

DECISIONI

DECISIONE DELEGATA (UE) 2017/1474 DELLA COMMISSIONE

dell'8 giugno 2017

che integra la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli obiettivi specifici per l'elaborazione, l'adozione e la revisione delle specifiche tecniche di interoperabilità

[notificata con il numero C(2017) 3800]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 5, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 4 della direttiva (UE) 2016/797 stabilisce il contenuto e alcuni obiettivi generali delle specifiche tecniche di interoperabilità («STI»), tuttavia la direttiva non fissa gli obiettivi specifici di ciascuna STI, ma conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati a tale scopo.
- (2) La presente decisione stabilisce un insieme coerente di obiettivi specifici che dovrebbero essere integrati nelle STI al fine di migliorare l'interoperabilità, consentendo al contempo di facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e di contribuire al completamento dello spazio ferroviario europeo unico e al progressivo perfezionamento del mercato interno.
- (3) Tali obiettivi specifici delle STI dovrebbero essere attuati mediante richiesta all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie («l'Agenzia»), conformemente all'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797. Tali richieste dovrebbero essere basate sulle priorità della Commissione e sulla disponibilità di risorse dell'Agenzia. Per ciascun obiettivo specifico le raccomandazioni dell'Agenzia dovrebbero comprendere le analisi costi-benefici e le valutazioni d'impatto delle soluzioni tecniche considerate, al fine di consentire alla Commissione di scegliere le soluzioni più vantaggiose e di attuare le STI mediante atti di esecuzione in conformità alla procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797.
- (4) Per quanto riguarda l'ambito di applicazione, le STI esistenti coprono in modo soddisfacente tutti i sottosistemi di cui all'allegato II della direttiva (UE) 2016/797. Tuttavia, in linea con i principi di «Legiferare meglio», al fine di ridurre il numero di atti legislativi e di aumentare ulteriormente la coerenza tra le STI, è opportuno rivedere l'ambito di specifiche STI ed eventualmente ristrutturare o fondere alcune di esse, in modo da evitare duplicazioni e garantire una corrispondenza più diretta tra i sottosistemi, i requisiti essenziali e le STI. Ciò dovrebbe tenere conto della stabilità necessaria per la legislazione ferroviaria.
- (5) Al fine di garantire la coerenza della legislazione, è opportuno tenere conto dei possibili effetti e delle interfacce tra le STI e tra le STI e le strategie, le politiche e la legislazione esistenti. Dovrebbe inoltre essere valutato se includere le soluzioni proposte, o specifici elementi, nelle STI stesse o in documenti e normative correlati. Le STI dovrebbero inoltre preservare, ogniquale volta possibile, le disposizioni in esse contenute che eliminano gli ostacoli tecnici all'interoperabilità, in particolare quelle che facilitano la libera circolazione dei veicoli in tutta l'Unione.
- (6) Le revisioni delle STI dovrebbero tenere conto dell'esperienza maturata dal settore ferroviario per quanto riguarda i requisiti poco chiari o altri costi e effetti indesiderati derivanti dalle STI, in particolare l'esperienza dei corridoi merci ferroviari o le esperienze derivanti dall'applicazione delle STI a linee a bassa densità di traffico.

⁽¹⁾ GUL 138 del 26.5.2016, pag. 44.

