

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B** ► **C1 DIRETTIVA 2004/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**
del 29 aprile 2004

relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza

(direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) ◀

(GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44)

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <u>M1</u>	Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008	L 191	1	18.7.2008
► <u>M2</u>	Direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2008	L 345	62	23.12.2008
► <u>M3</u>	Direttiva 2009/149/CE della Commissione del 27 novembre 2009	L 313	65	28.11.2009
► <u>M4</u>	Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012	L 343	32	14.12.2012
► <u>M5</u>	Direttiva 2014/88/UE della Commissione del 9 luglio 2014	L 201	9	10.7.2014

Rettificata da:

- **C1** Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (2004/49/CE)
- **C2** Rettifica, GU L 201 del 26.7.2013, pag. 75 (2004/49/CE)
- **C3** Rettifica, GU L 252 del 24.9.2013, pag. 51 (2009/149/CE)

▼B▼C1**DIRETTIVA 2004/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 29 aprile 2004**

relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza

(direttiva sulla sicurezza delle ferrovie)

IL PARLAMENTO EUROPEO ED IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽²⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽⁴⁾, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 23 marzo 2004,

considerando quanto segue:

- (1) Per dar seguito all'impegno assunto con la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie ⁽⁵⁾, e finalizzato alla creazione di un mercato unico dei servizi di trasporto su rotaia, è necessario porre in essere un quadro normativo comune per la sicurezza ferroviaria. Fino ad oggi, gli Stati membri hanno elaborato norme e standard di sicurezza di portata essenzialmente nazionale, basati su concetti tecnici ed operativi nazionali. A ciò si aggiunge il fatto che l'eterogeneità dei principi, dell'approccio e delle culture hanno reso difficile l'eliminazione degli ostacoli tecnici e lo sviluppo di operazioni di trasporto internazionali.
- (2) La direttiva 91/440/CEE, la direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie ⁽⁶⁾ e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di

⁽¹⁾ GU C 126 E del 28.5.2002, pag. 332.

⁽²⁾ GU C 61 del 14.3.2003, pag. 131.

⁽³⁾ GU C 66 del 19.3.2003, pag. 5.

⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo del 14 gennaio 2003 (GU C 38 E del 12.2.2004, pag. 92), posizione comune del Consiglio del 26 giugno 2003 (GU C 270 E dell'11.11.2003, pag. 25) e parere del Parlamento europeo del 23 ottobre 2003 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale). Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 22 aprile 2004 e decisione del Consiglio del 26 aprile 2004.

⁽⁵⁾ GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1).

⁽⁶⁾ GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26).

▼ C1

sicurezza⁽¹⁾ rappresentano le prime fasi del processo di regolamentazione del mercato europeo dei trasporti su rotaia, aprendo il mercato dei servizi internazionali di trasporto ferroviario di merci. Tuttavia, le disposizioni in materia di sicurezza si sono dimostrate insufficienti e sussiste un'eterogeneità dei requisiti di sicurezza che pregiudica il funzionamento ottimale dei trasporti su rotaia nella Comunità. Risulta particolarmente importante armonizzare il contenuto delle norme di sicurezza, la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, le funzioni e il ruolo delle autorità preposte alla sicurezza e le indagini sugli incidenti.

- (3) In molti Stati membri, le metropolitane, i tram e gli altri sistemi di trasporto leggero su rotaia sono soggetti a norme di sicurezza locali o regionali e al controllo di autorità locali o regionali e non ai requisiti comunitari in materia di interoperabilità o rilascio di licenze. I tram sono inoltre spesso soggetti alla normativa sulla sicurezza stradale e potrebbero pertanto non rientrare integralmente nell'ambito di applicazione di norme sulla sicurezza ferroviaria. Per queste ragioni e in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato, gli Stati membri dovrebbero poter escludere detti sistemi di trasporto su rotaia locali dall'ambito di applicazione della presente direttiva.
- (4) I livelli di sicurezza del sistema ferroviario comunitario sono generalmente elevati, in particolare rispetto a quelli del trasporto su strada. Nell'attuale fase di ristrutturazione, che separerà le funzioni di compagnie ferroviarie precedentemente integrate e porterà il settore delle ferrovie da un ambito di autoregolamentazione ad un ambito di regolamentazione pubblica, è importante che sia almeno mantenuta la sicurezza. Ove ragionevolmente praticabile, la sicurezza dovrebbe essere ulteriormente migliorata alla luce del progresso tecnico e scientifico e tutelando la competitività del modo di trasporto su rotaia.
- (5) Tutti gli operatori del sistema ferroviario, gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie, dovrebbero assumere la piena responsabilità per la sicurezza della propria parte del sistema. Ogniqualvolta appropriato, essi dovrebbero cooperare nell'attuare le misure di controllo del rischio. Gli Stati membri dovrebbero operare una netta distinzione fra tale immediata responsabilità in materia di sicurezza e il compito delle autorità preposte alla sicurezza di elaborare un quadro normativo nazionale e di vigilare sulle prestazioni degli operatori.
- (6) La responsabilità dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie relativa al funzionamento dei sistemi ferroviari non esclude che altri attori quali fabbricanti, fornitori di servizi di manutenzione, addetti alla manutenzione dei vagoni, fornitori di servizi, ed enti appaltanti si assumano la responsabilità dei loro prodotti o servizi ai sensi delle disposizioni della direttiva

⁽¹⁾ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata dalla decisione 2002/844/CE della Commissione (GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30).

▼ C1

96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità ⁽¹⁾ e alla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ⁽²⁾ o di altra legislazione comunitaria pertinente.

- (7) I requisiti in materia di sicurezza dei sottosistemi delle reti ferroviarie transeuropee sono stabiliti dalla direttiva 96/48/CE e dalla direttiva 2001/16/CE. Tuttavia, dette direttive non definiscono requisiti comuni a livello di sistema e non approfondiscono il tema della regolamentazione, della gestione e della supervisione della sicurezza. Una volta che le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) avranno stabilito i livelli minimi di sicurezza dei sottosistemi risulterà sempre più importante fissare obiettivi di sicurezza anche a livello di sistema.
- (8) Per garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza e, se e quando necessario e ragionevolmente praticabile, per migliorarlo, dovrebbero essere progressivamente introdotti obiettivi comuni di sicurezza (CST) e metodi comuni di sicurezza (CSM). Essi dovrebbero fornire strumenti di valutazione del livello di sicurezza e delle prestazioni degli operatori a livello comunitario e degli Stati membri.
- (9) Le informazioni sulla sicurezza del sistema ferroviario sono scarse e generalmente inaccessibili al pubblico. È pertanto necessario creare indicatori comuni di sicurezza (CSI) per valutare che il sistema sia conforme ai CST e per facilitare il monitoraggio delle prestazioni in materia di sicurezza ferroviaria. Tuttavia, le definizioni nazionali relative ai CSI possono applicarsi per un periodo transitorio e si dovrebbe pertanto tenere debito conto del grado di sviluppo di definizioni comuni dei CSI quando è messa a punto la prima serie di CST.
- (10) Le norme nazionali di sicurezza, spesso fondate su standard tecnici nazionali, dovrebbero gradualmente essere sostituite da norme fondate su standard comuni, sviluppati sulla base delle STI. L'introduzione di nuove norme nazionali specifiche che non siano fondate su tali standard comuni deve essere limitata al minimo. Le nuove norme nazionali dovrebbero essere conformi alla normativa comunitaria e favorire il passaggio ad un approccio comune alla sicurezza ferroviaria. Tutte le parti interessate dovrebbero pertanto essere consultate prima che uno Stato membro adotti una norma nazionale di sicurezza che imponga un livello di sicurezza più elevato che i CST. In tali casi, il nuovo progetto di norma dovrebbe essere oggetto di un esame da parte della Commissione, che dovrebbe adottare una decisione qualora risultasse che il progetto di norma non è conforme alla legislazione comunitaria o costituisce un mezzo di discriminazione arbitraria o una restrizione dissimulata alle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri.
- (11) La situazione attuale, nella quale vigono ancora norme di sicurezza nazionali, dovrebbe essere vista come fase di transizione verso una situazione nella quale a termine saranno in vigore norme europee.

⁽¹⁾ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6.

⁽²⁾ GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.

▼ C1

- (12) L'elaborazione dei CST, CSM e CSI e la necessità di facilitare il processo verso un approccio comune alla sicurezza ferroviaria richiedono un supporto tecnico a livello comunitario. L'Agenzia ferroviaria europea istituita dal regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ è incaricata di formulare raccomandazioni in materia di CST, CSM e CSI e di ulteriori misure di armonizzazione nonché di monitorare l'evoluzione della sicurezza ferroviaria nella Comunità.
- (13) 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 comunitari e contenga elementi comuni. Le informazioni sulla sicurezza e l'attuazione del sistema di gestione della sicurezza dovrebbero essere sottoposte all'autorità preposta alla sicurezza nello Stato membro interessato.
- (14) Il sistema di gestione della sicurezza dovrebbe tener conto del fatto che la direttiva 89/391/CE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro ⁽²⁾, e le relative direttive particolari sono pienamente applicabili alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori del settore ferroviario. Il sistema di gestione della sicurezza dovrebbe anche tener conto della direttiva 96/49/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia ⁽³⁾.
- (15) 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. I certificati di sicurezza dovrebbero 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 del settore. Per i servizi di trasporto internazionale dovrebbe essere sufficiente approvare il sistema di gestione della sicurezza in uno Stato membro e attribuire all'approvazione validità comunitaria. La conformità alle norme nazionali dovrebbe essere subordinata a un'ulteriore certificazione in ciascuno Stato membro. L'obiettivo finale dovrebbe essere quello di istituire un certificato di sicurezza comune con validità comunitaria.
- (16) Oltre che ai requisiti di sicurezza descritti nel certificato di sicurezza, le imprese ferroviarie titolari di una licenza di esercizio devono rispettare i requisiti nazionali, compatibili con il diritto comunitario e applicati in modo non discriminatorio, in materia di salute, sicurezza, condizioni sociali, incluse le disposizioni giuridiche relative al periodo di guida, e di diritto dei lavoratori e dei consumatori di cui agli articoli 6 e 12 della direttiva 95/18/CE.

