità centrale per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento della propria rete ferroviaria. Il gestore dell'infrastruttura dovrebbe essere soggetto all'autorizzazione di sicurezza da parte dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza per quanto concerne il proprio sistema di gestione della sicurezza e altre disposizioni finalizzate al rispetto dei relativi requisiti.

(16) La certificazione del personale viaggiante potrebbe creare difficoltà per i nuovi operatori. È opportuno che gli Stati membri provvedano affinché le strutture per la formazione e la certificazione del personale viaggiante necessarie per ottemperare ai requisiti fissati nelle norme nazionali siano accessibili alle imprese ferroviarie che intendono esercitare la loro attività sulla rete in questione.

(17) Il soggetto responsabile della manutenzione dovrebbe essere certificato per i carri merci. Laddove il soggetto responsabile della manutenzione sia un gestore dell'infrastruttura, la certificazione dovrebbe essere inclusa nella procedura relativa all'autorizzazione di sicurezza. Il certificato rilasciato a tale soggetto dovrebbe garantire che i requisiti della presente direttiva in materia di manutenzione siano soddisfatti per qualsiasi carro merci di cui esso è responsabile. È opportuno che il certificato sia valido in tutta l'Unione e sia rilasciato da un organismo in grado di verificare il sistema di manutenzione istituito da tale soggetto. Poiché i carri merci sono utilizzati frequentemente nel trasporto internazionale e il soggetto responsabile della manutenzione può volere utilizzare officine stabilite in più di uno Stato membro, è opportuno che l'organismo di certificazione possa effettuare i propri controlli in tutta l'Unione. L'Agenzia dovrebbe valutare il sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione dei carri merci e, se del caso, raccomandarne l'estensione a tutti i veicoli.

(18) Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero essere pienamente indipendenti sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione, soggetto appaltante e qualsiasi soggetto che aggiudica appalti pubblici di servizi. Esse dovrebbero svolgere le proprie funzioni in modo trasparente e non discriminatorio, collaborare con l'Agenzia per creare uno spazio ferroviario europeo unico e coordinare i rispettivi criteri decisionali.

Se necessario, lo Stato membro può decidere di includere la sua autorità nazionale preposta alla sicurezza nell'ambito del ministero responsabile dei trasporti, purché sia rispettata l'indipendenza di detta autorità nazionale.

(19) [...]

(20) Incidenti ferroviari gravi accadono raramente, ma possono avere conseguenze disastrose e alimentare le preoccupazioni dell'opinione pubblica in merito alla sicurezza del sistema ferroviario. Tutti siffatti incidenti dovrebbero essere pertanto oggetto di un'indagine di sicurezza per scongiurare il ripetersi di tali eventi e i risultati di tali indagini dovrebbero essere resi pubblici. Gli altri incidenti e inconvenienti dovrebbero anch'essi formare oggetto di un'indagine di sicurezza quando potrebbero essere precursori significativi di incidenti gravi.

- (21) L'indagine di sicurezza dovrebbe essere separata dall'indagine giudiziaria relativa allo stesso inconveniente e godere dell'accesso alle prove e alle testimonianze. Detta indagine dovrebbe essere condotta da un organismo permanente, indipendente dai soggetti del settore ferroviario. Tale organismo dovrebbe funzionare in modo tale da evitare qualsiasi conflitto di interessi o eventuale coinvolgimento nelle cause degli eventi oggetto di indagine; in particolare, la sua indipendenza funzionale non dovrebbe essere compromessa dal fatto che è strettamente connesso con l'autorità nazionale preposta alla sicurezza, con l'Agenzia o con l'ente di regolamentazione delle ferrovie a fini di organizzazione e di struttura giuridica. Le indagini dovrebbero essere effettuate nella massima trasparenza possibile. Per ogni evento, l'organismo investigativo dovrebbe designare un gruppo di investigatori dotato della necessaria competenza per individuarne tutte le cause dirette ed indirette.
- (21 bis) L'indagine su un incidente grave dovrebbe essere condotta nella massima trasparenza possibile, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. In particolare durante l'indagine l'organismo investigativo dovrebbe aggiornare le parti - che a suo giudizio hanno responsabilità connesse alla sicurezza - sui progressi e tener conto dei loro pareri ed opinioni. L'organismo investigativo potrà in tal modo ricevere eventuali altre informazioni pertinenti ed essere al corrente di pareri diversi sul suo operato così da completare al meglio l'indagine. Questa consultazione non dovrebbe in ogni caso mirare a stabilire colpe o responsabilità, ma piuttosto a raccogliere prove concrete e ad acquisire esperienza per il miglioramento della sicurezza. L'organismo investigativo dovrebbe tuttavia essere libero di scegliere le informazioni da condividere con le parti in questione, al fine di evitare qualsiasi pressione indebita, salvo se richiesto dal procedimento giudiziario. Dovrebbe altresì tenere conto delle ragionevoli esigenze di informazione delle vittime e dei loro parenti.
- (22) Affinché l'organismo investigativo migliori l'efficienza delle proprie attività e svolga più agevolmente le funzioni che gli incombono è opportuno che abbia accesso in tempo utile al luogo dell'incidente, se del caso collaborando con l'autorità giudiziaria. Le relazioni sulle indagini e le eventuali conclusioni e raccomandazioni forniscono informazioni fondamentali ai fini di un ulteriore miglioramento della sicurezza ferroviaria e dovrebbero essere rese pubbliche a livello dell'Unione. I destinatari delle raccomandazioni di sicurezza dovrebbero prendere le misure opportune e comunicarle all'organismo investigativo.

- (23) Gli Stati membri dovrebbero stabilire le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni della presente direttiva e provvedere alla loro applicazione. Le sanzioni dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.
- (24) Poiché gli scopi delle azioni proposte nella presente direttiva, vale a dire il coordinamento delle attività negli Stati membri finalizzate alla regolamentazione e alla supervisione della sicurezza e all'analisi degli incidenti, nonché la definizione di obiettivi comuni di sicurezza, metodi comuni di sicurezza, indicatori comuni di sicurezza e requisiti comuni dei certificati di sicurezza unici, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque essere realizzati meglio a livello unionale, l'Unione può intervenire in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Secondo il principio di proporzionalità stabilito nello stesso articolo, la presente direttiva si limita a quanto necessario per il conseguimento di tali obiettivi.
- (25) [...]
- (26) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione della presente direttiva è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza, i metodi comuni di sicurezza, gli obiettivi comuni di sicurezza e i requisiti del sistema di gestione della sicurezza e i relativi elementi, le norme sulla procedura di certificazione, il riesame del sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei carri merci e l'ampliamento ad altro materiale rotabile nonché il contenuto principale delle relazioni d'indagine su incidenti e inconvenienti. E' opportuno che tali competenze di esecuzione siano esercitate conformemente alle disposizioni del 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 Commissione⁶.
- (27) È opportuno che l'obbligo di recepire la presente direttiva nel diritto interno sia limitato alle disposizioni che costituiscono modificazioni sostanziali rispetto alla direttiva precedente. L'obbligo di recepimento delle disposizioni rimaste immutate deriva dalla direttiva precedente.

⁶ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

(28) La presente direttiva non dovrebbe pregiudicare l'obbligo degli Stati membri con riguardo ai termini del recepimento nel diritto nazionale delle direttive di cui all'allegato II, parte B,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

La presente direttiva stabilisce disposizioni volte a sviluppare e a migliorare la sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione e a migliorare l'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari mediante:

- a) l'armonizzazione della struttura normativa negli Stati membri,
- b) la ripartizione delle responsabilità fra gli attori interessati del sistema ferroviario,
- c) lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza e di metodi comuni di sicurezza per eliminare gradualmente la necessità di norme nazionali ,
- cc) la definizione dei principi per rilasciare, rinnovare, modificare e limitare o revocare i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza;
- d) l'istituzione da parte di ciascuno Stato membro di un'autorità nazionale preposta alla sicurezza e di un organismo incaricato di effettuare indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti,
- e) la definizione di principi comuni per la gestione, la regolamentazione e la supervisione della sicurezza ferroviaria.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica al sistema ferroviario degli Stati membri, che può essere suddiviso in sottosistemi di natura strutturale e funzionale. Riguarda i requisiti di sicurezza per l'intero sistema, compresa la sicurezza della gestione dell'infrastruttura e del traffico, e l'interazione fra le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e altri attori del sistema ferroviario.
2. Sono esclusi dall'ambito di applicazione della presente direttiva i seguenti sistemi:
 - a) le metropolitane ;
 - a bis) i tram e i veicoli leggeri su rotaia, e le infrastrutture utilizzate soltanto da questi veicoli;
 - b) le reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché le imprese che operano esclusivamente su tali reti.
3. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione delle misure che adottano in esecuzione della presente direttiva:
 - a) l'infrastruttura ferroviaria privata, binari di raccordo compresi, utilizzata dal proprietario o da un operatore per le sue attività di trasporto merci o per il trasporto di persone per fini non commerciali, nonché i veicoli utilizzati unicamente su tale infrastruttura;
 - b) le infrastrutture e i veicoli adibiti a un uso strettamente locale, storico o turistico;
 - c) le infrastrutture leggere su rotaia utilizzate occasionalmente da veicoli pesanti su rotaia nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia, ove è necessario a fini di connettività soltanto per quei veicoli; nonché

- d) i veicoli utilizzati principalmente nelle infrastrutture leggere su rotaia ma attrezzati con alcuni componenti pesanti necessari per consentire il transito su una sezione confinata e limitata delle infrastrutture pesanti su rotaia soltanto a fini di connettività.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) «sistema ferroviario»: il sistema ferroviario dell'Unione quale definito all'articolo 2 della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario];
- b) «gestore dell'infrastruttura»: il gestore dell'infrastruttura, quale definito all'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico ⁷;
- c) «impresa ferroviaria»: qualsiasi impresa ferroviaria quale definita all'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico ⁸, e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;
- d) «specifica tecnica di interoperabilità (STI)»: la specifica adottata in conformità della presente direttiva di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario, quale definito nell'articolo 2 della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario];
- e) «obiettivi comuni di sicurezza (CST)»: i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dal sistema nel suo insieme, e ove possibile, dalle diverse parti del sistema ferroviario (quali il sistema ferroviario convenzionale, il sistema ferroviario ad alta velocità, le gallerie ferroviarie lunghe o le linee adibite unicamente al trasporto di merci);