- (7) Le revisioni delle STI dovrebbero anche tenere conto della necessità di conseguire un giusto equilibrio tra un approccio basato sulle regole, che consente di agevolare la compatibilità tecnica, in particolare per le interfacce tra sottosistemi, ma anche tra i componenti di interoperabilità e i sottosistemi, e un approccio basato sul rischio che consente di agevolare il progresso tecnico e le soluzioni innovative, in particolare quando si specificano funzioni e prestazioni.
- (8) Le revisioni delle STI dovrebbero tenere conto degli sviluppi del sistema ferroviario e delle relative attività di ricerca e di innovazione, in particolare, ma non limitato a, Shift2Rail, lasciando un margine di manovra per l'innovazione e integrando le innovazioni quando raggiungono un adeguato livello di maturità stabilito dall'Agenzia.
- (9) Per quanto riguarda la coerenza tecnica delle reti ferroviarie con scartamento di 1 520 mm dell'Unione e dei veicoli utilizzati su tali reti, le STI pertinenti dovrebbero tener conto dell'evoluzione dei requisiti tecnici applicabili alle reti con scartamento di 1 520 mm dei paesi terzi.
- (10) Al fine di favorire la loro promozione e l'eventuale adozione al di fuori dell'Unione e di agevolare l'interscambio tra le reti dei paesi terzi e quelle dell'Unione, le STI possono contenere disposizioni volontarie che tengano conto dei requisiti comuni in altre aree geografiche, ad esempio carichi per asse più alti per i treni pesanti.
- (11) Al fine di consentire alle STI di tenere il passo con gli sviluppi degli standard e degli altri documenti tecnici, esse dovrebbero comprendere i riferimenti a tali documenti in un modo che permetta di aggiornarli tempestivamente, fornendo la necessaria transizione tra norme o tra diverse versioni di norme.
- (12) In conformità all'articolo 4, paragrafo 3, lettera f), della direttiva (UE) 2016/797, la maggior parte delle STI comprendono clausole che definiscono la strategia per la loro applicazione, al fine di passare progressivamente dalla situazione attuale a una situazione di rispetto generalizzato delle STI. Nel settore ferroviario tuttavia vi è confusione in merito alla concreta applicazione di tali clausole. Le strategie di applicazione dovrebbero quindi essere riviste e, in base alla natura di ciascuna STI, essere il più possibile semplificate e rese coerenti tra le varie STI, soprattutto per quelle relative al materiale rotabile. Dovrebbe essere considerata la possibilità di consentire l'applicazione mista di una STI e della sua versione precedente durante il periodo di transizione. Il periodo di validità dei certificati per i componenti e i sottosistemi di interoperabilità dovrebbe essere definito nelle STI e dovrebbe essere coerente tra le STI.
- (13) L'articolo 4, paragrafo 3, lettera h), della direttiva (UE) 2016/797 consente alle STI di comprendere disposizioni applicabili ai sottosistemi esistenti e ai veicoli, in particolare in caso di rinnovo o di ristrutturazione. Tali disposizioni possono dar luogo a incertezza giuridica in caso di autorizzazioni già rilasciate, pertanto occorre porre particolare attenzione all'analisi preliminare dei relativi costi e benefici e alla definizione dei lavori di modifica che necessitano la richiesta di una nuova autorizzazione.
- (14) Al fine di garantire l'efficienza dei processi di immissione sul mercato e di messa in servizio dei veicoli, le STI dovrebbero indicare con certezza quali parametri del veicolo devono essere controllati nel corso delle procedure di autorizzazione in conformità agli articoli 21 e 24 della direttiva (UE) 2016/797 e quali parametri dovrebbero essere controllati dalle imprese ferroviarie dopo il rilascio dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato e prima del primo utilizzo del veicolo, al fine di garantire la compatibilità tra i veicoli e le tratte su cui tali veicoli devono essere operativi. Le STI dovrebbero chiarire le procedure che le imprese ferroviarie devono seguire al fine di garantire la compatibilità fra i treni completi, comprese le unità di trasporto intermodale, e le tratte su cui tali treni devono essere operativi, nonché, nei limiti del possibile, le informazioni che devono essere fornite dai gestori dell'infrastruttura e le condizioni alle quali concedere l'accesso alla rete alle imprese ferroviarie per effettuare le relative prove.
- (15) Oltre ai requisiti di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), della direttiva (UE) 2016/797, relativi all'individuazione dei parametri fondamentali e delle interfacce tra sottosistemi, anche le tabelle delle STI che riportano i collegamenti tra i parametri di base e i requisiti essenziali di cui all'allegato III della direttiva (UE) 2016/797 dovrebbero essere aggiornate al fine di garantire un approccio coerente tra tutte le STI.
- (16) Per consentire una sostituzione agevole durante le operazioni di manutenzione, al fine di realizzare economie di scala e di ridurre i costi di manutenzione e l'obsolescenza, è opportuno migliorare la modularità del sistema ferroviario. A tal fine il numero dei componenti di interoperabilità dovrebbe essere rivisto e ove opportuno aumentato, incoraggiando in questo modo l'uso di prodotti e di pezzi di ricambio disponibili in commercio e sfruttando i vantaggi della standardizzazione.
- (17) La notifica degli organismi di valutazione della conformità comporta un onere amministrativo notevole per gli Stati membri e la Commissione. Al fine di aumentare l'efficienza e ridurre i ritardi, dovrebbe essere proposto un processo semplificato qualora, per ulteriori notifiche, siano richieste competenze limitate o non siano richieste

ulteriori competenze a un organismo di valutazione della conformità che è già stato notificato per una versione precedente di una STI. Per evitare l'incertezza, ciascuna STI dovrebbe specificare se deve essere seguito l'intero processo di notifica, se la notifica può essere automaticamente estesa alle revisioni della STI, o se è possibile applicare una procedura semplificata e a quali condizioni.