⁽¹⁾ Cfr. pagina 3 della presente Gazzetta ufficiale.

⁽²⁾ GU L 183 del 29.6.1989, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2003/29/CE della Commissione (GU L 90 dell'8.4.2003, pag. 47).

▼ C1

- (17) Ciascun gestore dell'infrastruttura ha la responsabilità centrale per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento della sua rete ferroviaria. Parallelamente alla certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie il gestore dell'infrastruttura dovrebbe essere soggetto all'autorizzazione di sicurezza da parte dell'autorità preposta alla sicurezza per quanto concerne il suo sistema di gestione della sicurezza e altre disposizioni finalizzate al rispetto dei requisiti di sicurezza.
- (18) Gli Stati membri dovrebbero sforzarsi di assistere le imprese ferroviarie che intendono accedere al mercato. In particolare dovrebbero fornire loro informazioni e rispondere prontamente alle richieste di certificazione della sicurezza. Per le imprese ferroviarie che assicurano servizi di trasporto internazionale è importante che le procedure siano analoghe nei diversi Stati membri. Anche se in un primo tempo il certificato di sicurezza conterrà elementi nazionali, dovrebbe comunque essere possibile armonizzarne le parti comuni e facilitare l'elaborazione di un modello comune.
- (19) La certificazione del personale viaggiante e l'autorizzazione alla messa in servizio del materiale rotabile già in servizio per le differenti reti nazionali costituiscono spesso un ostacolo insormontabile per i nuovi operatori. Gli Stati membri dovrebbero assicurarsi che 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 richiedono un certificato di sicurezza. Si dovrebbe elaborare una procedura comune di autorizzazione alla messa in servizio del materiale rotabile in servizio.
- (20) I tempi di guida e di riposo dei macchinisti e dell'altro personale viaggiante addetto a mansioni di sicurezza essenziali hanno un forte impatto sul livello di sicurezza del sistema ferroviario. Tali aspetti rientrano negli articoli da 137 a 139 del trattato e sono già soggetti a un negoziato fra le parti sociali in seno al comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE ⁽¹⁾.
- (21) Lo sviluppo di un sistema ferroviario comunitario sicuro richiede l'istituzione di condizioni armonizzate per la concessione di appropriate patenti ai macchinisti, nonché al personale viaggiante addetto a compiti di sicurezza; la Commissione ha annunciato l'intenzione di presentare prossimamente una nuova legislazione in materia. Per quanto riguarda l'altro personale addetto a mansioni di sicurezza essenziali, le relative qualifiche sono state già specificate dalle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.
- (22) Come parte del nuovo quadro normativo comune in materia di sicurezza ferroviaria, tutti gli Stati membri dovrebbero istituire autorità nazionali con compiti di regolamentazione e supervisione della sicurezza ferroviaria. Per agevolare la cooperazione a livello comunitario, occorrerebbe attribuire a queste autorità le

⁽¹⁾ Decisione 98/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo (GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27).

▼ C1

stesse funzioni e competenze minime. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero godere di un elevato livello di autonomia. Esse dovrebbero svolgere le proprie funzioni in modo trasparente e non discriminatorio per contribuire alla creazione di un sistema ferroviario comunitario unico e dovrebbero cooperare per coordinare i rispettivi criteri decisionali, in particolare per quanto riguarda la certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie che svolgono servizi di trasporto internazionale.

- (23) 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 potrebbero essere precursori significativi di incidenti gravi e dovrebbero pertanto formare oggetto anch'essi di un'indagine di sicurezza, quando è necessario.
- (24) L'indagine di sicurezza dovrebbe essere separata dall'indagine giudiziaria relativa allo stesso inconveniente, pur godendo 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 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.
- (25) 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 comunitario. Le raccomandazioni in materia di sicurezza dovrebbero essere attuate dai destinatari e le azioni intraprese essere comunicate all'organismo investigativo.
- (26) Poiché gli scopi dell'azione proposta, 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 a livello comunitario di obiettivi comuni di sicurezza, metodi comuni di sicurezza, indicatori comuni di sicurezza e requisiti comuni dei certificati di sicurezza, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni dell'azione, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

▼ C1

- (27) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾.
- (28) La presente direttiva mira a riorganizzare e a riunire la pertinente normativa comunitaria in materia di sicurezza ferroviaria. Di conseguenza, dovrebbero essere abrogate le disposizioni in materia di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie precedentemente stabilite dalla direttiva 2001/14/CE, insieme a tutti i riferimenti alla certificazione della sicurezza. La direttiva 95/18/CE prevedeva disposizioni in materia di qualifiche di sicurezza del personale operativo e di sicurezza del materiale rotabile che sono coperte dai requisiti in materia di certificazione della sicurezza della presente direttiva e non dovrebbero quindi fare più parte dei requisiti per ottenere una licenza. Un'impresa ferroviaria titolare di una licenza di esercizio dovrebbe essere in possesso di un certificato di sicurezza per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria.
- (29) Gli Stati membri dovrebbero stabilire le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni della presente direttiva e provvedere alla loro applicazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I**DISPOSIZIONI INTRODUTTIVE***Articolo 1***Finalità**

La presente direttiva è intesa a sviluppare e a migliorare la sicurezza del sistema ferroviario comunitario 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 i soggetti interessati,
- c) lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza e di metodi comuni di sicurezza per consentire una maggiore armonizzazione delle norme nazionali,
- d) l'istituzione in ciascuno Stato membro di un'autorità 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.

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

▼ C1*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 ed operativa. 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 e i gestori dell'infrastruttura.
2. Gli Stati membri possono escludere dalle misure che adottano in esecuzione della presente direttiva:
 - a) metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;
 - b) le reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché le imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti;
 - c) l'infrastruttura ferroviaria privata utilizzata esclusivamente dal proprietario dell'infrastruttura per le sue operazioni di trasporto di merci;

▼ M2

- d) veicoli storici che circolano sulle reti nazionali sempre che siano conformi alle norme e ai regolamenti di sicurezza nazionale al fine di assicurare la sicurezza della circolazione dei veicoli stessi;
- e) ferrovie storiche, museali e turistiche che operano su una propria rete, compresi le officine di manutenzione, i veicoli e il personale che vi lavora.

▼ C1*Articolo 3***Definizioni**

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) «sistema ferroviario»: l'insieme dei sottosistemi di natura strutturale e funzionale, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, nonché la gestione e l'esercizio del sistema nel suo complesso;
- b) «gestore dell'infrastruttura»: qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria o di parte di essa, quale definita dall'articolo 3 della direttiva 91/440/CEE, compresa eventualmente la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura. I compiti di gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese;
- c) «impresa ferroviaria»: qualsiasi impresa ferroviaria quale definita dalla direttiva 2001/14/CE e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o di passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;

▼ C1

- d) «specifiche tecniche di interoperabilità (STI)»: le specifiche di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità dei sistemi ferroviari transeuropei convenzionale e ad alta velocità, quali definiti nella direttiva 96/48/CE e nella direttiva 2001/16/CE;
- e) «obiettivi comuni di sicurezza (CST)»: i livelli di sicurezza che devono almeno essere raggiunti 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) e dal sistema nel suo complesso, espressi in criteri di accettazione del rischio;
- f) «metodi comuni di sicurezza (CSM)»: i metodi che devono essere elaborati per descrivere come valutare i livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza;
- g) «autorità preposta alla sicurezza»: l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti riguardanti la sicurezza ferroviaria ai sensi della presente direttiva o qualsiasi organismo binazionale a cui gli Stati membri assegnano tali compiti per garantire un regime di sicurezza unificato per l'infrastruttura transfrontaliera specializzata;
- h) «norme nazionali di sicurezza»: tutte le norme contenenti obblighi in materia di sicurezza ferroviaria, prescritte a livello di Stato membro e applicabili a più di un'impresa ferroviaria, indipendentemente dall'organismo che le emana;
- i) «sistema di gestione della sicurezza»: l'organizzazione e i provvedimenti 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 e 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 analogo avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; «seri danni», 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, associato alla circolazione dei treni e avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio;

▼ C1

- 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) «Agenzia»: l'Agenzia ferroviaria europea, vale a dire l'Agenzia comunitaria per la sicurezza e l'interoperabilità ferroviarie;
- q) «organismi notificati»: gli organismi incaricati di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istruire la procedura di verifica «CE» dei sottosistemi, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE;
- 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 convenzionale o ad alta velocità, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE. Il concetto di «componente» comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software;

▼ M2

- 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 (RIN) di cui all'articolo 33 della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione)⁽¹⁾, (in seguito denominata «direttiva sull'interoperabilità ferroviaria»);
- t) «soggetto responsabile della manutenzione»: soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, registrato in quanto tale nel RIN;
- u) «veicolo»: veicolo ferroviario adibito alla circolazione con le proprie ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione. Il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali o di parti di tali sottosistemi.

▼ C1

CAPO II

SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA

*Articolo 4***Sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria**

1. Gli Stati membri garantiscono il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza

⁽¹⁾ GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

▼ C1

ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione della normativa comunitaria, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi.