⁷ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

⁸ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

- f) «metodi comuni di sicurezza (CSM)»: i metodi che descrivono la valutazione dei livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza;
- g) «autorità nazionale preposta alla sicurezza»: l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti riguardanti la sicurezza ferroviaria ai sensi della presente direttiva o qualsiasi organismo a cui diversi Stati membri assegnano tali compiti per garantire un regime di sicurezza unificato;
- h) «norme nazionali»: tutte le norme vincolanti adottate a livello di Stato membro, indipendentemente dall'organismo che le emana. Tali norme contengono obblighi in materia di sicurezza ferroviaria o obblighi tecnici prescritti all'interno di tale Stato membro in aggiunta alle norme europee e sono applicabili alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura o a terzi;
- i) «sistema di gestione della sicurezza»: l'organizzazione, i provvedimenti e le procedure messi in atto da un gestore dell'infrastruttura o da un'impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;
- j) «investigatore incaricato»: una persona preposta all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'indagine;
- k) «incidente»: evento improvviso indesiderato o non intenzionale o specifica catena di siffatti eventi aventi conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone causati da materiale rotabile in movimento, incendi e altro;
- l) «incidente grave»: qualsiasi collisione ferroviaria o deragliamenti di treni che causa la morte di almeno una persona o il ferimento grave di cinque o più persone o seri danni al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente e qualsiasi altro incidente con le stesse conseguenze avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; per «seri danni» si intendono i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo ad almeno 2 milioni di EUR;
- m) «inconveniente»: qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario;

- n) «indagine»: una procedura finalizzata alla prevenzione di incidenti e inconvenienti che comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, la formulazione di conclusioni, tra cui la determinazione delle cause e, se del caso, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;
- o) «cause»: ogni azione, omissione, evento o condizione o una combinazione di questi elementi, risultante in un incidente o in un inconveniente;
- p) «tram e trasporto leggero su rotaia»: un sistema di trasporto ferroviario urbano e/o suburbano con una resistenza alla collisione di CIII o C-IV (conformemente a EN 15227:2011) e una forza massima del veicolo di 800kN (PIII conformemente a EN12663-1:2010). I sistemi di trasporto leggero su rotaia possono disporre di un tracciato proprio o dividerlo con il traffico stradale e in generale non effettuano scambi con veicoli adibiti al trasporto di passeggeri o di merci su lunga distanza;
- q) «organismo di valutazione della conformità»: un organismo notificato o designato responsabile delle attività di valutazione della conformità, fra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni. Un organismo di valutazione della conformità è classificato come un "organismo notificato" a seguito della notifica da parte di uno Stato membro. Un organismo di valutazione della conformità è classificato come un "organismo designato" a seguito della designazione da parte di uno Stato membro;
- r) «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 quali definiti all'articolo 2 della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario];

- s) «detentore»: soggetto che utilizza un veicolo in quanto mezzo di trasporto, indipendentemente dal fatto che ne sia proprietario o che possa farne uso e che sia registrato in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 43 della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario];
- t) «soggetto responsabile della manutenzione»: soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, registrato in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale ;
- u) «veicolo»: veicolo ferroviario adibito alla circolazione con ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione. Il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali;
- v) "fabbricante": una persona fisica o giuridica che fabbrica un prodotto oppure lo fa progettare o fabbricare e lo commercializza apponendovi il proprio nome o marchio;
- w) «speditore»: l'impresa che spedisce le merci per proprio conto o per conto terzi;
- ww) «consegnatario»: qualsiasi persona fisica o giuridica che riceve i beni in conformità del contratto di trasporto. Se l'operazione di trasporto ha luogo senza un contratto di trasporto, la persona fisica o giuridica che prende in consegna le merci all'arrivo è il consegnatario;
- x) «caricatore»: l'impresa che carica merci imballate, piccoli contenitori o cisterne mobili in o su un carro o un contenitore o che carica su un carro un contenitore, un contenitore per il trasporto alla rinfusa, un contenitore per gas ad elementi multipli, un contenitore-cisterna o una cisterna mobile;
- xx) "scaricatore": l'impresa che rimuove un contenitore, un contenitore per il trasporto alla rinfusa, un contenitore per gas ad elementi multipli, un contenitore-cisterna o una cisterna mobile da un carro, o qualsiasi impresa che scarica merci imballate, piccoli contenitori o cisterne mobili da un carro o contenitore, o qualsiasi impresa che scarica merci da una cisterna (carro-cisterna, cisterna amovibile, cisterna mobile o contenitore cisterna) o da un carro-batteria o un contenitore per gas ad elementi multipli o da un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa o un contenitore per il trasporto alla rinfusa;

- y) «riempitore»: l'impresa che riempie con merci una cisterna (carro-cisterna, carro con cisterne amovibili, cisterna mobile o contenitore-cisterna) un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa, o un carro batteria o un contenitore per gas ad elementi multipli;
- yy) «svuotatore»: l'impresa che rimuove merci da una cisterna (carro-cisterna, carro con cisterne amovibili, cisterna mobile o contenitore-cisterna), un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa, o da un carro-batteria o da un contenitore per gas ad elementi multipli;
- yyy) "trasportatore": qualsiasi impresa che effettua attività di trasporto, con un contratto di trasporto;
- z) "Agenzia": l'Agenzia ferroviaria europea, istituita dal regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie];
- z bis) "soggetto appaltante": soggetto, pubblico o privato, che ordina la progettazione e/o la costruzione, la ristrutturazione o il rinnovo di un sottosistema.
- z ter) "tipo di attività": il tipo di attività caratterizzato dal trasporto di passeggeri, inclusi o esclusi i servizi ad alta velocità, il trasporto di merci, incluso o escluso il trasporto di merci pericolose, e i servizi di sola manovra;
- z quater) "portata dell'attività": la portata dell'attività caratterizzata dal volume di passeggeri/merci e dalla dimensione stimata dell'impresa ferroviaria in termini di dipendenti occupati nel settore ferroviario (micro, piccola, media, grande impresa);
- z quinquies) "zona di attività": la rete o le reti all'interno di uno o più Stati membri nel cui ambito l'impresa ferroviaria presta i suoi servizi.

CAPO II

SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA

Articolo 4

Ruolo degli attori del sistema ferroviario nello sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria

1. Allo scopo di sviluppare e migliorare la sicurezza ferroviaria, gli Stati membri:
 - a) garantiscono il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione della normativa dell'Unione, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti;
 - b) provvedono affinché l'applicazione di tutta la normativa applicabile avvenga in maniera trasparente e non discriminatoria, incoraggiando lo sviluppo di un sistema di trasporto ferroviario europeo unico;
 - bb) provvedono affinché le disposizioni relative allo sviluppo e al miglioramento della sicurezza ferroviaria tengano conto dell'esigenza di un approccio sistemico;
 - c) provvedono affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incomba ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie, ciascuno per la propria parte di sistema, obbligandoli a:
 - i) mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), ove appropriato cooperando reciprocamente;
 - ii) applicare le norme unionali e le norme nazionali;
 - iii) istituire sistemi di gestione della sicurezza ai sensi della presente direttiva;

- d) fatta salva la responsabilità civile ai sensi delle disposizioni giuridiche degli Stati membri, provvedono affinché ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria siano responsabili della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi, nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e altri attori ai sensi del paragrafo 5 del presente articolo;
 - e) elaborano e pubblicano piani annuali di sicurezza che stabiliscono le misure previste per conseguire gli obiettivi comuni di sicurezza;
 - f) se del caso, sostengono l'Agenzia nelle sue attività di monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria a livello europeo.
2. L'Agenzia garantisce, nei limiti delle sue competenze il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione della normativa dell'Unione, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi.
3. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura:
- a) mettono in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), ove appropriato cooperando reciprocamente e con altri attori;
 - b) tengono conto, nei loro sistemi di gestione della sicurezza, dei rischi associati alle attività di altri attori e di terzi;
 - b bis) in caso obbligano per contratto gli altri attori di cui all'articolo 4, paragrafo 5, che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario, a mettere in atto misure di controllo del rischio;
 - c) provvedono affinché le proprie imprese appaltatrici attuino misure di controllo del rischio attraverso l'applicazione di metodi comuni di sicurezza relativi ai processi di monitoraggio definiti nel metodo comune di sicurezza per il monitoraggio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c) e affinché ciò sia stabilito in accordi contrattuali di cui è data comunicazione su richiesta dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza.

4. [...]
5. Fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura di cui al paragrafo 3 i soggetti responsabili della manutenzione di cui all'articolo 14 e tutti gli altri attori che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario, tra cui fabbricanti, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi, amministrazioni aggiudicatrici, trasportatori, speditori, consegnatari, caricatori, scaricatori, riempitori e svuotatori:
 - a) mettono in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando con altri attori;
 - b) assicurano che i sottosistemi, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti siano conformi ai requisiti e alle condizioni di impiego richiesti, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e/o dal gestore dell'infrastruttura in modo sicuro;
6. Qualsiasi attore di cui ai paragrafi da 3 a 5 che individui o è informato di un rischio di sicurezza dovuto a difetti, non conformità nella costruzione o funzionamento difettoso di attrezzature tecniche, anche dei sottosistemi strutturali, nei limiti delle sue competenze:
 - a) adotta le misure correttive necessarie per far fronte al rischio di sicurezza individuato;
 - b) segnala tali rischi alle pertinenti parti interessate per consentire loro di prendere le necessarie ulteriori misure correttive, in modo da garantire costantemente il funzionamento sicuro del sistema ferroviario.
7. Nel caso dello scambio di veicoli tra imprese ferroviarie, gli attori interessati si scambiano tutte le informazioni pertinenti per lo svolgimento sicuro dell'operazione, compresi, ma non solo, la situazione e la storia del veicolo, determinati elementi dei diari di manutenzione ai fini della tracciabilità, la tracciabilità delle operazioni di carico e le lettere di vettura.