- (18) Poiché in alcuni casi la descrizione dei ruoli e delle responsabilità tra richiedente ed organismi notificati non è sufficientemente precisa e porta a confusione e a differenze nell'interpretazione e nell'attuazione delle procedure per la valutazione della conformità dei componenti e dei sottosistemi di interoperabilità, tali procedure dovrebbero essere riviste e la Commissione dovrebbe adottare in parallelo atti di esecuzione che rivedano i moduli ad hoc per la valutazione della conformità, in linea con l'articolo 24, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/797. La gamma di moduli consentita per ciascun componente e sottosistema di interoperabilità dovrebbe inoltre essere rivista e, se possibile, semplificata, al fine di migliorare l'efficienza del processo ed evitare costi non necessari.
- (19) Nel considerare possibili soluzioni alle questioni connesse alla sicurezza, è opportuno prendere in considerazione tutte le possibili cause, comprese, per quanto possibile, quelle collegate a incidenti di sicurezza, ad esempio la sicurezza dei passeggeri a seguito di un'esplosione.
- (20) Il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario («ERTMS»), le applicazioni telematiche per i passeggeri («TAP») e le applicazioni telematiche per il trasporto merci («TAF») rappresentano la struttura portante della digitalizzazione del sistema ferroviario. Tutte le STI pertinenti dovrebbero pertanto essere modificate per essere pronte alla digitalizzazione del settore ferroviario.
- (21) Diverse STI presentano ancora delle questioni aperte. Tali questioni aperte sono elementi che corrispondono a requisiti essenziali e che quindi necessitano di armonizzazione, ma non sono ancora contemplati dalle STI in questione. È opportuno quindi affrontare tali questioni aperte, al fine di ridurre l'intervento della legislazione nazionale, con l'obiettivo di raggiungere la piena interoperabilità e di contribuire al funzionamento del mercato unico.
- (22) Conformemente all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/797 le STI devono essere modificate nel caso presentino delle carenze.
- (23) Il regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione ⁽¹⁾ («STI LOC&PAS») e il regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione ⁽²⁾ (STI «materiale rotabile — carri merci» — «STI WAG») dovrebbero essere ulteriormente sviluppati per garantire un'interoperabilità continuativa, aumentando al contempo l'attrattività e l'efficacia del sistema ferroviario. I punti principali che devono essere sviluppati sono: l'introduzione delle disposizioni specialmente pertinenti per le reti ferroviarie con scartamento di 1 520 mm, le disposizioni facoltative per facilitare la composizione dei treni passeggeri, compresa la compatibilità retroattiva con il RIC (Regolamento Internazionale delle Carrozze), i sistemi a scartamento variabile automatico, la facilità di accesso dei passeggeri alle carrozze e le misure intese a incrementare la produttività del trasporto merci per ferrovia, quali i sistemi di accoppiamento automatico e di identificazione armonizzata per i carri merci. Dovrebbero altresì essere prese in considerazione misure per migliorare la protezione dei macchinisti, compreso il controllo dei tempi di guida e di riposo degli stessi, la progettazione della cabina di guida e i requisiti corrispondenti, con una particolare attenzione alla salute e alla sicurezza sul lavoro e alla sicurezza di funzionamento, compreso il problema del rumore in cabina.
- (24) I regolamenti concernenti il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose («RID») ⁽³⁾ sono istituiti nel territorio dell'Unione europea dalla direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾. Il comitato di esperti RID ha introdotto una disposizione nel regolamento RID del 2013 che consente l'installazione su base volontaria di dispositivi rilevatori di deragliamenti sui vagoni merci. Sulla base di numerosi studi sui costi e benefici di tali dispositivi, il gruppo di lavoro istituito dal comitato RID ha raccomandato alla Commissione di rivedere tutte le STI pertinenti, al fine di includere la funzione di rilevamento del deragliamenti in termini di requisiti tecnici, aspetti operativi e procedure di valutazione della conformità ⁽⁵⁾. Dovrebbero essere studiate inoltre disposizioni, relative sia al materiale rotabile sia alle infrastrutture, volte a minimizzare l'impatto sulla sicurezza delle persone e dell'ambiente in caso di deragliamenti, tenendo conto dei ruoli e delle responsabilità degli attori pertinenti. In particolare, gli oggetti sporgenti sul bordo dei binari quali i marcatori dei binari, che in caso di incidente possono perforare i carri che trasportano merci pericolose, dovrebbero essere evitati o dovrebbero essere adottate altre misure di attenuazione.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 228).

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione, del 13 marzo 2013, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — carri merci» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2006/861/CE della Commissione (GU L 104 del 12.4.2013, pag. 1).

⁽³⁾ Appendice C della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) conclusa a Vilnius il 3 giugno 1999, come modificata.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Allegato II della relazione della 5 sessione del gruppo di lavoro sulla rilevazione del deragliamenti del comitato di esperti RID (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Berna, 19 e 20 aprile 2016).