Gli Stati membri provvedono affinché l'emanazione, l'applicazione e il controllo dell'applicazione delle norme di sicurezza avvengano in maniera trasparente e non discriminatoria, incoraggiando lo sviluppo di un sistema di trasporto ferroviario europeo unico.

2. Gli Stati membri provvedono affinché le disposizioni relative allo sviluppo e al miglioramento della sicurezza ferroviaria tengano conto dell'esigenza di un approccio sistemico.

3. Gli Stati membri 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, obbligandoli a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando reciprocamente, ad applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali e ad istituire i sistemi di gestione della sicurezza ai sensi della presente direttiva.

Fatta salva la responsabilità civile ai sensi delle disposizioni giuridiche degli Stati membri, ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile 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 terzi.

4. Resta impregiudicata la responsabilità di ciascun fabbricante, fornitore di servizi di manutenzione, ► **M2** detentore ◀, fornitore di servizi o ente appaltante, di assicurare che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti siano conformi ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e/o dal gestore delle infrastrutture in modo sicuro.

*Articolo 5***Indicatori comuni di sicurezza**

1. Per facilitare la valutazione della realizzazione dei 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 preposte alla sicurezza di cui all'articolo 18.

Il primo anno di riferimento per i CSI è il 2006; essi saranno oggetto della relazione annuale dell'anno successivo.

I CSI sono stabiliti secondo quanto indicato nell'allegato I.

▼ M2

2. Anteriormente al 30 aprile 2009, l'allegato I è soggetto a revisione, in particolare al fine di includervi le definizioni comuni dei CSI e metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 *bis*.

▼ C1*Articolo 6***Metodi comuni di sicurezza**▼ M2

1. Anteriormente al 30 aprile 2008 la Commissione adotta una prima serie di CSM, che comprende almeno i metodi descritti nel paragrafo 3, lettera a). Essi sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Anteriormente al 30 aprile 2010 la Commissione adotta una seconda serie di CSM, che contempla la restante parte dei metodi descritti nel paragrafo 3. Essi sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Le suddette misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 *bis*.

▼ C1

2. I progetti di CSM e i progetti riveduti di CSM sono elaborati dall'Agenzia sulla base di mandati conferiti secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

I progetti di CSM si basano su un esame dei metodi esistenti negli Stati membri.

3. I CSM descrivono come siano valutati il livello di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza, elaborando e definendo:

- a) metodi di valutazione del rischio e di valutazione,
- b) metodi per valutare la conformità ai requisiti dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 10 e 11,
- e

▼ M2

c) qualora non siano contemplati dalle STI, metodi atti a verificare che i sottosistemi strutturali del sistema ferroviario siano gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali loro applicabili.

4. I CSM sono soggetti a revisioni periodiche, tenendo conto dell'esperienza acquisita con la loro applicazione e dell'evoluzione globale della sicurezza ferroviaria e degli obblighi imposti agli Stati membri di cui all'articolo 4, paragrafo 1. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 *bis*.

▼ C1

5. Gli Stati membri apportano tutte le necessarie modifiche alle loro norme di sicurezza nazionali, alla luce dell'adozione dei CSM e delle loro revisioni.

*Articolo 7***Obiettivi comuni di sicurezza**

1. I CST sono sviluppati, adottati e riveduti secondo le procedure di cui al presente articolo.

2. I progetti di CST e i progetti riveduti di CST sono redatti dall'agenzia sulla base di mandati conferiti secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

▼ C1

3. ► M2 La prima serie di progetti di CST si basa su un esame degli obiettivi esistenti e dei risultati conseguiti dagli Stati membri in materia di sicurezza e garantisce che l'attuale sicurezza del sistema ferroviario non sia ridotta in nessuno Stato membro. Essi sono adottati dalla Commissione anteriormente al 30 aprile 2009 e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 *bis*.

La seconda serie di progetti di CST si basa sull'esperienza acquisita con la prima serie di CST e la relativa attuazione. Essi riflettono tutti i settori prioritari in cui la sicurezza deve essere migliorata ulteriormente. Essi sono adottati dalla Commissione anteriormente al 30 aprile 2011 e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 *bis*. ◀

Tutte le proposte di progetti e di progetti riveduti di CST riflettono gli obblighi imposti agli Stati membri dall'articolo 4, paragrafo 1. Tali proposte sono corredate di una stima dei costi e dei benefici che indichi il loro probabile impatto per tutti gli operatori e gli agenti economici coinvolti, nonché l'impatto sull'accettazione del rischio da parte della società. Esse contengono, se necessario, un calendario per la loro graduale attuazione, in particolare per tener conto della natura e della portata dell'investimento necessario alla loro applicazione. I progetti analizzano il possibile impatto sulle STI per i sottosistemi e contengono, se del caso, proposte di modifica delle stesse.

4. I CST definiscono in particolare i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dalle diverse parti del sistema ferroviario e dal sistema nel suo insieme in ogni Stato membro, espressi in criteri di accettazione del rischio per:

- 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 esposte le persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari;
- b) i rischi per la società.

▼ M2

5. I CST sono soggetti a revisioni periodiche, tenendo conto dello sviluppo globale della sicurezza ferroviaria. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 *bis*.

▼ C1

6. Gli Stati membri apportano tutte le necessarie modifiche alle rispettive norme di sicurezza nazionali al fine di attuare almeno i CST e tutti i CST riveduti, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi. Essi notificano dette norme alla Commissione ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3.

▼ C1*Articolo 8***Norme nazionali di sicurezza**

1. In applicazione della presente direttiva gli Stati membri stabiliscono norme nazionali di sicurezza vincolanti e provvedono affinché siano pubblicate e messe a disposizione di tutti i gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, di chiunque richieda un certificato di sicurezza e di chiunque richieda un'autorizzazione di sicurezza in un linguaggio chiaro e accessibile agli interessati.

2. Anteriormente al 30 aprile 2005 gli Stati membri notificano alla Commissione tutte le pertinenti norme nazionali di sicurezza in vigore, ai sensi dell'allegato II, indicandone l'ambito di applicazione.

La notifica contiene altresì informazioni relative al contenuto principale delle norme con i relativi riferimenti giuridici, al tipo di strumento legislativo e all'organismo o organizzazione preposta alla pubblicazione.

3. Entro quattro anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, l'Agenzia valuta il modo in cui le norme nazionali di sicurezza sono pubblicate e messe a disposizione in conformità del paragrafo 1. Essa formula inoltre appropriate raccomandazioni all'indirizzo della Commissione per la pubblicazione di tali norme al fine di rendere tali informazioni più facilmente accessibili.

4. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione di ogni modifica delle norme nazionali di sicurezza notificate e di qualsiasi nuova norma di sicurezza eventualmente adottata, salvo se la norma riguarda esclusivamente l'attuazione delle STI.

5. Per limitare al massimo l'introduzione di nuove norme nazionali specifiche, ed evitando in tal modo la creazione di ulteriori ostacoli, e per consentire la progressiva armonizzazione delle norme di sicurezza, la Commissione vigila sull'introduzione di nuove norme nazionali di sicurezza da parte degli Stati membri.

6. Qualora, dopo l'adozione dei CST, uno Stato membro intenda introdurre una nuova norma nazionale di sicurezza che prescriva un livello di sicurezza superiore ai CST, o qualora uno Stato membro intenda introdurre una nuova norma nazionale di sicurezza che può riguardare operazioni di imprese ferroviarie di altri Stati membri nel territorio dello Stato membro interessato, lo Stato membro consulta a tempo debito tutte le parti interessate e si applica la procedura di cui al paragrafo 7.

7. Lo Stato membro presenta il progetto di norma di sicurezza alla Commissione, indicando le ragioni per introdurla.

La Commissione, se giudica che il progetto di norma di sicurezza è incompatibile con i CSM o con la realizzazione almeno dei CST, o che costituisce un mezzo di discriminazione arbitraria o una dissimulata restrizione delle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri, adotta una decisione indirizzata allo Stato membro interessato, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

La Commissione, se nutre seri dubbi sulla compatibilità del progetto di norma di sicurezza con i CSM o con la realizzazione almeno dei CST, o se ritiene che esso costituisca un mezzo di discriminazione arbitraria o una restrizione dissimulata alle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri, informa senza indugi lo Stato membro interessato, il quale sospende l'adozione, l'entrata in vigore o l'attuazione della norma finché non viene adottata una decisione entro sei mesi, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

▼C1*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 alle norme di sicurezza nazionali di cui all'articolo 8 e all'allegato II, nonché ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI, e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM.

2. Il sistema di gestione della sicurezza soddisfa i requisiti e contiene gli elementi di cui all'allegato III, adattati in funzione del carattere, delle dimensioni 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, 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 terzi.

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 e delle norme nazionali di sicurezza e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza. Il sistema, inoltre, è concepito 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 30 giugno di ogni anno tutti i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'autorità 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'allegato I, 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.

CAPO III

CERTIFICAZIONE E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA*Articolo 10***Certificati di sicurezza**

1. Per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria un'impresa ferroviaria deve essere titolare di un certificato di sicurezza di cui al presente capo. Il certificato di sicurezza può valere per l'intera rete ferroviaria di uno Stato membro o soltanto per una parte delimitata.

▼ M2

Scopo del certificato di sicurezza è fornire la prova che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è pertanto in grado di soddisfare i requisiti delle STI, di altre pertinenti disposizioni della normativa comunitaria e delle norme nazionali di sicurezza ai fini del controllo dei rischi e della prestazione di servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza.