Articolo 5

Indicatori comuni di sicurezza

1. Per facilitare la valutazione della realizzazione degli obiettivi comuni di sicurezza (CST) e consentire il monitoraggio dell'evoluzione generale della sicurezza ferroviaria, gli Stati membri acquisiscono le informazioni sugli indicatori comuni di sicurezza (CSI) mediante le relazioni annuali delle autorità nazionali preposte alla sicurezza di cui all'articolo 18.
2. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, indicatori comuni di sicurezza (CSI) e li aggiorna per tener conto del progresso tecnico e per adeguare i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

Articolo 6

Metodi comuni di sicurezza

1. I CSM descrivono come siano valutati i livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza, anche, ove appropriato, attraverso un organismo di valutazione indipendente, elaborando e definendo:
 - a) i metodi di valutazione del rischio;
 - b) i metodi per valutare la conformità ai requisiti dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 10 e 12;
 - c) i metodi di supervisione che devono essere applicati dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza e i metodi di monitoraggio che devono essere applicati dalle imprese ferroviarie, dai gestori dell'infrastruttura e dai soggetti responsabili della manutenzione;
 - d) i metodi per valutare i livelli di sicurezza e le prestazioni in materia di sicurezza degli operatori ferroviari a livello nazionale e dell'Unione europea;

- dd) i metodi per valutare la realizzazione degli obiettivi di sicurezza a livello nazionale ed europeo;
- e) eventuali altri metodi relativi a un processo del sistema di gestione della sicurezza che debbano essere armonizzati a livello dell'Unione.

2. Sono conferite alla Commissione competenze di esecuzione al fine di assegnare un mandato all'Agenzia per elaborare i metodi comuni di sicurezza (CSM) e le loro modifiche nonché per presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione, sulla base di una chiara giustificazione della necessità di un CSM nuovo o modificato e del suo impatto sulle norme esistenti e sul livello di sicurezza del sistema ferroviario. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

La redazione, l'adozione e la revisione dei CSM tiene conto del parere degli utenti, delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e delle parti interessate. Le raccomandazioni comprendono una relazione sui risultati di tale consultazione e una relazione sulla valutazione d'impatto dei nuovi CSM da adottare.

Il comitato di cui all'articolo 27 è regolarmente informato in merito ai lavori di elaborazione dei CSM.

- 3. I CSM sono soggetti a revisioni periodiche che tengono conto dell'esperienza acquisita con la loro applicazione e dell'evoluzione globale della sicurezza ferroviaria, nell'ottica di mantenere in generale la sicurezza e, ove ragionevolmente praticabile, di migliorarla costantemente.
- 4. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, metodi comuni di sicurezza. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.
- 5. Gli Stati membri apportano tutte le necessarie modifiche alle loro norme nazionali, alla luce dell'adozione dei CSM e delle loro revisioni.

Articolo 7

Obiettivi comuni di sicurezza

1. I CST definiscono i livelli minimi di sicurezza che devono essere raggiunti dal sistema nel suo insieme, e ove possibile, dalle diverse parti del sistema ferroviario in ogni Stato membro e nell'Unione europea. I CST possono essere espressi in criteri di accettazione del rischio o in livelli di obiettivi di sicurezza e considerano in particolare:
 - a) i rischi individuali a cui sono esposti passeggeri, personale (compreso quello delle imprese appaltatrici), utenti dei passaggi a livello e altri, e, fatte salve le vigenti norme nazionali e internazionali in materia di responsabilità, i rischi individuali cui sono esposti i trasgressori;
 - b) i rischi per la società.
2. Sono conferite alla Commissione competenze di esecuzione al fine di assegnare un mandato all'Agenzia per elaborare le STI e le relative modifiche nonché per presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione, sulla base di una chiara giustificazione della necessità di una STI nuova o modificata e del suo impatto sulle norme esistenti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

Il comitato di cui all'articolo 27 è regolarmente informato in merito ai lavori di elaborazione dei CST.
3. I CST sono soggetti a revisioni periodiche, alla luce dello sviluppo globale della sicurezza ferroviaria. I CST riveduti riflettono tutti i settori prioritari in cui la sicurezza deve essere migliorata ulteriormente.
4. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, i CST. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

5. Gli Stati membri apportano tutte le necessarie modifiche alle rispettive norme nazionali al fine di attuare almeno i CST e ogni CST riveduto, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi. Tali modifiche sono considerate nei piani annuali di sicurezza di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera e). Essi notificano dette norme alla Commissione ai sensi dell'articolo 8.

Articolo 8

Norme nazionali in materia di sicurezza

1. Le norme nazionali di sicurezza notificate fino all'entrata in vigore della presente direttiva si applicano se:
- a) rientrano in una delle tipologie di cui all'allegato IA della presente direttiva, e
 - b) sono conformi al diritto dell'Unione, compresi in particolare le STI, i CST e i CSM, e
 - c) non danno luogo a discriminazione arbitraria o a una dissimulata restrizione delle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri.
2. Gli Stati membri riesaminano le norme nazionali di sicurezza di cui al paragrafo 1 e adottano le seguenti azioni entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva:
- a) abrogare le norme nazionali che non sono state notificate o che non soddisfano i criteri di cui al paragrafo 1;
 - b) abrogare le norme nazionali rese superflue dalla normativa dell'Unione, comprese in particolare le STI, i CST e i CSM.

A tal fine, gli Stati membri possono avvalersi dello strumento di gestione delle norme di cui all'articolo 23, paragrafo 4 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie] e possono chiedere all'Agenzia di esaminare norme specifiche alla luce dei criteri di cui al presente paragrafo.

3. Gli Stati membri possono stabilire nuove norme nazionali in materia di sicurezza solo nei casi seguenti:
- a) quando norme relative ai metodi di sicurezza esistenti non sono contemplate dai CSM;

a bis) quando norme di esercizio della rete ferroviaria non sono ancora oggetto di una STI;

b) come misura preventiva d'urgenza, in particolare a seguito di un incidente o inconveniente;

c) quando è necessario rivedere una norma già notificata;

d) quando norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo fisico e psicologico e formazione non sono ancora coperte da una STI o dalla direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità⁹.

4. Se uno Stato membro intende introdurre una nuova norma nazionale, ne notifica il progetto all'Agenzia e alla Commissione utilizzando il sistema informatico appropriato, in conformità all'articolo 23 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie]. Gli Stati membri provvedono affinché il progetto sia sufficientemente sviluppato per consentire all'Agenzia di svolgere il suo esame a norma dell'articolo 21, paragrafo 2 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie].
5. Se l'Agenzia viene a conoscenza di una norma nazionale, notificata o no, che è divenuta ridondante o che è in conflitto con i CSM o con altra normativa dell'Unione adottata dopo l'applicazione della norma nazionale, si applica la procedura di cui all'articolo 22 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie].
6. Quando adottano una norma nazionale gli Stati membri la notificano all'Agenzia e alla Commissione attraverso il sistema informatico appropriato in conformità all'articolo 23 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie]. Gli Stati membri provvedono affinché le norme nazionali in vigore siano accessibili per tutte le parti interessate e siano redatte in termini ad esse comprensibili.

⁹ GU L 315 del 3.12.2007, pagg. 51-78.

- 6 bis. Gli Stati membri possono decidere di non notificare norme e restrizioni di natura strettamente locale. In tal caso, gli Stati membri menzionano tali norme e restrizioni nei registri dell'infrastruttura di cui all'articolo 45 della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario] o indicano nel prospetto informativo della rete, di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico¹⁰, ove sono pubblicate queste norme e restrizioni.
7. Le norme nazionali notificate a norma del presente articolo non sono soggette alla procedura di notifica di cui alla 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 tecniche¹¹.
8. Le norme nazionali proposte e quelle in vigore sono esaminate dall'Agenzia secondo le procedure di cui agli articoli 21 e 22 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie]. Fatto salvo il paragrafo 6 bis, le norme nazionali non notificate a norma del presente articolo non si applicano ai fini della presente direttiva.

Articolo 9

Sistemi di gestione della sicurezza

1. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza al fine di garantire che il sistema ferroviario possa attuare almeno i CST, sia conforme ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM e le norme di cui all'articolo 8.

¹⁰ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

¹¹ GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37.

2. Il sistema di gestione della sicurezza soddisfa i requisiti di cui al paragrafo 2 bis, adattati in funzione del tipo, delle dimensioni, della zona di attività e delle altre condizioni dell'attività svolta. Il sistema garantisce il controllo di tutti i rischi connessi all'attività del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria, compresi i servizi di manutenzione, fatto salvo l'articolo 14, la fornitura del materiale e il ricorso ad imprese appaltatrici. Fatte salve le vigenti norme nazionali e internazionali in materia di responsabilità, il sistema di gestione della sicurezza tiene parimenti conto, ove appropriato e ragionevole, dei rischi generati dalle attività di altri attori ai sensi dell'articolo 4.

2 bis. La Commissione stabilisce e ha la facoltà di rivedere, mediante atti di esecuzione, gli elementi del sistema di gestione della sicurezza. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

3. Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle STI nonché delle norme nazionali e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza. I sistemi di gestione della sicurezza sono concepiti in modo tale da garantire il coordinamento delle procedure di emergenza del gestore dell'infrastruttura con quelle di tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura.

