

- (6) Un tram-treno è un concetto di trasporto pubblico che consente un esercizio combinato sia su un'infrastruttura per il trasporto leggero su rotaia che su un'infrastruttura ferroviaria. Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad escludere dall'ambito d'applicazione delle misure che attuano la presente direttiva i veicoli utilizzati principalmente sulle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia ma attrezzati con alcuni componenti ferroviari necessari per permettere di effettuare il transito su una sezione confinata e limitata delle infrastrutture ferroviarie soltanto a fini di connettività. Quando i tram-treni utilizzano un'infrastruttura ferroviaria, dovrebbe essere garantito il rispetto di tutti i requisiti essenziali, nonché del livello di sicurezza atteso per le linee interessate. Nei casi transfrontalieri le autorità competenti dovrebbero cooperare.
- (7) L'esercizio commerciale di treni lungo la rete ferroviaria richiede, in particolare, una forte compatibilità tra le caratteristiche dell'infrastruttura e quelle dei veicoli, ma anche un'efficace interconnessione dei sistemi di informazione e di comunicazione dei diversi gestori dell'infrastruttura e delle diverse imprese ferroviarie. Da questa compatibilità e da questa interconnessione dipendono il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità del servizio e il costo dei servizi e su questa compatibilità e interconnessione si basa principalmente l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione.
- (8) È opportuno che il quadro normativo ferroviario a livello dell'Unione e degli Stati membri stabilisca ruoli e responsabilità precisi per garantire il rispetto delle norme di sicurezza, salute e tutela dei consumatori applicabili alle reti ferroviarie. La presente direttiva non dovrebbe pertanto comportare un livello ridotto di sicurezza o maggiori costi nel sistema ferroviario dell'Unione. A tal fine, è auspicabile che l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ('l'Agenzia') istituita dal regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ e le autorità nazionali preposte alla sicurezza assumano la piena responsabilità delle autorizzazioni che rilasciano.
- (9) I regolamenti nazionali, le normative interne e le specifiche tecniche applicabili ai sistemi, ai sottosistemi e ai componenti ferroviari presentano rilevanti differenze dal momento che esse incorporano tecnologie proprie delle industrie nazionali e stabiliscono dimensioni e dispositivi particolari, nonché caratteristiche speciali. Tale situazione può impedire la circolazione dei treni senza ostacoli su tutto il territorio dell'Unione.
- (10) Le industrie ferroviarie dell'Unione, per poter sviluppare la loro competitività su scala mondiale, necessitano di un mercato aperto e concorrenziale.
- (11) È opportuno pertanto definire per tutta l'Unione requisiti essenziali relativi all'interoperabilità ferroviaria da applicare al suo sistema ferroviario.
- (12) Lo sviluppo delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) ha evidenziato la necessità di chiarire il rapporto tra i requisiti essenziali e le STI, da un lato, e le norme europee e altri documenti a carattere normativo, dall'altro. In particolare, è opportuno distinguere chiaramente tra le norme o parti di norme che dovrebbero essere rese obbligatorie per conseguire gli obiettivi della presente direttiva e le 'norme armonizzate' che sono state elaborate in conformità del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾. Ove strettamente necessario, le STI possono fare esplicito riferimento a norme o specifiche europee, che diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile.
- (13) Al fine di aumentare realmente la competitività del settore ferroviario dell'Unione, senza distorcere la concorrenza tra gli attori fondamentali di tale sistema, le STI e le raccomandazioni dell'Agenzia relative a dette STI dovrebbero essere elaborate nel rispetto dei principi di apertura, consenso e trasparenza, come stabilito nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1025/2012.
- (14) La qualità dei servizi ferroviari dell'Unione dipende, tra l'altro, da un'eccellente compatibilità tra le caratteristiche della rete (nel senso più ampio del termine, ovvero le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle dei veicoli (compresi i componenti di bordo di tutti i sottosistemi interessati). Da questa compatibilità dipendono i livelli delle prestazioni, la sicurezza, la qualità del servizio e il costo.
- (15) Le STI hanno un impatto diretto o potenziale sul personale coinvolto nell'esercizio e nella manutenzione dei sottosistemi. Pertanto, all'atto dell'elaborazione delle STI, l'Agenzia dovrebbe consultare, se del caso, le parti sociali.
- (16) Dovrebbe essere una STI a fissare tutte le condizioni che un componente di interoperabilità deve soddisfare, nonché la procedura da seguire per la valutazione della conformità. Occorre inoltre precisare che ogni componente dovrebbe essere sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nelle STI e dovrebbe essere munito del relativo certificato comprendente la valutazione della conformità di un componente di interoperabilità, considerato separatamente, alle specifiche tecniche che deve rispettare, oppure la valutazione dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità considerato nel suo ambiente ferroviario rispetto alle specifiche tecniche.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativo all'Agenzia ferroviaria dell'Unione europea e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (cfr. pag. 1 della presente Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12).