▼ C1

2. Il certificato di sicurezza comprende:

a) la certificazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria, di cui all'articolo 9 e all'allegato III,

e

▼ M2

b) la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la prestazione, in condizioni di sicurezza, dei suoi servizi sulla rete in questione. Detti requisiti possono riguardare l'applicazione delle STI e delle norme nazionali di sicurezza, ivi comprese le norme per il funzionamento della rete, l'accettazione dei certificati del personale e l'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli utilizzati dall'impresa ferroviaria. La certificazione è basata sulla documentazione trasmessa dall'impresa ferroviaria ai sensi dell'allegato IV.

▼ C1

3. L'autorità preposta alla sicurezza nello Stato membro in cui l'impresa ferroviaria inizia la propria attività rilascia la certificazione a norma del paragrafo 2.

La certificazione rilasciata a norma del paragrafo 2 deve specificare il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto. La certificazione rilasciata a norma del paragrafo 2, lettera a), è valida in tutto il territorio della Comunità per le attività di trasporto ferroviario equivalenti.

4. L'autorità preposta alla sicurezza nello Stato membro in cui l'impresa ferroviaria intende effettuare servizi supplementari di trasporto ferroviario rilascia la certificazione nazionale aggiuntiva necessaria a norma del paragrafo 2, lettera b).

5. Il certificato di sicurezza è rinnovato a richiesta dell'impresa ferroviaria ad intervalli non superiori a cinque anni. Esso è aggiornato parzialmente o integralmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attività cambia in modo sostanziale.

Il titolare del certificato di sicurezza informa senza indugio la competente autorità preposta alla sicurezza in merito ad ogni modifica rilevante delle condizioni che hanno consentito il rilascio della parte pertinente del certificato. Il titolare notifica inoltre alla competente autorità preposta alla sicurezza l'assunzione di nuove categorie di personale o l'acquisizione di nuove tipologie di materiale rotabile.

L'autorità preposta alla sicurezza può prescrivere la revisione della parte pertinente del certificato di sicurezza in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo sulla sicurezza.

Se ritiene che il titolare del certificato di sicurezza non soddisfi più le condizioni per la certificazione che è stata rilasciata, l'autorità preposta alla sicurezza revoca la parte a) e/o b) del certificato, motivando la propria decisione. L'autorità preposta alla sicurezza che abbia revocato una certificazione nazionale aggiuntiva rilasciata a norma del paragrafo 4 informa celermente della sua decisione l'autorità preposta alla sicurezza che ha rilasciato la certificazione a norma del paragrafo 2, lettera a).

▼ **C1**

Parimenti l'autorità preposta alla sicurezza deve revocare il certificato di sicurezza se risulta che il titolare del certificato stesso non ne ha fatto l'uso previsto durante l'anno successivo al rilascio dello stesso.

6. L'autorità preposta alla sicurezza notifica entro un mese all'Agenzia il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca dei certificati di sicurezza di cui al paragrafo 2, lettera a). La notifica riporta la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validità del certificato di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

7. Anteriormente al 30 aprile 2009, l'Agenzia valuta gli sviluppi della certificazione di sicurezza e presenta alla Commissione una relazione contenente raccomandazioni su una strategia di passaggio ad un certificato di sicurezza comunitario unico. La Commissione adotta le opportune misure di esecuzione di dette raccomandazioni.

*Articolo 11***Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura**

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

L'autorizzazione di sicurezza comprende:

a) l'autorizzazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 9 e all'allegato III,

e

b) l'autorizzazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dal gestore dell'infrastruttura per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento 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 rinnovata a richiesta del gestore dell'infrastruttura ad intervalli non superiori a cinque anni. Essa è aggiornata parzialmente o integralmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali all'infrastruttura, al segnalamento o alla fornitura di energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Il titolare dell'autorizzazione di sicurezza informa senza indugio l'autorità preposta alla sicurezza in merito ad ogni modifica apportata.

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

Se ritiene che il titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'autorità preposta alla sicurezza revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione.

3. L'autorità preposta alla sicurezza notifica entro un mese all'Agenzia 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.

▼ C1*Articolo 12***Requisiti per la domanda di certificazione della sicurezza e di autorizzazione di sicurezza**

1. L'autorità preposta alla sicurezza decide in merito ad una domanda di certificazione della sicurezza o di autorizzazione di sicurezza senza indugio e in ogni caso non oltre quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni prescritte e delle informazioni supplementari da essa eventualmente richieste. Se il richiedente è tenuto a trasmettere informazioni supplementari, esse sono trasmesse quanto prima.

2. Per facilitare la costituzione di nuove imprese ferroviarie e la presentazione di domande da parte di imprese ferroviarie provenienti da altri Stati membri, l'autorità preposta alla sicurezza emana linee guida dettagliate sulle modalità per ottenere un certificato di sicurezza. L'autorità elenca tutti i requisiti necessari ai fini dell'articolo 10, paragrafo 2, e mette a disposizione dei richiedenti tutta la documentazione pertinente.

Sono messe a disposizione delle imprese ferroviarie che richiedono un certificato di sicurezza per servizi su una parte delimitata di un'infrastruttura linee guida specifiche che individuano specificamente le norme applicabili alla parte di infrastruttura in oggetto.

3. È messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti un fascicolo informativo contenente la descrizione e la spiegazione dei requisiti per il certificato di sicurezza e l'elenco dei documenti da produrre. Tutte le domande di certificati di sicurezza sono presentate nella lingua richiesta dall'autorità preposta alla sicurezza.

*Articolo 13***Accesso alle strutture di formazione**

1. Gli Stati membri provvedono affinché le imprese ferroviarie che richiedono un certificato di sicurezza beneficino di un accesso equo e non discriminatorio alle strutture di formazione per i macchinisti e il personale viaggiante, qualora tale formazione faccia parte dei requisiti previsti per ottenere un certificato di sicurezza.

La formazione impartita deve comprendere 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.

Gli Stati membri provvedono inoltre affinché i gestori dell'infrastruttura e il loro personale addetto a compiti di sicurezza essenziali beneficino di un accesso equo e non discriminatorio alle strutture di formazione.

Qualora la formazione non preveda esami e la concessione di certificati, gli Stati membri provvedono affinché le imprese ferroviarie abbiano accesso a tale certificazione se ciò è un requisito per ottenere il certificato di sicurezza.

L'autorità preposta alla sicurezza provvede affinché la prestazione di servizi di formazione o, se del caso, la concessione di certificati soddisfino i requisiti di sicurezza contenuti nelle STI o nelle norme nazionali di sicurezza di cui all'articolo 8 e all'allegato II.

▼ C1

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 devono essere 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. In tutti i casi, ogni impresa ferroviaria ed ogni gestore di infrastrutture è responsabile del livello di formazione e delle qualifiche del suo personale incaricato di attività relative alla sicurezza di cui all'articolo 9 e all'allegato III.

▼ M1**▼ M2***Articolo 14 bis***Manutenzione dei veicoli**

1. A ciascun veicolo prima della messa in servizio o dell'utilizzo sulla rete, è assegnato un soggetto responsabile della manutenzione registrato nel RIN conformemente all'articolo 33 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria.

2. Il soggetto responsabile della manutenzione può essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un detentore.

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 assicura che i veicoli della cui manutenzione è responsabile siano in grado di circolare in condizioni di sicurezza mediante un sistema di manutenzione. A tal fine, il soggetto responsabile della manutenzione assicura che i veicoli siano mantenuti in conformità con:

- a) il diario di manutenzione di ciascun veicolo;
- b) i requisiti in vigore, incluse le norme in materia di manutenzione e le disposizioni STI.

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

4. Nel caso di vagoni merci, ciascun soggetto responsabile della manutenzione deve essere certificato da un organismo accreditato o riconosciuto a norma del paragrafo 5 o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Il processo di accreditamento deve essere fondato su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità, quali la serie di norme europee EN 45 000. Il processo di riconoscimento si basa anch'esso su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità.

Laddove il soggetto responsabile della certificazione sia un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, il rispetto dei requisiti da adottare a norma del paragrafo 5 deve essere verificato dalla pertinente autorità nazionale preposta alla sicurezza secondo le procedure di cui agli articoli 10 o 11 ed essere confermato sui certificati specificati in tali procedure.

▼ M2

5. In base ad una raccomandazione dell'Agenzia, la Commissione adotta, entro 24 dicembre 2010, una misura che introduce un sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione per i vagoni merci. I certificati rilasciati in base a tale sistema confermano il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 3.

La misura include i requisiti riguardanti:

- a) il sistema di manutenzione istituito dal soggetto;
- b) il formato e la validità del certificato rilasciato al soggetto;
- c) i criteri per l'accreditamento o il riconoscimento dell'organismo o degli organismi responsabili del rilascio dei certificati e che assicurano i controlli necessari al funzionamento del sistema di certificazione;
- d) la data di applicazione del sistema di certificazione, incluso un periodo di transizione di un anno per i soggetti incaricati della manutenzione già esistenti.

Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 *bis*.

La Commissione, sulla base di una raccomandazione dell'Agenzia, entro il 24 dicembre 2018, riesamina la presente misura al fine di includervi tutti i veicoli e di aggiornare, ove necessario, il sistema di certificazione applicabile ai vagoni merci.

6. I certificati rilasciati a norma del paragrafo 5 sono validi in tutta la Comunità.

7. L'Agenzia valuta il processo di certificazione posto in atto a norma del paragrafo 5 presentando una relazione alla Commissione entro tre anni dall'entrata in vigore della misura in questione.