4. Anteriormente al 31 maggio di ogni anno tutti i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'autorità nazionale preposta alla sicurezza una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno civile precedente. La relazione contiene:

- a) i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni dell'organismo e i risultati dei piani di sicurezza;
- b) l'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza, e dei CSI di cui all'articolo 5, se pertinente per l'organismo che trasmette la relazione;
- c) i risultati degli audit di sicurezza interni;

- d) le osservazioni in merito alle carenze e al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'autorità preposta alla sicurezza, compresa una sintesi delle informazioni fornite dagli attori interessati ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 6, lettera b);
 - e) una relazione sull'applicazione dei pertinenti CSM.
5. Sulla base delle informazioni fornite dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza di cui agli articoli 18 e 16 bis, l'Agenzia può formulare una raccomandazione per un CSM relativo ad elementi del sistema di gestione della sicurezza da armonizzare a livello dell'Unione, anche con norme armonizzate, come indicato all'articolo 6, paragrafo 1, lettera e). In tal caso, si applica la procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 2.

CAPO III

CERTIFICAZIONE E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

Articolo 10

Certificato di sicurezza unico

1. L'accesso all'infrastruttura ferroviaria è concesso solo alle imprese ferroviarie titolari del certificato di sicurezza unico rilasciato dall'Agenzia in conformità dei paragrafi da 1 quinquies a 1 septies o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza in conformità del paragrafo 1 octies, fatto salvo il paragrafo 1 octies bis.

Lo scopo del certificato di sicurezza unico è di fornire la prova del fatto che l'impresa ferroviaria ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nella zona di attività prevista.

- 1 bis. Nella domanda di certificato di sicurezza unico, il richiedente precisa il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e la zona di attività prevista.

- 1 ter. La domanda è accompagnata da un fascicolo che include le prove documentali:

- a) che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza in conformità all'articolo 9 e soddisfa i requisiti di STI, CSM e CST e di altre pertinenti disposizioni normative ai fini del controllo dei rischi e della prestazione di servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza;
- b) se del caso, che l'impresa ferroviaria soddisfa i requisiti previsti dalle norme nazionali pertinenti notificate in base all'articolo 8.

- 1 quater. L'Agenzia, o nel caso del paragrafo 1 octies, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza rilascia certificati di sicurezza, o informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. L'Agenzia o, nel caso del paragrafo 1 octies, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza applica le norme dettagliate sulla procedura di certificazione da stabilirsi nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 1 nonies.

1 quinquies. L'Agenzia rilascia un certificato di sicurezza unico alle imprese ferroviarie che hanno una zona di attività in uno o più Stati membri. Al fine di rilasciare tale certificazione l'Agenzia:

- a) valuta gli elementi di cui al paragrafo 1 ter, lettera a) e
- b) trasmette immediatamente l'intero fascicolo del richiedente alle autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dalla zona di attività prevista per la valutazione degli elementi di cui al paragrafo 1 ter, lettera b).

Nell'ambito delle summenzionate valutazioni, l'Agenzia o le autorità nazionali preposte alla sicurezza sono autorizzate a procedere a visite e ispezioni sui siti dell'impresa ferroviaria, nonché ad audit e possono chiedere pertinenti informazioni complementari. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza coordinano l'organizzazione di tali visite, audit e ispezioni.

1 sexies. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'Agenzia informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni complementari, fissando un termine ragionevole. Per quanto riguarda la completezza, pertinenza e coerenza del fascicolo, l'Agenzia può altresì valutare gli elementi di cui al paragrafo 1ter, lettera b).

L'Agenzia, prima di prendere la sua decisione sul rilascio del certificato di sicurezza unico, tiene pienamente conto delle valutazioni di cui al paragrafo 1 quinquies.

L'Agenzia si assume la piena responsabilità dei certificati che rilascia.

1 septies. Quando l'Agenzia non è d'accordo con una valutazione negativa svolta da una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi del paragrafo 1 quinquies, lettera b), informa detta o dette autorità, motivando il suo disaccordo. L'Agenzia e la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza cooperano al fine di raggiungere una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario, su decisione dell'Agenzia e della/e autorità nazionale/i preposte alla sicurezza, tale processo include anche il richiedente. Se non è possibile trovare una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'Agenzia ha informato la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza in merito al suo disaccordo, l'Agenzia prende una decisione definitiva a meno che la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza abbiano presentato richiesta di arbitrato alla commissione dei ricorsi prevista all'articolo 51 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie]. La commissione dei ricorsi decide se confermare il progetto di decisione dell'Agenzia entro un mese dalla richiesta della/e autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza.

Qualora la commissione dei ricorsi concordi con l'Agenzia, quest'ultima può adottare la decisione senza indugio.

Qualora la commissione dei ricorsi concordi con la valutazione negativa dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, l'Agenzia rilascia un certificato con una zona di attività che esclude le parti della rete che hanno ricevuto una valutazione negativa.

Quando l'Agenzia non è d'accordo con una valutazione positiva svolta da una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi del paragrafo 1 quinquies, lettera b), informa detta o dette autorità, motivando il suo disaccordo. L'Agenzia e la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza cooperano al fine di raggiungere una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario, su decisione dell'Agenzia e della/e autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza, tale processo include anche il richiedente. Se non è possibile trovare una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'Agenzia ha informato la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza in merito al suo disaccordo, l'Agenzia prende una decisione definitiva.

1 octies. Qualora la zona di attività sia limitata a uno Stato membro, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza di tale Stato membro può rilasciare, sotto la propria responsabilità e su istanza del richiedente, un certificato di sicurezza unico. Per rilasciare tali certificazioni l'autorità nazionale preposta alla sicurezza valuta il fascicolo in relazione a tutti gli elementi di cui al paragrafo 1 ter e secondo le procedure da stabilirsi nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 1 nonies. Nell'ambito delle succitate valutazioni, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza è autorizzata a procedere a visite e ispezioni sui siti dell'impresa ferroviaria, nonché ad audit. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni complementari. Il certificato di sicurezza è altresì valido senza estensione della zona di attività per le imprese ferroviarie che viaggiano verso le stazioni degli Stati membri confinanti con caratteristiche di rete e norme di esercizio simili, quando tali stazioni sono vicine alla frontiera, a seguito della consultazione delle pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. Tale consultazione può essere effettuata caso per caso o stabilita in un accordo transfrontaliero tra gli Stati membri o le autorità nazionali preposte alla sicurezza.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza si assume la piena responsabilità dei certificati di sicurezza che rilascia.

1 octies bis. Uno Stato membro può consentire a operatori di paesi terzi di raggiungere una stazione ferroviaria nel suo territorio deputata alle operazioni transfrontaliere e vicina alla frontiera di tale Stato membro senza richiedere un certificato di sicurezza unico, purché sia garantito un livello di sicurezza adeguato mediante:

- un accordo transfrontaliero tra lo Stato membro interessato e il paese terzo confinante, o
- accordi contrattuali tra l'operatore del paese terzo e l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura titolare del certificato di sicurezza unico e dell'autorizzazione di sicurezza ad operare sulla rete in questione, purché gli aspetti relativi alla sicurezza di tali accordi siano stati debitamente considerati nel loro sistema di gestione della sicurezza.

1 nonies. Entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate sulla procedura di certificazione, fra cui:

- a) linee guida dettagliate a disposizione del richiedente contenenti la descrizione e la spiegazione dei requisiti per il certificato di sicurezza unico e l'elenco dei documenti prescritti;
- b) le procedure relative al processo di certificazione, come il contenuto e i tempi per ogni fase del processo;
- c) i criteri per la valutazione dei fascicoli dei richiedenti;
- d) il periodo di validità dei certificati di sicurezza rilasciati dall'Agenzia o dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza, in particolare in caso di aggiornamenti del certificato di sicurezza a seguito di modifiche del tipo, della portata e della zona di attività.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. Essi tengono conto dell'esperienza acquisita durante l'attuazione del regolamento (CE) n. 653/2007 sull'uso di un formato europeo comune per i certificati di sicurezza e i relativi modelli di domanda¹² e del regolamento (UE) n. 1158/2010 relativo a un metodo di sicurezza comune per valutare la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza della rete ferroviaria¹³. Essi tengono conto altresì dell'esperienza ottenuta durante l'attuazione degli accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza di cui all'articolo 11, paragrafo 1.

- 2. Il certificato di sicurezza specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e la zona di attività. Il certificato di sicurezza può inoltre contemplare i binari di raccordo di proprietà dell'impresa ferroviaria se questi sono inclusi nel suo sistema di gestione della sicurezza.
- 3. Le decisioni negative riguardo al rilascio di un certificato di sicurezza o all'esclusione di una parte della rete sulla base della valutazione negativa di cui al paragrafo 1 septies sono debitamente motivate. Entro un mese dal ricevimento della decisione, il richiedente può presentare all'Agenzia o all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, ove applicabile, una domanda di riesame della loro decisione. L'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza dispone di un termine di due mesi dalla data di ricevimento della domanda di riesame per confermare o revocare la propria decisione.

¹² GU L 153 del 14.6.2007, pag. 9.

¹³ GU L 326 del 10.12.2010, pag. 11.

Se la decisione dell'Agenzia è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi alla commissione di ricorso prevista all'articolo 51 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie]. Se la decisione dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi all'organo competente per i ricorsi designato dallo Stato membro competente a norma dell'articolo 17, paragrafo 3. Gli Stati membri possono designare quale organo competente per la procedura di ricorso in questione l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico¹⁴.

4. [...]

5. Il certificato di sicurezza unico rilasciato dall'Agenzia o dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza a norma del presente articolo è rinnovato su richiesta dell'impresa ferroviaria ad intervalli non superiori a cinque anni. Esso è aggiornato integralmente o parzialmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attività cambi in modo sostanziale.

5 bis. Se il richiedente è già in possesso di un certificato di sicurezza rilasciato a norma dei paragrafi da 1 quinquies a 1 septies e desidera estendere la propria zona di attività o se è già in possesso di un certificato di sicurezza rilasciato a norma del paragrafo 1 octies e desidera estendere la propria zona di attività a un altro Stato membro, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al paragrafo 1 ter concernenti la zona aggiuntiva di attività. Il richiedente presenta il fascicolo all'Agenzia, che, dopo aver seguito le procedure di cui ai paragrafi da 1 quater a 1 septies, rilascia un certificato aggiornato che copre l'estensione della zona di attività. In tal caso, per la valutazione del fascicolo di cui al paragrafo 1 ter, lettera b) sarà consultata unicamente l'autorità nazionale preposta alla sicurezza interessata dall'estensione delle attività.