- (25) Per quanto riguarda il regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione ⁽¹⁾ («STI NOI» — STI relativa al rumore), gli esperti concordano generalmente che uno dei modi più efficaci per attenuare il rumore ferroviario è l'adeguamento (retrofitting) dei carri merci esistenti con ceppi dei freni in materiali compositi. Tale soluzione tecnica riduce il rumore ferroviario fino a un massimo di 10 dB, che corrisponde a una riduzione del 50 % del rumore udibile dagli esseri umani. Pertanto, al fine di affrontare il problema del rumore nel trasporto ferroviario di merci, i vagoni merci esistenti dovrebbero essere equipaggiati con ceppi dei freni in materiali compositi o dovrebbero essere adottate altre soluzioni adeguate. Può essere considerata un'attuazione progressiva di tali soluzioni, tenendo conto dei relativi costi e benefici stimati.
- (26) Al fine di rettificare una difformità risultante da una revisione della STI WAG, la STI NOI dovrebbero includere una prova di rumorosità dei ceppi dei freni in materiali compositi, comprendente, ove necessario, misurazioni a terra o, se possibile, prove acustiche dei ceppi dei freni in materiali compositi sul banco di prova.
- (27) Il piano europeo di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (European Rail Traffic Management System — ERTMS) ⁽²⁾ è stato adottato il 5 gennaio 2017 in conformità all'articolo 47 degli orientamenti per la TEN-T ed è applicabile ai corridoi della rete centrale. Il regolamento (UE) 2016/919 della Commissione ⁽³⁾ («STI CCS») dovrebbe essere adattato per prevedere una realizzazione coerente dell'ERTMS in tutta la rete ferroviaria dell'Unione, tenendo conto del piano europeo di implementazione dell'ERTMS.
- (28) La relazione sulle prospettive a più lungo termine dell'ERTMS («ERTMS Longer Term Perspective») adottata dall'Agenzia il 18 dicembre 2015 ⁽⁴⁾ con le industrie del settore, individua gli elementi tecnologici essenziali a sostegno dell'ERTMS. Tali elementi comprendono il controllo automatico del movimento dei treni (Automatic Train Operation — ATO), livello 3, l'ottimizzazione della curva di frenatura, la nuova generazione del sistema di telecomunicazioni e la localizzazione satellitare. Le specifiche ETCS e GSM-R dovrebbero tenere conto di tali elementi e dovrebbero essere modificate di conseguenza tenendo in considerazione la necessaria stabilità dell'ERTMS. Dovrebbe inoltre essere considerato l'impatto sulle altre STI.
- (29) In vista dell'aumento dell'uso di locomotive accoppiate e di unità multiple, il regolamento (UE) n. 1301/2014 della Commissione ⁽⁵⁾ («STI ENE») dovrebbe essere rivisto per quanto concerne i requisiti in caso di funzionamento simultaneo di più pantografi a contatto con le linee aeree di contatto derivanti dall'uso di tali veicoli. Dovrebbero inoltre essere prese in considerazione le relative questioni operative. La STI ENE e le altre STI dovrebbero altresì includere, ove opportuno, disposizioni per garantire l'interoperabilità continua, migliorando nel contempo l'efficienza energetica dei sottosistemi pertinenti.
- (30) Il regolamento (UE) n. 1299/2014 della Commissione ⁽⁶⁾ («STI INF» — STI relativa al sottosistema infrastruttura) dovrebbe contenere disposizioni atte a garantire l'interoperabilità continua, consentendo nel contempo la riduzione dei costi di manutenzione dell'infrastruttura, mediante l'uso, tra le altre operazioni di manutenzione basate sul tempo, di sensori e di tecnologie di monitoraggio delle condizioni.
- (31) Il regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione ⁽⁷⁾ («STI PRM») dovrebbe essere aggiornato al fine di includere i più recenti sviluppi in termini di individuazione ed eliminazione degli ostacoli all'accessibilità e di monitoraggio dei progressi dell'accessibilità, in linea con l'articolo 7, paragrafo 3, relativo all'inventario delle attività, e all'articolo 8, paragrafi 5 e 7, relativo ai piani nazionali di attuazione, del regolamento (UE) n. 1300/2014. Le priorità europee comuni per proseguire l'attuazione delle STI PRM possono essere individuate anche sulla base dei piani nazionali di attuazione. Ciò dovrebbe comprendere una revisione delle soluzioni strutturali permanenti che possono essere necessarie nelle carrozze passeggeri al fine di garantire parità di accesso ai servizi aggiuntivi per le persone a mobilità ridotta, in particolare l'accesso ai vagoni ristorante.
- (32) La decisione 2012/757/UE della Commissione ⁽⁸⁾ («STI OPE») dovrebbe essere monitorata regolarmente e, se del caso, rivista, al fine di garantire che sia costantemente aggiornata e che provveda all'armonizzazione, alla sicurezza e all'interoperabilità ottimale dei requisiti operativi a livello di interfaccia tra l'impresa ferroviaria e

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — rumore», che modifica la decisione 2008/232/CE e abroga la decisione 2011/229/UE (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 421).

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/6 della Commissione, del 5 gennaio 2017, concernente il piano europeo di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (GU L 3 del 6.1.2017, pag. 6).

⁽³⁾ Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, del 27 maggio 2016, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea (GU L 158 del 15.6.2016, pag. 1).

⁽⁴⁾ Agenzia ferroviaria europea, ERA-REP-150 del 18 dicembre 2015.

⁽⁵⁾ Regolamento (UE) n. 1301/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Energia» del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 179).

⁽⁶⁾ Regolamento (UE) n. 1299/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 1).

⁽⁷⁾ Regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 110).

⁽⁸⁾ Decisione 2012/757/UE della Commissione, del 14 novembre 2012, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che modifica la decisione 2007/756/CE (GU L 345 del 15.12.2012, pag. 1).

i gestori dell'infrastruttura, in particolare nel caso di operazioni transfrontaliere. Essa dovrebbe inoltre tenere conto degli sviluppi relativi i) agli elementi tecnologici essenziali a sostegno dell'ERTMS di cui al considerando 28; ii) alla cultura della sicurezza e i fattori umani; iii) alla compatibilità treno/tratta.