8. Gli Stati membri possono decidere di adempiere all'obbligo di identificare il soggetto responsabile della manutenzione e della sua certificazione mediante misure alternative 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 della Comunità e per il quale il soddisfacimento dei requisiti di cui al paragrafo 3 è garantito da accordi internazionali con paesi terzi;
- c) veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, 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.

Tali misure alternative saranno attuate mediante deroghe concesse dalle autorità nazionali per la sicurezza competenti:

- a) all'atto della registrazione dei veicoli a norma dell'articolo 33 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, per quanto riguarda l'identificazione del soggetto responsabile della manutenzione;

▼ M2

- b) per il rilascio di certificati di sicurezza e autorizzazioni a imprese ferroviarie e gestori delle infrastrutture a norma degli articoli 10 e 11 della presente direttiva, per quanto riguarda l'identificazione o la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione.

Tali deroghe saranno identificate e motivate nella relazione annuale sulla sicurezza di cui all'articolo 18 della presente direttiva. Laddove risulti che si stiano correndo rischi indebiti di sicurezza sul sistema ferroviario comunitario, 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.

▼ C1*Articolo 15***Armonizzazione dei certificati di sicurezza**

1. Anteriormente al 30 aprile 2009 si adottano, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, le decisioni in merito ai requisiti comuni armonizzati di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera b) e all'allegato IV e ad un formato comune del fascicolo informativo per i richiedenti.

2. L'Agenzia raccomanda requisiti comuni armonizzati ed un formato comune per il fascicolo informativo per i richiedenti sulla base di un mandato conferito secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

CAPO IV

AUTORITÀ PREPOSTA ALLA SICUREZZA*Articolo 16***Compiti**

1. Ciascuno Stato membro istituisce un'autorità preposta alla sicurezza. Tale autorità può essere il ministero responsabile dei trasporti ed è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione e ente appaltante.

2. All'autorità preposta alla sicurezza incombono almeno i seguenti compiti:

▼ M2

- a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario, a norma dell'articolo 15 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, e controllarne il funzionamento e la manutenzione conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;

▼ C1

- c) verificare che i componenti di interoperabilità siano conformi con i requisiti essenziali fissati dall'articolo 12 delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE;
- d) autorizzare la messa in servizio di materiale rotabile nuovo o sostanzialmente modificato, non ancora oggetto di una STI;

▼ C1

- e) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i pertinenti elementi che compongono i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 10 e 11 e controllare che ne siano soddisfatti le condizioni e i requisiti e che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie operino conformemente ai requisiti del diritto comunitario o nazionale;
- f) controllare, promuovere e, se del caso, imporre ed elaborare un quadro normativo in materia di sicurezza, compreso il sistema di disposizioni nazionali in materia di sicurezza;

▼ M2

- g) assicurare che i veicoli siano debitamente immatricolati nel RIN e che le informazioni in materia di sicurezza prescritte ivi contenute siano precise ed aggiornate.

▼ C1

- 3. Le attività di cui al paragrafo 2 non possono essere trasferite o appaltate ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o ente appaltante.

*Articolo 17***Principi che regolano le decisioni**

- 1. L'autorità preposta alla sicurezza svolge i propri compiti in modo aperto, non discriminatorio e trasparente. In particolare, essa acquisisce il parere di tutte le parti e motiva le proprie decisioni.

Risponde prontamente alle domande e comunica le proprie richieste di informazioni senza indugio e adotta le sue decisioni nei quattro mesi successivi alla fornitura di tutte le informazioni richieste. Allorquando svolge le funzioni di cui all'articolo 16, può chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di gestori delle infrastrutture e imprese ferroviarie o altri organismi qualificati.

Nell'elaborare il quadro normativo nazionale, l'autorità preposta alla sicurezza consulta tutti i soggetti interessati, 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. L'autorità preposta alla sicurezza ha la facoltà di condurre le ispezioni e le indagini necessarie per l'assolvimento dei propri compiti e può accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie.

- 3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che le decisioni dell'autorità preposta alla sicurezza siano soggette a sindacato giurisdizionale.

- 4. Le autorità preposte alla sicurezza procedono ad un attivo scambio di opinioni e di esperienze al fine di armonizzare i loro criteri decisionali in tutta la Comunità. La cooperazione mira in particolare a favorire e coordinare la certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie che hanno ottenuto linee internazionali secondo la procedura di cui all'articolo 15 della direttiva 2001/14/CE.

L'Agenzia assiste in tali compiti le autorità preposte alla sicurezza.

▼ C1*Articolo 18***Relazione annuale**

Ogni anno l'autorità 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 definiti nell'allegato I;
- 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;

▼ M2

- e) le deroghe decise a norma dell'articolo 14 *bis*, paragrafo 8.

▼ C1

CAPO V

INDAGINI SUGLI INCIDENTI E SUGLI INCONVENIENTI*Articolo 19***Obbligo di indagine**

1. 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 dei sistemi ferroviari transeuropei ad alta velocità o convenzionale.

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 ad un livello comunitario;
- e
- d) le richieste dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dell'autorità preposta alla sicurezza o degli Stati membri.

3. La portata delle indagini e le relative procedure sono stabilite dall'organismo investigativo, tenendo conto dei principi e degli obiettivi 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.

▼C1

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 vigente negli Stati membri e, ove opportuno, in collaborazione con le autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria, gli investigatori possono quanto prima:
 - a) accedere 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 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 e dell'autorità preposta alla sicurezza.
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 notificato, 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 preposta alla sicurezza 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.

▼ C1

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 preposta alla sicurezza abbiano l'obbligo di segnalare immediatamente all'organismo investigativo gli incidenti e agli inconvenienti di cui all'articolo 19. L'organismo investigativo è in grado di reagire a tali comunicazioni e di predisporre l'apertura dell'indagine entro una settimana dal ricevimento della comunicazione concernente l'incidente o inconveniente.

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. Se necessario, l'organismo investigativo può chiedere 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.

L'Agenzia sostiene gli organismi investigativi in questo compito.

*Articolo 22***Procedura investigativa**

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 svolgerà 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 altri Stati membri sono invitati a partecipare ad un'indagine ogniqualvolta sia implicata nell'incidente o nell'inconveniente un'impresa ferroviaria che è stabilita ed ha ottenuto una licenza di esercizio in detti Stati.

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.

▼ C1

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 preposta alla sicurezza, 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 sono regolarmente informati dell'indagine e dei relativi progressi e devono, per quanto fattibile, poter presentare i loro pareri e opinioni sull'indagine ed essere autorizzati a esprimere osservazioni sulle informazioni in progetti di relazione.

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. La relazione è redatta seguendo il più possibile il formato riportato nell'allegato V. 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.

3. Entro il 30 settembre di ogni anno l'organismo investigativo pubblica una relazione annuale che riferisca 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.

▼ C1

2. Le raccomandazioni sono indirizzate all'autorità preposta alla sicurezza e, se il loro carattere lo richiede, ad altri organismi o autorità dello Stato membro o ad altri Stati membri. Gli Stati membri e le rispettive autorità preposte alla sicurezza adottano 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'autorità 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 ogni anno le misure adottate o previste in rapporto alla raccomandazione.

CAPO VI

COMPETENZE DI ESECUZIONE

▼ M2*Articolo 26***Adeguamento degli allegati**

Gli allegati sono adeguati al progresso scientifico e tecnico. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 *bis*.

▼ C1*Articolo 27***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 21 della direttiva 96/48/CE.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

▼ M2

2 *bis* Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4 e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

▼ C1

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

▼ M2

▼ C1*Articolo 28***Misure di attuazione**

1. Gli Stati membri possono sottoporre all'attenzione della Commissione qualsiasi misura concernente l'attuazione della presente direttiva. Le opportune decisioni sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

▼ C1

2. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina, in un caso specifico, l'applicazione e l'attuazione delle disposizioni relative alla certificazione di sicurezza e all'autorizzazione di sicurezza e nei due mesi successivi al ricevimento di tale richiesta decide, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, se la misura in questione può continuare ad essere applicata. La Commissione comunica la decisione al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri.

CAPO VII

DISPOSIZIONI GENERALI E FINALI**▼ M4**

▼ C1*Articolo 31***Relazioni ed altre azioni comunitarie**

Anteriormente al 30 aprile 2007 e successivamente ogni cinque anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva.

La relazione è corredata, se del caso, di proposte relative a nuove azioni comunitarie.

*Articolo 32***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 33 e provvedono poi a notificare immediatamente le eventuali modifiche successive.

*Articolo 33***Attuazione**

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 30 aprile 2006. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

▼ C1

Articolo 34

Entrata in vigore

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

Articolo 35

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼ **M5***ALLEGATO I***INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA**

Gli indicatori comuni di sicurezza (*Common Safety Indicators* — CSIs) devono essere comunicati ogni anno dalle autorità preposte alla sicurezza di cui all'articolo 3, lettera g).

Gli indicatori relativi alle attività di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettere a) e b), sono trasmessi a parte, se presentati.

Qualora emergano nuovi fatti o errori successivamente all'invio della relazione, l'autorità preposta alla sicurezza provvede a modificare o correggere gli indicatori relativi all'anno in oggetto alla prima occasione utile e al più tardi nella relazione annuale successiva.

Le definizioni comuni per gli indicatori comuni di sicurezza e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti sono riportate in Appendice.

1. Indicatori relativi a incidenti

1.1. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di incidenti significativi e suddivisione in base alle seguenti tipologie:

- collisione di treno con veicolo ferroviario,
- collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari,
- deragliamento di treno,
- incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello, e un'ulteriore ripartizione per i cinque tipi di passaggio a livello di cui al punto 6.2,
- incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi,
- incendio a bordo del materiale rotabile,
- altro.