Se il richiedente ha ricevuto un certificato di sicurezza in conformità al paragrafo 1 octies e desidera estendere la zona di attività all'interno di quello Stato membro, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al paragrafo 1 ter concernenti la zona aggiuntiva di attività. Presenta il fascicolo all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, che, dopo aver seguito le procedure di cui al paragrafo 1 octies, rilascia un'autorizzazione aggiornata che copre l'estensione della zona di attività.

¹⁴ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

5 ter. L'Agenzia e le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza possono prescrivere la revisione dei certificati di sicurezza unici da esse rilasciati in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza.

6. [...]

7. L'Agenzia notifica, senza indugio e in ogni caso entro due settimane, alle pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza il rilascio di un certificato di sicurezza unico. In caso di rinnovo, modifica o revoca di un certificato di sicurezza unico, l'Agenzia ne dà immediata notifica alle pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. La notifica riporta la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, il tipo, la portata, la validità e la zona di attività del certificato e, in caso di revoca, la motivazione della decisione. In caso di certificati rilasciati dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza, le stesse informazioni sono comunicate all'Agenzia dalle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza entro i medesimi termini.

8. [...]

Articolo 11

Cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza per il rilascio dei certificati di sicurezza unici

1. Ai fini dell'articolo 10, paragrafi 1 quinquies e 1 sexies, l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza concludono accordi di cooperazione a norma dell'articolo 69 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie]. Essi potrebbero essere accordi specifici o accordi quadro e coinvolgere una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza. Detti accordi contengono una descrizione dettagliata dei compiti e delle condizioni per i risultati da produrre, i limiti di tempo per la loro realizzazione e la ripartizione delle tariffe pagate dal richiedente. Essi possono includere altresì specifiche disposizioni sulla cooperazione nel caso di reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche, al fine di ridurre gli oneri e i costi amministrativi per il richiedente.

Nel caso tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, tali specifiche disposizioni sulla cooperazione possono includere la possibilità di appaltare compiti alle pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza laddove necessario per assicurare una ripartizione efficace e proporzionata delle risorse per la certificazione. Tali accordi sono conclusi prima che l'Agenzia sia abilitata a ricevere domande a norma della presente direttiva e in ogni caso entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

2. [...]

Articolo 12

Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura

1. Per poter gestire e far funzionare un'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura ottiene un'autorizzazione di sicurezza dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza dello Stato membro in cui è stabilito.

L'autorizzazione di sicurezza comprende l'autorizzazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 9, che contiene le procedure e le disposizioni per soddisfare i requisiti necessari per la progettazione, la manutenzione e il funzionamento, in condizioni di sicurezza, dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento.

2. L'autorizzazione di sicurezza è valida per cinque anni ed è rinnovabile su richiesta del gestore dell'infrastruttura. Essa è aggiornata integralmente o parzialmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali ai sottosistemi infrastruttura, segnalamento o energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Il titolare dell'autorizzazione di sicurezza informa senza indugio l'autorità nazionale preposta alla sicurezza in merito ad ogni modifica apportata.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza può prescrivere che l'autorizzazione di sicurezza sia riveduta in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza.

3. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza decide in merito ad una domanda di autorizzazione di sicurezza senza indugio e in ogni caso entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni prescritte e delle informazioni supplementari da essa eventualmente richieste.
4. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza notifica all'Agenzia, senza indugio e in ogni caso entro due settimane, il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca delle autorizzazioni di sicurezza. La notifica riporta la denominazione e la sede del gestore dell'infrastruttura, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validità dell'autorizzazione di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.
5. Nel caso di infrastrutture transfrontaliere, le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza cooperano ai fini del rilascio delle autorizzazioni di sicurezza.

Articolo 13

Accesso alle strutture di formazione

1. Gli Stati membri provvedono affinché le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura nonché il loro personale addetto a compiti di sicurezza essenziali beneficino di un accesso equo e non discriminatorio alle strutture di formazione per i macchinisti e il personale viaggiante, qualora tale formazione sia necessaria per l'esercizio dei servizi sulla loro rete.

La formazione impartita comprende la formazione relativa alla necessaria conoscenza delle linee, le regole e le procedure d'esercizio, il sistema di segnalamento e controllo-comando e le procedure d'emergenza applicate sulle linee.

Qualora la formazione non preveda esami e la concessione di certificati, gli Stati membri provvedono affinché il personale delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura abbiano accesso a tale certificazione.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza provvede affinché i servizi di formazione soddisfino i requisiti contenuti rispettivamente nella direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità¹⁵, nelle STI o nelle norme nazionali di cui all'articolo 8, paragrafo 3, lettera d).

2. Se le strutture di formazione sono accessibili soltanto attraverso i servizi di un'unica impresa ferroviaria o di un unico gestore dell'infrastruttura, gli Stati membri provvedono affinché le altre imprese ferroviarie vi possano accedere ad un prezzo ragionevole e non discriminatorio, che sia proporzionato ai costi e possa includere un margine di profitto.
3. All'atto dell'assunzione di nuovi macchinisti, personale viaggiante e addetti a compiti di sicurezza essenziali, le imprese ferroviarie sono in grado di tener conto della formazione, delle qualifiche e dell'esperienza acquisite in precedenza presso altre imprese ferroviarie. A tal fine, questi membri del personale hanno diritto ad avere accesso, ottenere copia e trasmettere tutti i documenti che ne certifichino la formazione, le qualifiche e l'esperienza.
4. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura sono responsabili del livello di formazione e delle qualifiche del loro personale incaricato di attività relative alla sicurezza.

Articolo 14

Manutenzione dei veicoli

1. A ciascun veicolo, prima dell'utilizzo sulla rete, è assegnato un soggetto responsabile della manutenzione registrato nel registro nazionale dei veicoli conformemente all'articolo 43 della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario].
2. [...]

¹⁵ GU L 315 del 3.12.2007, pag. 51.

3. Fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura per il funzionamento sicuro di un treno quale prevista nell'articolo 4, il soggetto responsabile della manutenzione assicura che i veicoli della cui manutenzione è responsabile siano in grado di circolare in condizioni di sicurezza mediante un sistema di manutenzione che preveda altresì la tracciabilità delle attività di manutenzione. A tal fine, il soggetto responsabile della manutenzione assicura:

- a) che i veicoli siano mantenuti in conformità con il diario di manutenzione di ciascun veicolo e i requisiti in vigore, incluse le norme in materia di manutenzione e le disposizioni STI;
- b) mette in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), ove appropriato cooperando con altri attori;
- c) provvede affinché le proprie imprese appaltatrici attuino misure di controllo del rischio attraverso l'applicazione di metodi comuni di sicurezza relativi ai processi di monitoraggio definiti nel CSM per il monitoraggio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c) e affinché ciò sia stabilito in accordi contrattuali di cui è data comunicazione su richiesta dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza.

Il soggetto responsabile della manutenzione effettua la manutenzione esso stesso o la affida a officine di manutenzione.

4. Nel caso di carri merci, ciascun soggetto responsabile della manutenzione è certificato a norma delle misure di esecuzione di cui al paragrafo 7, lettera a) da un organismo accreditato o riconosciuto o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza. I processi di accreditamento e di riconoscimento si basano anch'essi su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità.

Laddove il soggetto responsabile della manutenzione sia un gestore dell'infrastruttura o un'impresa ferroviaria, il rispetto delle misure di esecuzione di cui al paragrafo 7 può essere verificato dalla pertinente autorità nazionale preposta alla sicurezza secondo le procedure di cui agli articoli 10 o 12 e può essere confermato sui certificati specificati in tali procedure.

5. I certificati rilasciati a norma del paragrafo 4 sono validi in tutta l'Unione.

6. L'Agenzia valuta il sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione dei carri merci, prende in esame l'opportunità di estendere tale sistema a tutti i veicoli e la certificazione obbligatoria delle officine di manutenzione e presenta una relazione alla Commissione.
7. Alla luce della valutazione effettuata dall'Agenzia a norma del paragrafo 6, la Commissione adotta mediante atti di esecuzione, se del caso, entro il 24 dicembre 2016
 - a) condizioni comuni per la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione dei carri merci;
 - b) condizioni comuni per la certificazione delle officine di manutenzione;
 - c) condizioni comuni per la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione dei veicoli diversi dai carri merci.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

Il sistema di certificazione dei carri merci adottato con il regolamento (UE) n. 445/2011 continua ad essere applicato fino all'adozione degli atti di esecuzione di cui alla lettera a).

Articolo 15

Deroghe al sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione

1. Gli Stati membri possono adempiere all'obbligo di identificare il soggetto responsabile della manutenzione mediante misure alternative rispetto al sistema di manutenzione di cui all'articolo 14 nei casi seguenti:
 - a) veicoli registrati in un paese terzo e mantenuti a norma della legislazione di tale paese;

- b) veicoli utilizzati su reti o linee il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione e per il quale il soddisfacimento dei requisiti di cui all'articolo 14, paragrafo 3, è garantito da accordi internazionali con paesi terzi;
 - bb) carri merci appartenenti a un gruppo di carri merci in uso condiviso con paesi terzi il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione;
 - c) veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 3, attrezzature militari e trasporti speciali che necessitano di un'autorizzazione ad hoc dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza prima di essere messi in servizio. In tal caso saranno concesse deroghe per periodi non superiori ai cinque anni.
2. Le misure alternative di cui al paragrafo 1 sono attuate mediante deroghe concesse dalle autorità nazionali per la sicurezza competenti o dall'Agenzia:
- a) all'atto della registrazione dei veicoli a norma dell'articolo 43 della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario], per quanto riguarda l'identificazione del soggetto responsabile della manutenzione;
 - b) per il rilascio di certificati e autorizzazioni di sicurezza a imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura a norma degli articoli 10 e 12 della presente direttiva, per quanto riguarda l'identificazione o la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione.
3. Tali deroghe sono identificate e motivate nella relazione annuale sulla sicurezza di cui all'articolo 18 . Laddove risulti che si stiano correndo rischi indebiti di sicurezza sul sistema ferroviario dell'Unione, l'Agenzia ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione prende contatto con le parti interessate e, se del caso, invita lo Stato membro a ritirare le proprie decisioni di deroga.