- (33) Inoltre, a norma dell'articolo 36 del regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, la Commissione può chiedere all'Agenzia di formulare raccomandazioni relative alla definizione delle competenze e delle qualifiche per tutto il personale addetto a compiti di sicurezza essenziali e alla loro inclusione nella STI OPE o in altre normative pertinenti. Tali raccomandazioni dovrebbero riguardare non solo i macchinisti, ma anche il resto del personale di bordo che svolge compiti connessi con la sicurezza che possono richiedere una formazione specifica, e il personale addetto alle operazioni di funzionamento e manutenzione del sistema ferroviario.
- (34) A seguito dell'introduzione dei requisiti relativi ai punti antincendio per la gestione di scenari «caldi» nel regolamento (UE) n. 1303/2014 della Commissione ⁽²⁾ («STI SRT») e dati i relativi feedback dall'industria del settore, i requisiti operativi delle STI SRT dovrebbero essere rivisti in vista dell'armonizzazione della valutazione della capacità di evacuazione, ad esempio per quanto riguarda la distanza tra due uscite laterali o verticali. Dovrebbe essere valutata la necessità di includere disposizioni volte a garantire la comunicazione tra il personale di bordo da un lato e il gestore dell'infrastruttura e i servizi di emergenza dall'altro e, se del caso, dovrebbero essere incluse disposizioni in proposito.
- (35) Il regolamento (UE) n. 1305/2014 della Commissione ⁽³⁾ («STI TAF») dovrebbe includere informazioni che agevolino lo scambio di vagoni, il trasporto combinato o multi-modale, lo sviluppo di corridoi ferroviari per il trasporto merci e di sistemi per la segnalazione di eventi, tenendo conto dei collegamenti con altri strumenti correlati. Ciò dovrebbe includere una procedura semplificata per l'aggiornamento dei riferimenti tecnici delle STI TAF, in conformità alla procedura per la gestione del controllo delle modifiche delle STI TAF di cui alla sezione 7.2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 1305/2014. È opportuno inoltre effettuare uno studio sulla possibilità di scambiare i dati delle STI TAF mediante applicazioni relative alla sicurezza, ad esempio nel caso di merci pericolose o di carichi eccezionali. Le STI dovrebbero inoltre essere modificate per consentire all'Agenzia di valutare la conformità degli strumenti informatici utilizzati dal settore ferroviario europeo rispetto ai requisiti delle STI. La sezione 2.3.2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 1305/2014, che prevede accordi contrattuali per le imprese ferroviarie responsabili al fine di fornire informazioni alle parti interessate, potrebbe costituire un ostacolo per la digitalizzazione delle ferrovie e dovrebbe pertanto essere rivista.
- (36) Il regolamento (UE) n. 454/2011 della Commissione ⁽⁴⁾ («STI TAP») dovrebbe essere rivisto al fine di agevolare ulteriormente l'emissione digitale di biglietti, compreso il controllo e il regolamento delle operazioni di pagamento tra i partecipanti, soprattutto alla luce dello sviluppo dell'iniziativa «Full Service Model» appoggiata dalle industrie del settore. Le STI dovrebbero anche tenere conto delle revisioni delle STI PRM e delle opportune richieste di modifica, mediante procedura per la gestione del controllo delle modifiche delle STI TAP. La condivisione dei compiti relativi alla gestione di strutture dati centralizzate dovrebbe essere rivista al fine di tenere conto dei nuovi compiti e responsabilità dell'Agenzia quale autorità di sistema e dell'organismo di governance definito nel documento Governance TAP ⁽⁵⁾ e istituito dalle industrie del settore al fine di accelerare l'attuazione delle STI TAP. È opportuno inoltre perseguire miglioramenti per agevolare lo sviluppo dell'emissione di biglietti globali e dei sistemi di informazione per i viaggi multimodali, consentendo alle parti interessate lungo la catena del valore multimodale l'accesso e lo scambio dei dati di viaggio ferroviari pertinenti. Le STI TAP dovrebbero inoltre mirare ad agevolare lo sviluppo di servizi di mobilità integrata. Le STI dovrebbero inoltre essere modificate per consentire all'Agenzia di valutare la conformità degli strumenti informatici utilizzati dal settore ferroviario europeo ai requisiti delle STI,

⁽¹⁾ Regulation (EU) 2016/796 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on the European Union Agency for Railways and repealing Regulation (EC) No 881/2004 (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 1).

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 1303/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la «sicurezza nelle gallerie ferroviarie» del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 394).

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 1305/2014 della Commissione, dell'11 dicembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema Applicazioni telematiche per il trasporto merci del sistema ferroviario dell'Unione europea e che abroga il regolamento (CE) n. 62/2006 (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 438).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) n. 454/2011 della Commissione, del 5 maggio 2011, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» del sistema ferroviario transeuropeo (GU L 123 del 12.5.2011, pag. 11).

⁽⁵⁾ Documento B.61 di cui all'allegato V delle STI TAP.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

La presente decisione stabilisce gli obiettivi specifici in base ai quali elaborare nuove specifiche tecniche di interoperabilità («STI») o modificare le STI esistenti.

Articolo 2

Compiti dell'Agenzia

Nell'elaborazione delle STI e delle relative modifiche su richiesta dalla Commissione a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797, l'Agenzia si basa sugli obiettivi specifici di cui agli articoli da 3 a 14 della presente decisione.

L'Agenzia elabora raccomandazioni per la Commissione, tenendo conto della stima dei costi e dei benefici degli obiettivi specifici di cui al primo comma.

Articolo 3

Obiettivi specifici comuni

1. Le STI contemplano l'intero sistema ferroviario dell'Unione in modo da evitare duplicazioni, garantiscono una corrispondenza più diretta tra sottosistemi, requisiti essenziali e STI, e consentono una definizione più coerente delle strategie di applicazione delle STI.

A tal fine si elaborano diversi scenari possibili insieme alle valutazioni d'impatto corrispondenti.

2. L'ambito geografico e tecnico di ciascuna STI è rivisto al fine di tener conto dei requisiti di cui all'articolo 1, paragrafi da 3 a 5, della direttiva (UE) 2016/797.

3. Le STI sono riviste, se del caso, al fine di garantire l'equilibrio corretto tra un approccio basato sulle regole e un approccio basato sul rischio.

4. La corrispondenza tra i parametri fondamentali e i requisiti essenziali applicabili, nonché le interfacce con gli altri sottosistemi, sono rivisti per ciascuna STI.