Ogni incidente significativo viene comunicato con riferimento al tipo di incidente primario anche nel caso in cui le conseguenze dell'incidente secondario siano più gravi (ad esempio, un deragliamento seguito da un incendio).

1.2. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di persone gravemente ferite e decedute per tipologia di incidente, suddiviso in base alle seguenti categorie:

- passeggero (anche in relazione al numero totale di passeggeri-chilometri e di passeggeri per chilometro-treno),
- dipendente o impresa appaltatrice,
- utilizzatore del passaggio a livello,
- persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria,
- altra persona sul marciapiede,
- altra persona che non si trova sul marciapiede.

▼ M5**2. Indicatori relativi alle merci pericolose**

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di incidenti che coinvolgono il trasporto di merci pericolose per ferrovia, suddiviso in base alle seguenti categorie:

- incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario che trasporta merci pericolose, come definito in Appendice,
- numero di detti incidenti nei quali vengono rilasciate merci pericolose.

3. Indicatori relativi ai suicidi

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di suicidi e tentati suicidi.

4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di precursori di incidenti e suddivisione in base alle seguenti tipologie di precursore:

- rotaia rotta,
- deformazione del binario e altro disallineamento del binario,
- guasto all'apparato di segnalamento laterale,
- superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto,
- superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto,
- ruota rotta su materiale rotabile in servizio,
- assale rotto su materiale rotabile in servizio.

Devono essere comunicati tutti i precursori, sia quelli che hanno dato luogo a incidenti, sia quelli senza conseguenze. (Un precursore che ha causato un incidente significativo deve essere segnalato anche tra gli indicatori relativi ai precursori; un precursore che non ha causato un incidente significativo deve essere segnalato solo tra gli indicatori relativi ai precursori).

5. Indicatori per il calcolo dell'impatto economico degli incidenti

Costo totale e relativo (per chilometro-treno) in euro:

- numero di decessi e lesioni gravi moltiplicato per il Valore della prevenzione delle vittime (VPC, *Value of Preventing a Casualty*),
- costo dei danni all'ambiente,
- costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura,
- costo dei ritardi conseguenti agli incidenti.

Le autorità preposte alla sicurezza comunicano l'impatto economico degli incidenti significativi.

Il VPC è il valore attribuito dalla società alla prevenzione degli incidenti mortali e, in quanto tale, non costituisce un riferimento per il risarcimento delle parti coinvolte in incidenti.

▼ M5

6. **Indicatori relativi alla sicurezza tecnica dell'infrastruttura e della sua realizzazione**
- 6.1. Percentuale di binari dotati di sistemi di protezione dei treni (*Train Protection Systems* — TPSs) in funzione e percentuale di chilometri-treno che utilizzano sistemi di protezione dei treni a bordo, se tali sistemi prevedono:
- allarme,
 - allarme e arresto automatico,
 - allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità,
 - allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità.
- 6.2. Numero di passaggi a livello (totale, per chilometro di linea e per chilometro di binari) dei seguenti cinque tipi:
- a) passaggio a livello con misure di sicurezza passiva;
 - b) passaggio a livello con misure di sicurezza attiva:
 - i) manuale;
 - ii) automatico con allarme lato utente;
 - iii) automatico con protezione lato utente;
 - iv) protetto lato ferrovia.

▼ **M5***Appendice***Definizioni comuni per gli indicatori comuni di sicurezza e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti****1. Indicatori relativi a incidenti**

- 1.1. «Incidente significativo», qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi;
- 1.2. «danno significativo a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente», danni quantificabili in 150 000 EUR o più;
- 1.3. «interruzione prolungata del traffico», i servizi ferroviari su una linea principale sono sospesi per 6 ore o più;
- 1.4. «treno», uno o più veicoli ferroviari trainati da una o più locomotive o automotrici, oppure un'automotrice che viaggia da sola, che circolano identificati da un numero specifico o da una designazione specifica, da un punto d'origine fissato a un punto di destinazione fissato, inclusa una locomotiva isolata, ad esempio una locomotiva che viaggia da sola;
- 1.5. «collisione di treno con veicolo ferroviario», una collisione frontale, laterale o posteriore fra una parte di un treno e una parte di un altro treno o veicolo ferroviario oppure con materiale rotabile di manovra;
- 1.6. «collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari», una collisione fra una parte di un treno e oggetti fissi o temporaneamente presenti sopra o vicino al binario (ad eccezione di quelli che si trovano presso i passaggi a livello se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore che attraversa i binari), compresa la collisione con la linea aerea di contatto;
- 1.7. «deragliamento di treno», tutti i casi in cui almeno una ruota di un treno esce dai binari;
- 1.8. «incidente al passaggio a livello», qualsiasi incidente ai passaggi a livello che coinvolge almeno un veicolo ferroviario e uno o più veicoli che attraversano i binari, altri utilizzatori che attraversano i binari, quali i pedoni, oppure altri oggetti temporaneamente presenti sui binari o nelle loro vicinanze se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore durante l'attraversamento dei binari;
- 1.9. «incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento», gli incidenti che coinvolgono una o più persone urtate da un veicolo ferroviario o da un oggetto che vi è attaccato o che si è staccato dal veicolo. Sono incluse le persone che cadono dai veicoli ferroviari nonché le persone che cadono o che sono colpite da oggetti mobili quando viaggiano a bordo dei veicoli;
- 1.10. «incendio a bordo del materiale rotabile», incendio o esplosione che si verifica in un veicolo ferroviario (compreso il relativo carico) durante il percorso fra la stazione di partenza e la destinazione, anche durante la sosta nella stazione di partenza, a destinazione o nelle fermate intermedie, nonché durante le operazioni di smistamento dei carri;

▼ **M5**

- 1.11. «altro (incidente)», qualsiasi incidente diverso da una collisione del treno con un veicolo ferroviario, da una collisione del treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari, da un deragliamento del treno, da un incidente al passaggio a livello, da un incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento o da un incendio a bordo del materiale rotabile;
- 1.12. «passeggero», qualsiasi persona, escluso il personale del treno, che viaggia a mezzo ferrovia, compresi i passeggeri che tentano di salire o scendere da un treno in movimento, solo ai fini delle statistiche di incidente;
- 1.13. «dipendente o impresa appaltatrice», qualsiasi soggetto la cui attività lavorativa sia collegata con una ferrovia e si trovi in servizio al momento dell'incidente, incluso il personale delle imprese appaltatrici e delle imprese appaltatrici indipendenti, l'equipaggio del treno e il personale che gestisce il materiale rotabile e le infrastrutture;
- 1.14. «utilizzatore del passaggio a livello», chiunque utilizzi un passaggio a livello per attraversare la linea ferroviaria con qualsiasi mezzo di trasporto o a piedi;
- 1.15. «persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria», qualsiasi persona presente negli impianti ferroviari, quando tale presenza è vietata, ad eccezione dell'utilizzatore dei passaggi a livello;
- 1.16. «altra persona sul marciapiede», qualsiasi persona presente sul marciapiede che non rientra nelle categorie «passeggero», «dipendente o impresa appaltatrice», «utilizzatore del passaggio a livello», «altra persona che non si trova sul marciapiede» o «persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria»;
- 1.17. «altra persona che non si trova sul marciapiede», qualsiasi persona che non si trova sul marciapiede e che non rientra nelle categorie «passeggero», «dipendente o impresa appaltatrice», «utilizzatore del passaggio a livello», «altra persona sul marciapiede» o «persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria»;
- 1.18. «decesso (persona deceduta)», qualsiasi persona deceduta immediatamente o entro 30 giorni a seguito di un incidente. Sono esclusi i suicidi;
- 1.19. «lesione grave (persona gravemente ferita)», qualsiasi ferito ricoverato in ospedale per più di 24 ore a seguito di un incidente. Sono esclusi i tentativi di suicidio.

2. Indicatori relativi alle merci pericolose

- 2.1. «Incidente riguardante il trasporto di merci pericolose», qualsiasi incidente che è soggetto a dichiarazione a norma del RID ⁽¹⁾/ADR, punto 1.8.5.
- 2.2. «Merci pericolose», le sostanze e gli articoli il cui trasporto è vietato a norma del RID o autorizzato soltanto alle condizioni ivi prescritte.

3. Indicatori relativi ai suicidi

- 3.1. «Suicidio», un atto autolesivo intenzionale tale da determinare il decesso, così come registrato e classificato dall'autorità nazionale competente;
- 3.2. «tentato suicidio», un atto autolesivo intenzionale che causa gravi lesioni.

⁽¹⁾ RID, regolamento riguardante il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia adottato ai sensi della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13).

▼ M5**4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti**

- 4.1. «Rotaia rotta», qualsiasi rotaia separata in due o più pezzi o qualsiasi rotaia da cui si stacca un pezzo di metallo, provocando un'apertura di oltre 50 mm di lunghezza e oltre 10 mm di profondità sulla superficie di rotolamento;
- 4.2. «deformazione del binario o altro disallineamento del binario», qualsiasi difetto nella continuità del binario e nella geometria del binario che richiede la chiusura del binario o la riduzione immediata della velocità consentita;
- 4.3. «guasto all'apparato di segnalamento laterale», qualsiasi guasto tecnico del sistema di segnalamento (dell'infrastruttura o del materiale rotabile) che causa informazioni di segnalamento meno restrittive di quelle richieste;
- 4.4. «superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto», i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato e supera il punto protetto;
- 4.5. «superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto», i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato ma senza superare il punto protetto.