CAPO IV

AUTORITÀ NAZIONALI PREPOSTE ALLA SICUREZZA

Articolo 16

Compiti

1. Ciascuno Stato membro istituisce un'autorità preposta alla sicurezza. Tale autorità è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente, soggetto appaltante e qualsiasi soggetto che aggiudica appalti pubblici di servizi. Purché detta indipendenza sia garantita, tale autorità può essere un servizio presso il ministero responsabile dei trasporti.

2. All'autorità nazionale preposta alla sicurezza incombono almeno i seguenti compiti:
 - a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari, energia e infrastruttura costitutivi del sistema ferroviario, a norma dell'articolo 18, paragrafo 2, della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario];
 - a bis) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato a norma dell'articolo 20, paragrafo 1 octies, della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario];
 - a bis bis) coadiuvare l'Agenzia nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca delle autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato a norma dell'articolo 20, paragrafo 1 quinquies, e delle autorizzazioni del tipo di veicoli a norma dell'articolo 22 della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario];
 - b) verificare sul suo territorio che i componenti di interoperabilità siano conformi ai requisiti essenziali fissati dall'articolo 8 della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario];

- c) assicurare che la numerazione europea dei veicoli sia stata assegnata in conformità all'articolo 42 della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario] e fatto salvo l'articolo 43, paragrafo 4, di detta direttiva;
- d) coadiuvare l'Agenzia nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca dei certificati di sicurezza unici rilasciati a norma dell'articolo 10, paragrafo 1 quinquies;
- dd) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i certificati di sicurezza nazionali rilasciati a norma dell'articolo 10, paragrafo 1 octies;
- e) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni di sicurezza rilasciate a norma dell'articolo 12;
- f) controllare, promuovere e, se del caso, imporre e aggiornare il quadro normativo in materia di sicurezza, compreso il sistema di norme nazionali;
- g) garantire la supervisione delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 16 bis;
- h) [...]
- h bis) se del caso e conformemente al diritto nazionale, rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le licenze di conduzione treni a norma della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità¹⁶;
- h ter) se del caso e conformemente al diritto nazionale, rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i certificati rilasciati ai soggetti responsabili della manutenzione a norma dell'articolo 14.

3. [...]

¹⁶ GU L 315 del 3.12.2007, pagg. 51-78.

4. I compiti di cui al paragrafo 2 non possono essere trasferiti o appaltati ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o soggetto appaltante.

Articolo 16 bis

Supervisione

1. Ciascuna autorità nazionale preposta alla sicurezza nel territorio dello Stato membro in cui è stabilita vigila sul rispetto permanente dell'obbligo giuridico imposto alle imprese ferroviarie o ai gestori dell'infrastruttura di usare un sistema di gestione della sicurezza di cui all'articolo 9.

A tal fine le autorità nazionali preposte alla sicurezza applicano i principi enunciati nel pertinente metodo comune di sicurezza per la supervisione di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), provvedendo affinché le attività di supervisione comprendano, in particolare, la verifica dell'applicazione, da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura:

- a) del sistema di gestione della sicurezza per controllarne l'efficacia;
 - b) di singoli elementi o di elementi parziali del sistema di gestione della sicurezza, fra cui le attività operative, i servizi di manutenzione, la fornitura di materiale e il ricorso ad imprese appaltatrici per controllarne l'efficacia;
 - c) dei pertinenti metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6. Le attività di supervisione attinenti a questo aspetto si applicano anche ai soggetti responsabili delle manutenzione.
2. Almeno due mesi prima dell'inizio dell'esercizio di un nuovo servizio l'impresa ferroviaria ne informa le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza per consentire loro di pianificare le attività di supervisione. L'impresa ferroviaria fornisce inoltre una ripartizione per categorie di personale e tipi di veicoli.
 3. Il titolare del certificato di sicurezza unico informa senza indugio le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza in merito ad ogni modifica rilevante delle informazioni di cui al paragrafo 2.

4. Se un'autorità nazionale preposta alla sicurezza constata che il titolare di un certificato di sicurezza unico non soddisfa più le condizioni per la certificazione, chiede all'Agenzia di limitare o revocare detto certificato. L'Agenzia ne informa immediatamente tutte le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dalla zona di attività dell'impresa ferroviaria. L'Agenzia può limitare o revocare il certificato di sicurezza unico motivando la propria decisione.

In caso di disaccordo tra l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza si applica la procedura di ricorso di cui all'articolo 10, paragrafo 1 septies. Se dalla procedura di ricorso risulta che il certificato di sicurezza unico non è né limitato né revocato le misure di sicurezza temporanee di cui al paragrafo 4 bis sono sospese.

Qualora sia stata la stessa autorità nazionale preposta alla sicurezza a rilasciare il certificato di sicurezza unico a norma dell'articolo 10, paragrafo 1 octies, essa può limitare o revocare detto certificato di sicurezza unico motivando la propria decisione e informandone l'Agenzia.

Il titolare del certificato di sicurezza unico al quale l'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza abbiano limitato o revocato il certificato, ha il diritto di proporre ricorso a norma dell'articolo 10, paragrafo 3.

- 4 bis. Se, durante la supervisione, individua un rischio grave per la sicurezza l'autorità nazionale preposta alla sicurezza può in qualsiasi momento applicare misure di sicurezza temporanee, anche limitando o sospendendo immediatamente le operazioni pertinenti. Se il certificato di sicurezza dell'impresa ferroviaria interessata è stato rilasciato dall'Agenzia, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ne informa immediatamente l'Agenzia stessa e fornisce prove a sostegno della sua decisione.

Se riscontra che il titolare del certificato di sicurezza non soddisfa più le condizioni di certificazione l'Agenzia limita o revoca immediatamente il certificato.

Se riscontra che le misure applicate dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza sono sproporzionate l'Agenzia può chiederle di revocare o di adattare tali misure. L'Agenzia e l'autorità nazionale preposte alla sicurezza cooperano al fine di raggiungere una valutazione reciprocamente accettabile. In caso anche l'impresa ferroviaria è coinvolta nel processo. Qualora quest'ultima procedura fallisca la decisione dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza che applica le misure temporanee resta in vigore.

La decisione dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza concernente le misure di sicurezza temporanee è soggetta a sindacato giurisdizionale in conformità dell'articolo 17, paragrafo 3. In tal caso le misure di sicurezza temporanee possono applicarsi sino al termine del sindacato giurisdizionale, fatto salvo il paragrafo 4.

Se la durata delle misure di sicurezza temporanee è superiore a tre mesi l'autorità nazionale preposta alla sicurezza chiede all'Agenzia di limitare o revocare il certificato e si applica la procedura di cui al paragrafo 4.

4 bis bis. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza garantisce la supervisione della conformità dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari, energia e infrastruttura con i requisiti essenziali. Se ritiene che il gestore dell'infrastruttura titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza limita o revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione.

4 bis bis bis. Nel garantire la supervisione dell'efficacia dei sistemi di gestione della sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono sottoporre a supervisione le prestazioni in termini di sicurezza degli attori di cui all'articolo 4, paragrafo 5 e, se del caso, dei centri di formazione di cui alla direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità¹⁷, nella misura in cui le loro attività abbiano un impatto sulla sicurezza ferroviaria. Questa disposizione si applica fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 4, paragrafo 3.

¹⁷ GU L 315 del 3.12.2007, pagg. 51-78.

5. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza degli Stati membri in cui l'impresa ferroviaria esercita la sua attività cooperano per coordinare le loro attività di supervisione riguardanti l'impresa ferroviaria al fine di garantire la condivisione di informazioni essenziali sull'impresa ferroviaria in questione, in particolare per quanto riguarda i rischi noti e la prestazione della stessa in materia di sicurezza. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza comunica tali informazioni anche ad altre pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza e all'Agenzia se constata che l'impresa ferroviaria non adotta le necessarie misure di controllo del rischio.

La cooperazione garantisce che l'attività di supervisione abbia una copertura sufficiente e che siano evitate duplicazioni delle ispezioni e degli audit. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono elaborare un piano di supervisione comune al fine di assicurare che gli audit e le altre ispezioni siano effettuati regolarmente, tenendo conto del tipo e della portata delle attività di trasporto in ciascuno degli Stati membri interessati.

L'Agenzia contribuisce a tali attività di coordinamento elaborando orientamenti.

6. Ciascuna autorità nazionale preposta alla sicurezza può trasmettere notifiche destinate a mettere in guardia i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie in caso di non conformità agli obblighi di cui al paragrafo 1.
7. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza usa le informazioni raccolte dall'Agenzia durante la valutazione del fascicolo di cui all'articolo 10, paragrafo 1 quinquies, lettera a), ai fini della supervisione dell'impresa ferroviaria dopo il rilascio del certificato di sicurezza. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza usa le informazioni raccolte durante la procedura di autorizzazione di sicurezza a norma dell'articolo 12 ai fini della supervisione del gestore dell'infrastruttura.
8. Ai fini del rinnovo dei certificati di sicurezza l'Agenzia o le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza usano, nel caso di certificati di sicurezza rilasciati a norma dell'articolo 10, paragrafo 1 octies, le informazioni raccolte durante le attività di supervisione. Ai fini del rinnovo delle autorizzazioni di sicurezza l'autorità nazionale preposta alla sicurezza usa altresì le informazioni raccolte durante le sue attività di supervisione.

9. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza adottano le disposizioni necessarie per coordinare e garantire lo scambio di tutte le informazioni di cui ai paragrafi 6, 7 e 8.

Articolo 17

Principi che regolano le decisioni

1. L'Agenzia, nel suo ruolo di certificazione, e le autorità nazionali preposte alla sicurezza svolgono i propri compiti in modo aperto, non discriminatorio e trasparente. In particolare, esse acquisiscono il parere di tutte le parti e motivano le proprie decisioni.