5. Le STI comprendono, se del caso, disposizioni che:

- a) tengono conto dei possibili effetti sulle altre STI e delle interfacce con esse e con pertinenti strategie, politiche e normative dell'Unione esistenti e garantiscono la coerenza tra esse; ogniqualvolta possibile le STI preservano le disposizioni in vigore volte a eliminare gli ostacoli tecnici all'interoperabilità;
- b) tengono conto degli sviluppi del sistema ferroviario dell'Unione e delle relative attività di ricerca e di innovazione, e li integrano quando essi raggiungono un adeguato livello di maturità;
- c) chiudono le questioni tuttora aperte;
- d) tengono conto dell'evoluzione dei requisiti tecnici applicabili nelle reti con scartamento di 1 520 mm dei paesi terzi;
- e) armonizzano le definizioni, in aggiunta a quelle elencate nella direttiva (UE) 2016/797, tra le STI;
- f) integrano i riferimenti alle norme e agli altri documenti tecnici che evolvono regolarmente in modo da consentirne il rapido aggiornamento;
- g) rivedono il numero dei componenti di interoperabilità e, se del caso, lo aumentano;

- h) indicano se gli organismi di valutazione della conformità che erano già stati notificati sulla base di una precedente versione delle STI devono essere nuovamente notificati e se è possibile applicare un processo di notifica semplificato; in ogni caso sono specificate le relative condizioni applicabili;
- i) tengono conto delle migliori prassi del settore e rivedono la scelta dei moduli prescritti nelle procedure di valutazione della conformità dei componenti e dei sottosistemi di interoperabilità;
- j) riducono il rischio di deragliamenti e l'impatto sulla sicurezza delle persone e dell'ambiente in caso di deragliamenti;
- k) nel considerare le soluzioni possibili alle questioni connesse alla sicurezza, tengono conto di tutte le possibili cause, comprese, per quanto possibile, quelle collegate a incidenti di sicurezza (security), senza compromettere la sicurezza o l'interoperabilità;
- l) migliorano l'efficienza energetica dei sottosistemi pertinenti.

6. Le STI relative ai sistemi di informazione e di comunicazione tengono conto dei requisiti delle architetture open source e open data.

7. È chiarita l'applicazione dei moduli per la valutazione della conformità dei componenti e dei sottosistemi di interoperabilità, compresa la possibile revisione del contenuto dei capitoli pertinenti delle STI e la necessità di moduli nuovi o rivisti ad hoc o la migrazione verso moduli standard di cui all'allegato II della decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾. A tal fine è effettuato uno studio che indica:

- i) ruoli e responsabilità delle parti interessate che intervengono nelle procedure di valutazione della conformità;
- ii) un ambito di applicazione esteso al fine di includere anche le procedure di valutazione della conformità relative alle norme tecniche nazionali notificate;
- iii) gli elementi delle procedure di cui al punto ii), compreso il contenuto del fascicolo tecnico e la sequenza delle fasi di valutazione;
- iv) i modelli dei certificati di verifica e il relativo periodo di validità nel caso di certificazione in conformità alla STI pertinente o alle norme nazionali;
- v) le condizioni alle quali i componenti di interoperabilità possono essere certificati conformemente alle STI abrogate;
- vi) gli elementi della sorveglianza e degli audit di rinnovo ove si applichi una valutazione basata su sistemi di gestione della qualità, comprese le condizioni alle quali possono essere effettuate visite senza preavviso presso i locali del richiedente.

Articolo 4

Obiettivi specifici applicabili alle STI LOC&PAS

1. Le disposizioni relative ai sistemi con scartamento variabile automatico del regolamento (UE) n. 1302/2014 («STI LOC&PAS»), anche in termini di specifiche tecniche e procedure di valutazione della conformità, sono riviste.

2. Le disposizioni che agevolano l'accesso dei passeggeri alle carrozze passeggeri sono incluse, se del caso, nelle STI LOC&PAS, tenendo conto delle interfacce con l'infrastruttura.

3. La STI LOC&PAS comprende modalità facoltative che semplificano:

- a) l'autorizzazione di veicoli in vaste zone d'uso; e
- b) la composizione dei treni passeggeri, compresa la compatibilità retroattiva con il RIC (Regolamento internazionale delle Carrozze).

4. I requisiti per una migliore tutela dei macchinisti sono inclusi, se del caso, nelle STI LOC&PAS in termini di salute e di sicurezza sul luogo di lavoro nonché di sicurezza operativa. Sono definite le specifiche per il controllo dei tempi di guida e di riposo per i macchinisti.

5. Le STI LOC&PAS tengono conto dei cambiamenti nell'ambito della procedura d'immissione sul mercato dei sottosistemi mobili di cui agli articoli da 20 a 26 della direttiva (UE) 2016/797, compresi i controlli da effettuare prima del primo utilizzo dei veicoli autorizzati di cui all'articolo 4, paragrafo 3, punto i), e all'articolo 23 di detta direttiva.

⁽¹⁾ Decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 82).