Per «movimento non autorizzato», di cui ai punti 4.4 e 4.5, si intende il superamento:

- di un segnale a terra luminoso o un semaforo a via impedita oppure di un ordine di arrestarsi, quando non è in funzione un sistema di protezione del treno,
- della fine di un'autorizzazione di movimento connessa alla sicurezza prevista nel sistema di protezione del treno,
- di un punto comunicato mediante autorizzazione orale o scritta previsto nei regolamenti,
- di pannelli di arresto (sono esclusi i respingenti fissi) o segnali manuali.

È escluso il caso in cui un veicolo senza unità di trazione agganciata o un treno senza macchinista non rispetta un segnale disposto a via impedita. È escluso il caso in cui, per qualsiasi ragione, il segnale non è disposto a via impedita in tempo per consentire al macchinista di arrestare il treno prima del segnale.

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono notificare separatamente i quattro indici di movimento non autorizzato di cui ai trattini del presente punto e trasmettono almeno un indicatore aggregato contenente dati sulle quattro voci.

- 4.6. «ruota rotta su materiale rotabile in servizio», una rottura che interessa la ruota, creando un rischio di incidente (deragliamenti o collisione);
- 4.7. «assale rotto su materiale rotabile in servizio», una rottura che interessa l'assale, creando un rischio di incidente (deragliamenti o collisione).

▼ **M5****5. Metodologie comuni per il calcolo dell'impatto economico degli incidenti**

5.1. Il Valore della prevenzione di vittime (*Value of Preventing a Casualty*, VPC) è composto dai seguenti elementi:

1) valore intrinseco della sicurezza: valori della «disponibilità a pagare» (*Willingness To Pay*, WTP) basati su studi delle preferenze dichiarate realizzati negli Stati membri nei quali sono applicati;

2) costi economici diretti e indiretti: costi stimati nello Stato membro, costituiti dalle seguenti voci:

— spese mediche e di riabilitazione,

— spese legali e processuali, spese di polizia, indagini private relative agli incidenti, servizi di pronto intervento e costi amministrativi connessi all'assicurazione,

— perdite di produzione: valore per la società dei beni e servizi che la persona in questione avrebbe potuto produrre se l'incidente non si fosse verificato.

Nel calcolare i costi degli incidenti mortali, i decessi e le lesioni gravi devono essere considerati separatamente (VPC diversi per decesso e lesione grave).

5.2. Principi comuni per calcolare il valore intrinseco della sicurezza e i costi economici diretti/indiretti.

Per quanto riguarda il valore intrinseco della sicurezza, la determinazione dell'adeguatezza delle stime disponibili si basa sulle considerazioni seguenti:

— le stime devono riguardare un sistema di valutazione della riduzione del rischio di mortalità nel settore dei trasporti e seguire un approccio basato sull'elemento «disponibilità a pagare» (*Willingness To Pay*, WTP) secondo i metodi delle preferenze dichiarate,

— il campione di intervistati utilizzato per i valori deve essere rappresentativo della popolazione interessata. In particolare, il campione deve rispecchiare la distribuzione di età e di reddito così come altre pertinenti caratteristiche socioeconomiche/demografiche della popolazione,

— metodo per ottenere i valori WTP: lo studio deve essere concepito in modo tale che le domande siano chiare e rilevanti per gli intervistati.

I costi economici diretti e indiretti devono essere calcolati in base ai costi reali sostenuti dalla società.

5.3. Definizioni

5.3.1. «Costo dei danni causati all'ambiente», i costi che devono essere sostenuti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura, valutati sulla base della loro esperienza, per riportare l'area danneggiata allo stato in cui si trovava prima dell'incidente ferroviario;

5.3.2. «costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura», il costo della fornitura del nuovo materiale rotabile o della nuova infrastruttura con funzionalità e parametri tecnici identici a quelli danneggiati in modo irreparabile, e il costo del ripristino del materiale rotabile o dell'infrastruttura riparabile allo stato originario prima dell'incidente, che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura devono stimare in base alla propria esperienza, compresi i costi relativi al noleggio di materiale rotabile a seguito della mancata disponibilità dei veicoli danneggiati;

▼ **M5**

5.3.3. «costo dei ritardi a seguito di un incidente», il valore monetario dei ritardi subiti dagli utenti del trasporto ferroviario (passeggeri e clienti del comparto merci) a seguito di incidenti, calcolato in base al modello seguente:

VT = valore monetario del risparmio dei tempi di percorrenza

Valore del tempo per un passeggero di un treno (per un'ora)

$$VT_p = [\text{VT dei passeggeri che viaggiano per lavoro}] * [\text{percentuale media annua dei passeggeri che viaggiano per lavoro}] + [\text{VT dei passeggeri che non viaggiano per lavoro}] * [\text{percentuale media annua dei passeggeri che non viaggiano per lavoro}]$$

VT_p è misurato in euro per passeggero e per ora

«passeggero che viaggia per lavoro», un passeggero che viaggia in relazione alle proprie attività professionali, esclusi i pendolari.

Valore del tempo per un treno merci (per un'ora)

$$VT_f = [\text{VT dei treni merci}] * [(\text{tonnellate-km})/(\text{treno-km})]$$

VT_f è misurato in euro per tonnellata di merci e per ora

MEDIA delle tonnellate di merci trasportate per treno in un anno (tonnellate/km)/(treno/km)

CM = costo di 1 minuto di ritardo di un treno

Treno passeggeri

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(\text{passeggeri-km})/(\text{treno-km})]$$

MEDIA del numero di passeggeri per treno in un anno = (passeggeri/km)/(treno/km)

Treno merci

$$CM_f = K2 * (VT_f/60)$$

I fattori K1 e K2 sono compresi fra il valore del tempo e quello del ritardo, come stimati negli studi delle preferenze dichiarate, per tenere conto del fatto che la perdita di tempo dovuta ai ritardi è percepita in modo molto più negativo del normale tempo di percorrenza.

Costo dei ritardi a seguito di un incidente = CM_p * (minuti di ritardo dei treni passeggeri) + CM_f * (minuti di ritardo dei treni merci)

Campo di applicazione del modello

Per gli incidenti significativi il costo dei ritardi deve essere calcolato come segue:

— ritardi reali registrati sulle linee ferroviarie dove sono avvenuti gli incidenti misurati alla stazione terminale,

— ritardi reali o, qualora ciò non fosse possibile, ritardi stimati sulle altre linee interessate.

▼ **M5****6. Indicatori relativi alla sicurezza tecnica dell'infrastruttura e della sua realizzazione**

- 6.1. «Sistema di protezione del treno», un sistema che contribuisce a far rispettare i segnali e i limiti di velocità.
- 6.2. «Sistemi di bordo», sistemi che aiutano il macchinista a osservare il segnalamento lungo la linea e il segnalamento in macchina, garantendo in tal modo una protezione dei punti protetti e il rispetto dei limiti di velocità. I sistemi di protezione del treno di bordo sono descritti come segue:
- a) allarme, che garantisce un allarme automatico al macchinista;
 - b) allarme e arresto automatico, che garantiscono un allarme automatico al macchinista e l'arresto automatico al superamento di un segnale di disposto a via impedita;
 - c) allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità, che garantiscono una protezione dei punti protetti, in cui «controllo discreto della velocità» indica il controllo della velocità in determinati punti (limitatori di velocità) in prossimità di un segnale;
 - d) allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità, che garantiscono la protezione dei punti protetti e il controllo continuo dei limiti di velocità della linea, in cui «controllo continuo della velocità» significa indicazione continua e rispetto della velocità massima consentita su tutte le sezioni della linea.

La tipologia (d) è considerata un sistema di protezione automatica del treno (*Automatic Train Protection* — ATP).

- 6.3. «Passaggio a livello», qualsiasi intersezione a livello tra una strada o un passaggio e una ferrovia, riconosciuta dal gestore dell'infrastruttura e aperta a utenti pubblici o privati. Sono esclusi i passaggi fra i marciapiedi nelle stazioni e i passaggi sui binari riservati al personale.
- 6.4. «Strada», ai fini delle statistiche sugli incidenti ferroviari, qualsiasi strada, via o autostrada, pubblica o privata, compresi i sentieri e le piste ciclabili.
- 6.5. «Passaggio», qualsiasi percorso, diverso da una strada, adibito al passaggio di persone, animali, veicoli o macchinari.
- 6.6. «Passaggio a livello passivo», un passaggio a livello privo di qualsiasi forma di sistema di allarme o protezione che si attiva quando per l'utente è pericoloso attraversare il passaggio.
- 6.7. «Passaggio a livello attivo», un passaggio a livello in cui all'arrivo del treno gli utenti sono protetti o avvertiti mediante l'attivazione di dispositivi quando è pericoloso attraversare il passaggio.

— La protezione mediante l'uso di dispositivi fisici comprende:

— barriere complete o semibarriere,

— cancelli.

▼ M5

— Allarme mediante l'uso di attrezzature fisse ai passaggi a livello:

- dispositivi visibili: luci,
- dispositivi sonori: campane, trombe, claxon ecc.

I passaggi a livello attivi sono classificati come segue:

- a) «manuale»: un passaggio a livello in cui la protezione o l'allarme lato utente sono attivati manualmente da un dipendente delle ferrovie;
- b) «automatico con allarme lato utente»: un passaggio a livello in cui l'allarme lato utente è attivato dall'approssimarsi del treno;
- c) «automatico con protezione lato utente»: un passaggio a livello in cui la protezione lato utente è attivata dall'approssimarsi del treno. Ciò comprende un passaggio a livello dotato sia di protezione che di allarme lato utente;
- d) «protetto lato ferrovia»: un passaggio a livello in cui un segnale o un altro sistema di protezione del treno autorizza un treno a procedere se il passaggio a livello è completamente protetto lato utente ed è libero da ostacoli.