Rispondono prontamente alle domande e comunicano le proprie richieste di informazioni senza indugio e adottano le proprie decisioni nei quattro mesi successivi alla fornitura di tutte le informazioni pertinenti. Allorquando svolgono i compiti di cui all'articolo 16, possono chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie o altri organismi qualificati.

Nell'elaborare il quadro normativo nazionale, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza consulta tutti gli attori e le parti interessate coinvolti, compresi i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie, i fabbricanti e i fornitori di servizi di manutenzione, gli utenti e i rappresentanti del personale.

2. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza hanno la facoltà di condurre le ispezioni, gli audit e le indagini necessari per l'assolvimento dei propri compiti e possono accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie nonché, se necessario, degli attori di cui all'articolo 4. L'Agenzia gode degli stessi diritti con riguardo alle imprese ferroviarie quando assolve i propri compiti di certificazione di sicurezza di cui all'articolo 10, paragrafo 1 quinquies.
3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che le decisioni dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza siano soggette a sindacato giurisdizionale.

4. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza procedono ad un attivo scambio di opinioni e di esperienze, in particolare, nell'ambito della rete istituita dall'Agenzia al fine di armonizzare i loro criteri decisionali in tutta l'Unione.
5. [...]

Articolo 18
Relazione annuale

Ogni anno l'autorità nazionale preposta alla sicurezza pubblica una relazione annuale sulle attività svolte nell'anno precedente e la trasmette all'Agenzia entro il 30 settembre. La relazione contiene informazioni circa:

- a) l'evoluzione della sicurezza ferroviaria, compresa una sintesi a livello nazionale dei CSI e in conformità dell'articolo 5, **paragrafo 1**;
- b) le modifiche sostanziali apportate alla legislazione e alla regolamentazione in materia di sicurezza ferroviaria;
- c) l'evoluzione della certificazione di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza;
- d) i risultati e l'esperienza acquisita nella supervisione dell'attività dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, compreso l'esito delle ispezioni e degli audit;
- e) le deroghe decise a norma dell'articolo 15;
- f) [...]
- g) l'esperienza acquisita dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura nell'applicare i pertinenti CSM.

CAPO V

INDAGINI SUGLI INCIDENTI E SUGLI INCONVENIENTI

Articolo 19

Obbligo di indagine

Gli Stati membri provvedono affinché, dopo incidenti gravi nel sistema ferroviario, siano svolte dall'organismo investigativo di cui all'articolo 21 indagini finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione di incidenti.

2. Oltre che sugli incidenti gravi, l'organismo investigativo di cui all'articolo 21 può indagare sugli incidenti e sugli inconvenienti che, in condizioni leggermente diverse, avrebbero potuto determinare incidenti gravi, tra cui guasti tecnici ai sottosistemi di natura strutturale o ai componenti di interoperabilità del sistema ferroviario europeo.

Spetta all'organismo investigativo decidere se indagare o meno in merito ad un siffatto incidente o inconveniente. Nella decisione esso tiene conto dei seguenti elementi:

- a) la gravità dell'incidente o inconveniente;
 - b) se esso fa parte di una serie di incidenti o inconvenienti pertinenti al sistema nel suo complesso;
 - c) l'impatto dell'evento sulla sicurezza ferroviaria;
 - d) le richieste dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza o degli Stati membri.
3. La portata delle indagini e le relative procedure sono stabilite dall'organismo investigativo, tenendo conto degli articoli 20 e 22 e in funzione degli insegnamenti che esso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza.

4. L'inchiesta non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità.

Articolo 20
Status dell'indagine

1. Gli Stati membri definiscono, nel quadro dei rispettivi ordinamenti giuridici, lo status giuridico dell'indagine che consenta agli investigatori incaricati di svolgere il loro compito nel modo più efficiente e nel più breve tempo possibile.
2. Conformemente alla legislazione nazionale, gli Stati membri garantiscono la piena collaborazione delle autorità responsabili delle inchieste giudiziarie e provvedono affinché gli investigatori possano quanto prima accedere alle informazioni e alle prove pertinenti per l'indagine. In particolare è consentito loro di:
 - a) accedere immediatamente al luogo dell'incidente o dell'inconveniente nonché al materiale rotabile coinvolto, alla relativa infrastruttura e agli impianti di segnalamento e di controllo del traffico;
 - b) ottenere immediatamente un elenco degli indizi e la rimozione sotto controllo di rottami, impianti o componenti dell'infrastruttura a fini di esame o di analisi;
 - c) acquisire e utilizzare senza limitazioni il contenuto dei registratori di bordo e delle apparecchiature di registrazione dei messaggi verbali e la registrazione dei dati di funzionamento del sistema di segnalamento e controllo del traffico;
 - d) accedere ai risultati dell'esame dei corpi delle vittime;
 - e) accedere ai risultati dell'esame del personale viaggiante e di ogni altro componente del personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente;
 - f) interrogare il personale ferroviario coinvolto e altri testimoni;
 - g) accedere a qualsiasi informazione o registrazione pertinente in possesso del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie coinvolte, dei soggetti responsabili della manutenzione e dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza.

- 2 bis. L'Agenzia coopera con l'organismo investigativo allorché l'indagine interessa veicoli autorizzati dall'Agenzia o da imprese ferroviarie certificate dall'Agenzia. Appena possibile presenta tutte le informazioni e le registrazioni richieste all'organismo investigativo e fornisce spiegazioni ove richiesto.
3. L'indagine è condotta in modo indipendente rispetto ad ogni eventuale inchiesta giudiziaria.

Articolo 21

Organismo investigativo

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché le indagini sugli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 19 siano svolte da un organismo permanente, che comprende almeno un investigatore in grado di assolvere la funzione di investigatore incaricato in caso di incidente o di inconveniente. Per quanto attiene all'organizzazione, alla struttura giuridica e alle prassi decisionali tale organismo è indipendente da qualsiasi gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria, organismo preposto alla determinazione dei diritti, organismo preposto alla ripartizione delle capacità e organismo di valutazione della conformità, nonché da qualsiasi altro soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con i compiti assegnati all'organismo investigativo. È altresì indipendente funzionalmente dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza, dall'Agenzia e da qualsiasi ente di regolamentazione delle ferrovie.
2. L'organismo investigativo assolve i propri compiti in piena autonomia rispetto agli organismi indicati al paragrafo 1 e ottiene a tal fine sufficienti risorse. Gli investigatori godono di uno status che conferisce loro le garanzie di indipendenza necessarie.
3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a far sì che le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e, se del caso, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza abbiano l'obbligo di notificare immediatamente all'organismo investigativo gli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 19. L'organismo investigativo decide, senza indugio e in ogni caso entro due mesi dal ricevimento della notifica concernente l'incidente o l'inconveniente, se avviare l'indagine.
4. Oltre ai compiti assegnatigli dalla presente direttiva, l'organismo investigativo può indagare su eventi diversi dagli incidenti ed inconvenienti ferroviari, purché tali indagini non compromettano la sua indipendenza.

5. L'organismo investigativo può chiedere, se necessario e purché non ne sia compromessa l'indipendenza di cui al paragrafo 1, l'assistenza degli organismi investigativi di altri Stati membri o dell'Agenzia per consulenza o ispezioni tecniche, analisi o valutazioni.
6. Gli Stati membri possono affidare all'organismo investigativo il compito di indagare su incidenti ed inconvenienti ferroviari diversi da quelli indicati nell'articolo 19.
7. Gli organismi investigativi promuovono un attivo scambio di opinioni e di esperienze al fine di sviluppare metodi investigativi comuni, elaborare principi comuni di sorveglianza dell'attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza e di adeguamento al progresso tecnico e scientifico.

Fatto salvo il paragrafo 1, l'Agenzia sostiene gli organismi investigativi in questo compito.

Articolo 22

Procedura d'indagine

1. Un incidente o un inconveniente di cui all'articolo 19 è oggetto di indagine da parte dell'organismo investigativo dello Stato membro in cui si è verificato. Qualora non sia possibile stabilire in quale Stato membro si sia verificato o qualora si sia verificato in un impianto o nei pressi di un impianto situato al confine fra due Stati membri, gli organismi competenti decidono di comune accordo quale di essi svolge l'indagine oppure decidono di indagare in collaborazione. Nel primo caso, l'altro organismo è autorizzato a partecipare all'indagine e ad avere accesso a tutti i risultati.

Gli organismi investigativi di un altro Stato membro o di altri Stati membri sono, se del caso, invitati a partecipare ad un'indagine:

- ogniqualvolta sia implicata nell'incidente o nell'inconveniente un'impresa ferroviaria che è stabilita e ha ottenuto una licenza di esercizio in uno di questi Stati membri, o
- ogniqualvolta sia implicato nell'incidente o nell'inconveniente un veicolo registrato o mantenuto in uno di questi Stati membri.

Gli organismi investigativi nazionali di Stati membri invitati sono dotati dei poteri necessari che consentono loro, se richiesto, di assistere alla raccolta delle prove per un organismo investigativo di un altro Stato membro.

Agli organismi investigativi nazionali di Stati membri invitati è dato accesso alle informazioni e alle prove necessarie che consentono loro di partecipare effettivamente all'indagine nel debito rispetto della legislazione nazionale sui procedimenti giudiziari.

Il presente paragrafo non osta a che gli Stati membri convengano che in altre circostanze gli organismi pertinenti svolgano le indagini in cooperazione.