*Articolo 5***Obiettivi specifici applicabili alle STI WAG**

1. Fatto salvo l'articolo 21, paragrafo 16, della direttiva (UE) 2016/797, il regolamento (UE) n. 321/2013 («STI WAG») comprende i veicoli che devono essere autorizzati e che sono destinati ad operare sulle reti ferroviarie dell'Unione con uno scartamento di 1 520 mm.
2. Sono riviste le disposizioni delle STI WAG relative ai sistemi con scartamento variabile automatico, anche in termini di specifiche tecniche e procedure di valutazione della conformità.
3. Le STI WAG includono disposizioni volte ad aumentare la flessibilità e l'efficienza nella composizione del treno e nello sviluppo del trasporto intermodale. Ove opportuno sono incluse disposizioni relative all'accoppiamento automatico.
4. Le STI WAG garantiscono la coerenza e l'assenza di sovrapposizioni con i regolamenti concernenti il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose («RID») per quanto riguarda i requisiti tecnici applicabili ai veicoli. L'inclusione della funzione di rilevamento del deragliamentamento è considerata in termini di requisiti tecnici, aspetti operativi e procedure di valutazione della conformità.
5. Le STI WAG includono requisiti volti a migliorare l'identificazione dei carri merci. È incluso, se del caso, l'uso di tecnologie contactless e delle relative norme.
6. Le STI WAG tengono conto dei cambiamenti nell'ambito della procedura d'immissione sul mercato dei sottosistemi mobili di cui agli articoli da 20 a 26 della direttiva (UE) 2016/797, compresi i controlli da effettuare prima del primo utilizzo dei veicoli autorizzati di cui all'articolo 4, paragrafo 3, punto i), e all'articolo 23 di detta direttiva.

*Articolo 6***Obiettivi specifici applicabili alle STI NOI**

1. Il regolamento (UE) n. 1304/2014 («STI NOI» — STI relativa al rumore) include disposizioni per affrontare efficacemente il problema del rumore nel trasporto ferroviario di merci equipaggiando i carri merci esistenti con ceppi dei freni in materiali compositi o mediante altre soluzioni appropriate.
2. Una procedura volta a verificare le prestazioni acustiche dei ceppi dei freni in materiali compositi è inclusa nelle STI NOI. È consentito l'uso di ceppi dei freni in materiali compositi di cui all'appendice G del regolamento (UE) n. 321/2013. Ove necessario, è possibile richiedere prove aggiuntive mediante misurazioni a terra o prove acustiche dei ceppi dei freni in materiali compositi sul banco di prova.

*Articolo 7***Obiettivi specifici applicabili alle STI CCS**

1. Il regolamento (UE) 2016/919 («STI CCS») è rivisto al fine di semplificare la procedura per l'aggiornamento dei riferimenti tecnici in conformità alle richieste di modifica definite mediante la procedura per la gestione del controllo delle modifiche delle STI CCS.
2. Le STI CCS sono riviste al fine di prevedere una coerente implementazione dell'ERTMS in tutta la rete ferroviaria all'interno dell'Unione. Ai fini di un'implementazione efficiente in termini di costi saranno privilegiate architetture di bordo semplici e un numero limitato di versioni del software.
3. Le STI CCS modificano le specifiche ETCS e GSM-R tenendo conto di un'analisi costi-benefici relativa ai nuovi progetti e agli investimenti già effettuati. Essa include sia il quadro normativo tecnico che quello relativo alla migrazione al fine di considerare gli elementi tecnologici individuati nella relazione sulle prospettive a più lungo termine dell'ERTMS («ERTMS Longer Term Perspective»).
4. Le STI CCS forniscono un meccanismo per una rapida correzione degli errori tenendo conto della compatibilità tra i sottosistemi di bordo e di terra. Tale meccanismo include misure correttive volte a garantire la compatibilità dell'attuazione dell'ERTMS senza mettere a rischio la stabilità dell'ERTMS. Se del caso sono incluse misure aggiuntive per garantire la compatibilità tra i sottosistemi di bordo e di terra.

5. Le STI CCS rendono possibile la migrazione delle tecnologie che possono essere usate sia dai sottosistemi di bordo che da quelli di terra, da GSM-R a un sistema di comunicazione di prossima generazione, tenendo conto dell'equilibrio tra le norme di telecomunicazione generiche e quelli specifiche del settore ferroviario.

Articolo 8

Obiettivi specifici applicabili alle STI ENE

Il regolamento (UE) n. 1301/2014 («STI ENE») è rivisto per quanto concerne i requisiti in caso di funzionamento simultaneo di più pantografi a contatto con le linee aeree di contatto derivanti dall'uso di locomotive accoppiate e di unità multiple. Se del caso sono incluse anche le questioni operative collegate.

Articolo 9

Obiettivi specifici applicabili alle STI INF

1. Le disposizioni atte a garantire l'interoperabilità continua nell'ambito dello stesso sottosistema e, se del caso, con altri sottosistemi, consentendo nel contempo la riduzione dei costi di manutenzione dell'infrastruttura, in particolare mediante operazioni di manutenzione basate sul tempo, sensori e tecnologie di monitoraggio delle condizioni, sono incluse nel regolamento (UE) n. 1299/2014 («STI INF»).

2. Le STI INF includono disposizioni relative ai sistemi con scartamento variabile automatico, anche in termini di specifiche tecniche e procedure di valutazione della conformità.

Articolo 10

Obiettivi specifici applicabili alle STI PRM

1. Il regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione («STI PRM») è rivisto al fine di stabilire i requisiti relativi all'inventario delle attività di cui all'articolo 7 di tale regolamento.

Esso include disposizioni relative alla designazione delle entità responsabili della fornitura dei relativi dati e disposizioni che fissano un calendario per l'elaborazione dell'inventario delle attività da parte degli Stati membri.

Tali disposizioni si basano sulle raccomandazioni dell'Agenzia di cui all'articolo 7, paragrafo 2, di tale regolamento e sulle migliori prassi risultanti dall'attuazione degli inventari delle attività stabiliti da ciascuno Stato membro.