7. Definizioni delle basi di calcolo

- 7.1. «Treno-km», unità di misura che rappresenta lo spostamento di un treno su un percorso di un chilometro. Se disponibile viene utilizzata la distanza effettivamente percorsa; in caso contrario si utilizza la distanza di rete standard tra il punto d'origine e il punto di destinazione. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.
- 7.2. «Passeggeri-km», unità di misura che rappresenta il trasporto di un solo passeggero per ferrovia su una distanza di un chilometro. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.
- 7.3. «Km di linea», la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria negli Stati membri il cui campo di applicazione è stabilito all'articolo 2. Per le linee ferroviarie a più binari va presa in considerazione solo la distanza fra il punto di origine e il punto di destinazione.
- 7.4. «Km di binario», la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria negli Stati membri il cui campo di applicazione è stabilito all'articolo 2. Va preso in considerazione ogni binario di una linea ferroviaria a più binari.

▼ C1*ALLEGATO II***NOTIFICA DELLE NORME NAZIONALI DI SICUREZZA**

Le norme nazionali di sicurezza da notificare alla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 8 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;

▼ M2 _____**▼ C1**

4. 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;
5. 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;
6. 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;
7. norme relative alle indagini su incidenti ed inconvenienti.

▼ C1

ALLEGATO III

SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

1. *Requisiti del sistema di gestione della sicurezza*

Il sistema di gestione della sicurezza deve essere documentato in tutte le sue parti pertinenti e descrivere in particolare la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria. Occorre indicare come la direzione garantisca un controllo a tutti i livelli, come sia garantita la partecipazione a tutti i livelli del personale e dei rispettivi rappresentanti e in che modo sia garantito il miglioramento costante del sistema di gestione della sicurezza.

2. *Elementi essenziali del sistema di gestione della sicurezza*

Gli elementi essenziali del sistema di gestione della sicurezza sono i seguenti:

- a) una politica di sicurezza approvata dal direttore generale dell'organismo e comunicata a tutto il personale;
- b) obiettivi dell'organismo di tipo qualitativo e quantitativo per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza nonché piani e procedure per conseguire tali obiettivi;
- c) procedure atte a soddisfare gli standard tecnici e operativi in vigore, nuovi e modificati o altre prescrizioni contenute:

— nelle STI,

o

— nelle norme nazionali di sicurezza di cui all'articolo 8 e all'allegato II,

o

— in altre norme pertinenti,

o

— in decisioni dell'autorità,

nonché procedure volte ad assicurare la conformità agli standard e alle altre prescrizioni durante l'intero ciclo di vita delle attrezzature e delle operazioni;

- d) procedure e metodi da applicare nella valutazione del rischio e nell'attuazione delle misure di controllo del rischio ogniqualvolta un cambiamento nelle condizioni di esercizio o l'impiego di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per le operazioni;
- e) offerta di programmi di formazione del personale e di sistemi atti a garantire che il personale mantenga le proprie competenze e che i compiti siano svolti conformemente a tali competenze;
- f) disposizioni atte a garantire un livello sufficiente di informazione all'interno dell'organismo e, se del caso, fra gli organismi che operano sulla stessa infrastruttura;
- g) procedure e formati per la documentazione delle informazioni in materia di sicurezza e scelta della procedura di controllo della configurazione delle informazioni essenziali in materia di sicurezza;

▼ C1

- h) procedure volte a garantire che gli incidenti, gli inconvenienti, i «quasi incidenti» ed altri eventi pericolosi siano segnalati, indagati e analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive;
- i) piani di intervento, di allarme ed informazione in caso di emergenza, concordati con le autorità pubbliche competenti;
- j) audit interni regolari del sistema di gestione della sicurezza.

▼ C1*ALLEGATO IV***DOCUMENTAZIONE RELATIVA ALLA PARTE DEL CERTIFICATO
DI SICUREZZA SPECIFICA DELLA RETE**

Per consentire all'autorità preposta alla sicurezza di rilasciare la parte del certificato di sicurezza specifica della rete deve essere presentata la seguente documentazione:

- la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa alle STI o a parti di STI e, se del caso, alle norme nazionali di sicurezza e alle altre norme applicabili alle sue operazioni, al personale e al materiale rotabile, precisando in che modo il sistema di gestione della sicurezza ne garantisce la conformità,
- la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa alle diverse categorie di personale proprio o delle imprese appaltatrici, fornendo la prova che dette categorie soddisfano i requisiti previsti dalle STI o dalle norme nazionali vigenti e che sono state debitamente certificate,
- la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa ai diversi tipi di materiale rotabile utilizzato, fornendo la prova che tale materiale è conforme alle STI o alle norme nazionali e che è stato debitamente certificato.

Per evitare duplicazioni e ridurre la quantità di informazioni, per gli elementi conformi alle STI e agli altri requisiti delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE va trasmessa soltanto una documentazione sintetica.

▼ C1*ALLEGATO V***CONTENUTO PRINCIPALE DELLA RELAZIONE D'INDAGINE SU INCIDENTI ED INCONVENIENTI**1. *Sintesi*

La sintesi riporta una breve descrizione dell'evento, l'ora e il luogo in cui questo si è verificato e le conseguenze. Indica inoltre le cause dirette, le concause e le cause indirette stabilite dall'indagine. Contiene infine le raccomandazioni principali formulate e i relativi destinatari.

2. *Fatti in immediata relazione all'evento*

1. Evento:

- data, ora esatta e luogo dell'evento,
- descrizione degli eventi e del sito dell'incidente, comprese le attività dei servizi di soccorso e di emergenza,
- decisione di aprire un'indagine, composizione della squadra investigativa e svolgimento dell'indagine stessa.

2. *Circostanze dell'evento:*

- personale e imprese appaltatrici coinvolti, altre parti e testimoni,
- treni e relativa composizione, numero di immatricolazione del materiale rotabile coinvolto,
- descrizione dell'infrastruttura e del sistema di segnalamento – tipo di binari, deviatori, intersezioni, segnali, protezioni del treno,
- mezzi di comunicazione,
- lavori svolti presso il sito dell'evento o nelle vicinanze,
- attivazione del piano di emergenza ferroviaria e relativa catena di eventi,
- attivazione del piano di emergenza dei servizi pubblici di soccorso, della polizia, dei servizi sanitari e relativa catena di eventi.

3. *Decessi, lesioni e danni materiali:*

- passeggeri e terzi, personale, compreso quello delle imprese appaltatrici,
- merci, bagagli e altri beni,
- materiale rotabile, infrastruttura e ambiente.

4. *Circostanze esterne:*

- condizioni atmosferiche e riferimenti geografici.

3. *Resoconto dell'indagine*

1. Sintesi delle testimonianze (nel rispetto della tutela dell'identità dei soggetti interessati):

▼ C1

- personale delle ferrovie, compreso quello delle imprese appaltatrici,
 - altri testimoni.
2. Sistema di gestione della sicurezza:
- quadro organizzativo e modalità di assegnazione ed esecuzione degli incarichi,
 - requisiti relativi al personale e garanzia della loro applicazione,
 - modalità dei controlli e delle verifiche interni e loro risultati,
 - interfaccia fra i diversi soggetti operanti sull'infrastruttura.
3. Norme e regolamenti:
- pertinenti norme e regolamenti comunitari e nazionali,
 - altre norme quali norme d'esercizio, istruzioni locali, requisiti per il personale, prescrizioni in materia di manutenzione e standard applicabili.
4. Funzionamento del materiale rotabile e degli impianti tecnici:
- sistema di segnalamento e controllo-comando, compresa la registrazione da parte di apparecchi automatici di registrazione dati,
 - infrastruttura,
 - apparecchiature di comunicazione,
 - materiale rotabile, compresa la registrazione da parte di apparecchi automatici di registrazione dei dati.
5. Documentazione del sistema operativo:
- provvedimenti adottati dal personale per il controllo del traffico e il segnalamento,
 - scambio di messaggi verbali in relazione all'evento, compresa la trascrizione delle registrazioni,
 - provvedimenti adottati a tutela e salvaguardia del sito dell'evento.
6. Interfaccia uomo-macchina-organizzazione:
- tempo lavorativo del personale coinvolto,
 - circostanze personali e mediche che influenzano l'evento, compreso lo stress fisico o psicologico,
 - architettura degli impianti aventi un'incidenza sull'interfaccia uomo-macchina.
7. Eventi precedenti dello stesso tipo.

▼ C14. *Analisi e conclusioni*

1. Resoconto finale della catena di eventi:

— conclusioni sull'evento, sulla base dei fatti rilevati nel capitolo 3.

2. Discussione:

— analisi dei fatti rilevati nel capitolo 3 per determinare le cause dell'evento e valutare le prestazioni dei servizi di soccorso.

3. Conclusioni:

— cause dirette e immediate dell'evento, comprese le concause riferibili alle azioni delle persone coinvolte o alle condizioni del materiale rotabile o degli impianti tecnici,

— cause indirette riferibili alle competenze, alle procedure e alla manutenzione,

— cause a monte riferibili alle condizioni del quadro normativo e all'applicazione del sistema di gestione della sicurezza.

4. Osservazioni aggiuntive:

— carenze rilevate durante l'indagine, ma non pertinenti ai fini della determinazione delle cause.

5. *Provvedimenti adottati*

— Resoconto dei provvedimenti già presi o adottati successivamente all'evento.

6. *Raccomandazioni*