2. Per ciascun incidente o inconveniente l'organismo responsabile dell'indagine predispone i mezzi necessari, comprese le risorse operative e tecniche necessarie per lo svolgimento dell'indagine. Si può ricorrere a risorse operative o tecniche all'interno o all'esterno dell'organismo, a seconda del carattere dell'inconveniente o dell'incidente su cui indagare.
3. L'indagine è condotta nella massima trasparenza possibile, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. Il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie coinvolti, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza, l'Agenzia, le vittime e i loro parenti, i proprietari di beni danneggiati, i fabbricanti, i servizi di soccorso intervenuti e i rappresentanti del personale e degli utenti devono poter fornire le informazioni tecniche pertinenti per migliorare la qualità della relazione d'indagine. L'organismo investigativo tiene conto altresì delle ragionevoli esigenze delle vittime e dei loro parenti e li tiene informati in merito ai progressi.
4. L'organismo investigativo conclude i suoi esami sul luogo dell'incidente il più rapidamente possibile, in modo da consentire al gestore dell'infrastruttura di ripristinarla e aprirla al più presto ai servizi di trasporto ferroviario.

Articolo 23

Relazioni

1. L'indagine su un incidente o un inconveniente di cui all'articolo 19 è oggetto di una relazione redatta in forma appropriata rispetto alla tipologia e alla gravità dell'evento e alla pertinenza dei risultati dell'indagine. La relazione precisa la finalità dell'indagine a norma dell'articolo 19, paragrafo 1, e contiene, se del caso, raccomandazioni in materia di sicurezza.
2. L'organismo investigativo pubblica la relazione finale nel più breve tempo possibile e di norma entro dodici mesi dalla data dell'evento. Se la relazione finale non può essere pubblicata entro dodici mesi, l'organismo investigativo pubblica una dichiarazione intermedia almeno ad ogni anniversario dell'incidente, specificando i progressi dell'indagine e le eventuali questioni di sicurezza emerse. La relazione e le raccomandazioni in materia di sicurezza sono trasmesse alle parti interessate di cui all'articolo 22, paragrafo 3, e agli organismi e alle parti interessate negli altri Stati membri.

La Commissione tiene conto dell'esperienza acquisita dagli organismi investigativi e stabilisce, mediante atti di esecuzione, il contenuto principale delle relazioni d'indagine su incidenti e inconvenienti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

3. Entro il 30 settembre di ogni anno l'organismo investigativo pubblica una relazione annuale che riferisce sulle indagini svolte nell'anno precedente, sulle raccomandazioni in materia di sicurezza formulate e sulle azioni intraprese in seguito alle raccomandazioni formulate in precedenza.

Articolo 24

Informazioni da trasmettere all'Agenzia

1. Entro una settimana dalla decisione di aprire un'indagine l'organismo investigativo ne informa l'Agenzia. L'informazione riporta la data, l'ora e il luogo dell'evento, la tipologia di evento e le sue conseguenze in termini di decessi, lesioni e danni materiali.
2. L'organismo investigativo trasmette all'Agenzia una copia della relazione finale di cui all'articolo 23, paragrafo 2, e della relazione annuale di cui all'articolo 23, paragrafo 3.

Articolo 25

Raccomandazioni in materia di sicurezza

1. Le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate da un organismo investigativo non costituiscono in alcun caso una presunzione di colpa o responsabilità per un incidente o inconveniente.
2. Le raccomandazioni sono indirizzate all'autorità nazionale preposta alla sicurezza e, se il loro carattere lo richiede, all'Agenzia, ad altri organismi o autorità dello Stato membro o ad altri Stati membri. Gli Stati membri, le rispettive autorità nazionali preposte alla sicurezza e l'Agenzia adottano, nell'ambito delle rispettive competenze, le misure necessarie per garantire che si tenga debitamente conto delle raccomandazioni in materia di sicurezza emanate dagli organismi investigativi e che, ove opportuno, esse si traducano in misure concrete.
3. L'Agenzia, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza e le altre autorità od organismi o, se del caso, gli altri Stati membri destinatari delle raccomandazioni comunicano all'organismo investigativo almeno periodicamente le misure adottate o previste in rapporto alla raccomandazione.

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 26

Esercizio della delega

[...]

Articolo 27

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 48 della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario]. 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 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 28

Relazioni ed altre azioni dell'Unione

La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio, anteriormente al [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – *cinque anni dopo l'entrata in vigore*] e successivamente ogni cinque anni, una relazione sull'attuazione della presente direttiva, in particolare, ai fini del monitoraggio dell'efficacia delle misure relative al rilascio dei certificati di sicurezza unici.

La relazione è corredata, se del caso, di proposte relative a nuove azioni dell'Unione.

Articolo 29

Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono le norme in materia di sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per la loro attuazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate, non discriminatorie e dissuasive.

Gli Stati membri notificano le relative norme alla Commissione entro la data di cui all'articolo 32, paragrafo 1, e provvedono poi a notificare immediatamente le eventuali modifiche successive.

Articolo 30

Disposizioni transitorie

Gli allegati I, III e V della direttiva 2004/49/CE si applicano fino alla data di applicazione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 5, paragrafo 2, all'articolo 6, paragrafi 2 e 4, all'articolo 9, paragrafo 2 **bis**, all'articolo 14, paragrafo 7, e all'articolo 23, paragrafo 2, della presente direttiva.

Fino al [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – *cinque anni dopo l'entrata in vigore*] le autorità nazionali preposte alla sicurezza continuano a rilasciare i certificati di sicurezza in conformità alle disposizioni della direttiva 2004/49/CE. Tali certificati di sicurezza sono validi fino alla data di scadenza.

Articolo 31

Raccomandazioni e pareri dell'Agenzia

L'Agenzia formula raccomandazioni e pareri, in conformità all'articolo 11 del regolamento [xx sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie], ai fini dell'applicazione della presente direttiva. Allorché l'Unione adotta misure ai sensi della presente direttiva le raccomandazioni e i pareri in questione possono essere presi in considerazione.

Articolo 32
Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi agli articoli [...] ¹⁸ entro [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – *cinque anni dopo la data di entrata in vigore*]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.
2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Esse recano altresì l'indicazione che i riferimenti alle direttive abrogate dalla presente direttiva, contenuti nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative vigenti, si intendono come riferimenti alla presente direttiva. Gli Stati membri determinano le modalità di detto riferimento e la formulazione di detta indicazione.
3. Gli obblighi di recepimento e attuazione della presente direttiva non si applicano alla Repubblica di Cipro e alla Repubblica di Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno dei rispettivi territori.

Tuttavia, non appena un organismo pubblico o privato presenta una domanda ufficiale per la costruzione di una linea ferroviaria in vista del suo esercizio da parte di una o più imprese ferroviarie, lo Stato membro interessato adotta la legislazione atta ad applicare la presente direttiva entro un anno dalla ricezione della domanda.

Articolo 33
Abrogazione

La direttiva 2004/49/CE, quale modificata dalle direttive elencate nell'allegato II, parte A, è abrogata a decorrere dal [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – *cinque anni dopo la data di entrata in vigore*], fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento nella legislazione nazionale e di applicazione delle direttive di cui all'allegato II, parte B.

¹⁸ Riferimenti da adattare in una fase successiva nel contesto della messa a punto dei giuristi-linguisti.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato III.

Articolo 34
Entrata in vigore

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

Gli articoli 10 e 11 si applicano a decorrere dal [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – cinque anni dopo *la data di entrata in vigore*].

Articolo 35
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO I
INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA

[...]

NOTIFICA DELLE NORME NAZIONALI DI SICUREZZA

[nuovo allegato da mettere in relazione con l'articolo 8]

Le norme nazionali di sicurezza notificate a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), comprendono:

1. norme relative agli obiettivi e ai metodi di sicurezza in vigore a livello nazionale;
2. norme relative ai requisiti dei sistemi di gestione e di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie;
3. norme comuni di esercizio della rete ferroviaria non ancora oggetto di una STI, comprese le norme relative ai sistemi di segnalamento e di gestione del traffico;
4. norme che fissano i requisiti relativi a norme di esercizio interne supplementari (norme dell'impresa) che devono essere stabilite dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie;
5. norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo medico e formazione e certificazione, purché non siano ancora oggetto di una STI;
6. norme relative alle indagini su incidenti ed inconvenienti.

PARTE A

Direttiva abrogata con elenco delle modifiche successive
(di cui all'articolo 32)

Direttiva 2004/49/CE	GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.
Direttiva 2008/57/CE	GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.
Direttiva 2008/110/CE	GU L 345 del 23.12.2008, pag. 62.
Direttiva 2009/149/CE della Commissione	GU L 313 del 28.11.2009, pag. 65.
Rettifica della direttiva 2004/49/CE	GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16.

PARTE B

(1) Termini per il recepimento nella legislazione nazionale

(di cui all'articolo 32)

Direttiva	Termine ultimo per il recepimento
2004/49/CE	30 aprile 2006
2008/57/CE	19 luglio 2010
2008/110/CE	24 dicembre 2010
2009/149/CE	18 giugno 2010

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 2004/49/CE	Presente direttiva
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2	Articolo 2
Articolo 3	Articolo 3
Articolo 4	Articolo 4
Articolo 5	Articolo 5
Articolo 6	Articolo 6
Articolo 7	Articolo 7
Articolo 8	Articolo 8
Articolo 9	Articolo 9
Articolo 10	Articolo 10
Articolo 11	Articolo 12
Articolo 12	Articolo 11
Articolo 13	Articolo 13
Articolo 14 bis, paragrafi da 1 a 7	Articolo 14
Articolo 14 bis, paragrafo 8	Articolo 15
Articolo 15	--
Articolo 16	Articolo 16
Articolo 17	Articolo 17
Articolo 18	Articolo 18
Articolo 19	Articolo 19
Articolo 20	Articolo 20

Articolo 21	Articolo 21
Articolo 22	Articolo 22
Articolo 23	Articolo 23
Articolo 24	Articolo 24
Articolo 25	Articolo 25
Articolo 26	--
--	Articolo 26
Articolo 27	Articolo 27
Articolo 28	--
Articolo 29	--
Articolo 30	--
Articolo 31	Articolo 28
Articolo 32	Articolo 29
--	Articolo 30
--	Articolo 31
Articolo 33	Articolo 32
--	Articolo 33
Articolo 34	Articolo 34
Articolo 35	Articolo 35
Allegato I	Allegato I
Allegato II	--
Allegato III	--
Allegato IV	--
Allegato V	--
--	Allegato II