2. Le STI PRM definiscono le priorità e i criteri comuni al fine di migliorare ulteriormente l'accessibilità alle persone a mobilità ridotta in base a una sintesi comparativa delle strategie contenute nei piani nazionali di attuazione di cui all'articolo 8 del regolamento (UE) n. 1300/2014.

Tali priorità e criteri tengono conto delle migliori prassi derivanti dallo sviluppo e dall'attuazione di tali piani.

3. Le STI PRM forniscono una definizione chiara di sedia a rotelle elettrica e manuale e dei requisiti applicabili alle sedie a rotelle elettriche innovative per accedere ai treni passeggeri in condizioni di sicurezza.

Articolo 11

Obiettivi specifici applicabili alle STI OPE

1. La decisione 2012/757/UE («STI OPE») definisce i principi operativi fondamentali e le regole operative comuni per consentire la riduzione del numero delle norme nazionali.

2. Le STI OPE includono disposizioni volte a garantire la compatibilità tra treni completi e tratte su cui questi ultimi devono essere utilizzati.
3. Le STI OPE tengono conto dello sviluppo di metodi, protocolli di comunicazione e sistemi di scambio dati standardizzati.
4. Le STI OPE tengono conto degli sviluppi dei registri di cui agli articoli 47, 48 e 49 della direttiva (UE) 2016/797.
5. Le STI OPE definiscono la portata delle questioni aperte per le operazioni e distinguono tra le norme nazionali applicabili e le norme che richiedono un'armonizzazione tramite il diritto dell'Unione, al fine di consentire la migrazione verso un sistema interoperabile che definisce il livello ottimale di armonizzazione tecnica.
6. Le STI OPE prevedono lo sviluppo di collegamenti coerenti con i requisiti operativi dei sistemi di gestione della sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie. Ciò comprende garantire che la cultura della sicurezza e i fattori umani siano adeguatamente tenuti in considerazione.
7. Se del caso le STI OPE definiscono le competenze e le qualifiche di tutto il personale addetto a compiti di sicurezza essenziali che non sono contemplate in altra legislazione pertinente.

Articolo 12

Obiettivi specifici applicabili alle STI SRT

1. I requisiti operativi del regolamento (UE) n. 1303/2014 («STI SRT») sono rivisti in vista dell'armonizzazione della valutazione della capacità di evacuazione, ad esempio per quanto riguarda la distanza tra due uscite laterali o verticali.
2. Se del caso sono incluse disposizioni volte a garantire la comunicazione tra il personale di bordo da un lato e il gestore dell'infrastruttura e i servizi di emergenza dall'altro.

Articolo 13

Obiettivi specifici applicabili alle STI TAF

1. Il regolamento (UE) n. 1305/2014 («STI TAF») è rivisto al fine di semplificare la procedura di aggiornamento dei riferimenti tecnici in conformità alla procedura per la gestione del controllo delle modifiche delle STI TAF di cui alla sezione 7.2 dell'allegato di tale regolamento.
2. Il contenuto e la struttura dei messaggi definiti nelle STI TAF in relazione allo scambio di carri e alla composizione del treno sono rivisti e, se del caso, semplificati.
3. Il contenuto e la struttura dei messaggi definiti nelle STI TAF in relazione al trasporto combinato e multimodale sono rivisti e, qualora tali tipi di trasporto non siano disponibili, sono sviluppati al fine di agevolare la logistica e le operazioni.
4. Se del caso le STI TAF includono dati che saranno scambiati con le applicazioni connesse alla sicurezza.
5. Sono rivisti i collegamenti tra le banche dati delle STI TAF e gli strumenti utilizzati per migliorare le prestazioni del trasporto ferroviario di merci.
6. Le STI TAF consentono all'Agenzia di valutare la conformità degli strumenti informatici utilizzati dal settore ferroviario europeo ai requisiti delle STI.
7. Le STI TAF non impongono obblighi alle imprese ferroviarie che possono costituire un ostacolo alla digitalizzazione delle ferrovie.

*Articolo 14***Obiettivi specifici applicabili alle STI TAP**

1. Il regolamento (UE) n. 454/2011 («STI TAP») è rivisto al fine di semplificare la procedura di aggiornamento dei riferimenti tecnici in conformità alla procedura per la gestione del controllo delle modifiche delle STI TAP di cui alla sezione 7.5.2 dell'allegato di tale regolamento.
2. L'ambito geografico delle STI TAP corrisponde all'ambito geografico delle STI TAF.
3. Se del caso le STI TAP tengono conto del requisito essenziale «Accessibilità» come definito nell'allegato III, punto 1.6, della direttiva (UE) 2016/797.
4. Le STI TAP tengono conto della revisione delle STI PRM, in particolare per quanto riguarda gli inventari delle attività e, se del caso, dell'iniziativa «Full Service Model» delle industrie del settore.
5. Le STI TAP definiscono la quota delle attività connesse alla gestione delle strutture dati centralizzate al fine di tenere conto dei nuovi compiti e responsabilità dell'Agenzia e dell'organismo di governance istituito dalle industrie del settore al fine di accelerare l'attuazione della STI TAP.
6. Le STI TAP sono volte ad agevolare lo sviluppo dell'emissione di biglietti globali, dell'emissione di biglietti integrati e dei sistemi di informazioni e prenotazioni per i viaggi multimodali.
7. Le STI TAP consentono all'Agenzia di valutare la conformità degli strumenti informatici utilizzati dal settore ferroviario europeo ai requisiti delle STI.

Articolo 15

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

Fatto a Bruxelles, l'8 giugno 2017

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER
