



Ricerca

Home > Archivio newsletter >

Monitor Europa n. 8 - 16 Maggio 2011

In evidenza



Grande sostegno per i finanziamenti dell'UE a favore della ricerca e dell'innovazione

Il dibattito sul futuro dei finanziamenti europei è ormai lanciato, in vista della nuova fase di programmazione finanziaria che partirà nel 2013. Tra i settori di maggior rilievo ci sono la ricerca e l'innovazione, centrali nella strategia di crescita economica e creazione di occupazione dell'UE. Sono quasi 500 i contributi ricevuti dalla Commissione europea alla consultazione avviata con il Libro verde di febbraio 2011.

➤ [Leggi l'articolo sui finanziamenti UE per la ricerca](#)



Avvio della sessione comunitaria 2011 dell'Assemblea legislativa

Ogni anno, con la sessione comunitaria, introdotta dalla legge regionale 16 del 2008, l'Assemblea legislativa prende in esame congiuntamente il programma di lavoro annuale della Commissione europea e la relazione sullo stato di conformità dell'ordinamento regionale all'ordinamento comunitario, predisposta dalla Giunta in attuazione della legge 11 del 2005.

➤ [Leggi l'articolo sulla sessione comunitaria in Assemblea legislativa](#)

→ La Newsletter

- Redazione
- Archivio (dal 20 luglio 09)
- Archivio (al 1 luglio 09)
- Iscrizione
- Le nostre fonti

→ dal sito ED

- Le nostre iniziative
- I nostri progetti
- Le opportunità per i giovani

→Notizie Flash

➤ [L'impegno dell'UE a favore dei Paesi meno avanzati](#)

Sono 15 i miliardi di euro che l'Unione europea stanZIA ogni anno per aiutare i Paesi meno avanzati del pianeta, una cifra che ammonta a circa lo 0,13% del PNL europeo. Questo pone l'Unione europea ai primi posti al mondo per aiuti. E l'impegno dell'Unione europea sarà rinnovato a Istanbul durante la quarta conferenza dei Paesi meno avanzati (PMA).



[Il Festival del cinema di Cannes celebra i 20 anni del programma MEDIA \(.pdf 51 kB\)](#)

Il 20° anniversario di MEDIA, il programma della Commissione europea per il cinema, sarà al centro del consueto "Appuntamento europeo" al Festival del cinema di Cannes il 16 maggio. Ospiti dell'evento saranno Androulla Vassiliou, commissaria europea per la cultura e Gilles Jacob, presidente del festival, che incontreranno 20 cineasti europei tra cui Costa-Gavras, Théo Angelopoulos, Radu Mihaileanu e Jaco Van Dormael.



[Mediterraneo: promuovere la stabilità e il lavoro attraverso la diffusione su vasta scala delle attività imprenditoriali \(.pdf 14 kB\)](#)

Le sollevazioni democratiche nell'area del Mediterraneo e le legittime aspirazioni dei giovani a un lavoro e a un futuro migliore in tali paesi hanno messo in evidenza la necessità che l'UE offra maggiore supporto alla regione, sotto il profilo sia democratico sia economico.



[La Commissione propone una migliore gestione della migrazione nell'UE \(.pdf 25 kB\)](#)

La Commissione ha presentato oggi le sue iniziative per una strategia globale più strutturata e in grado di garantire

una risposta rapida dell'UE alle sfide e alle opportunità derivanti dalla migrazione, non da ultimo in considerazione degli avvenimenti attualmente in corso nell'area del Mediterraneo.



 [**Biodiversità: la Commissione annuncia una nuova strategia per arrestare la perdita di biodiversità entro i prossimi dieci anni \(.pdf 52 kB\)**](#)

La Commissione ha presentato oggi una nuova strategia per proteggere e migliorare lo stato della biodiversità in Europa nel prossimo decennio. La strategia prevede sei obiettivi che, incentrati sui principali fattori responsabili della perdita di biodiversità, ridurranno in certa misura la pressione che questi esercitano sulla natura e sui servizi ecosistemici nell'UE vincolando le principali politiche settoriali a obiettivi relativi alla biodiversità.



 [**Un sondaggio rileva dati preoccupanti sulla consapevolezza e sulle competenze scarse dei consumatori \(.pdf 19 kB\)**](#)

Secondo uno studio di Eurobarometro pubblicato oggi, in occasione del Vertice europeo dei consumatori 2011, meno del 50% dei consumatori dell'UE intervistati si è dichiarato sicuro, informato e tutelato in quanto consumatore. I consumatori consapevoli identificano facilmente la migliore offerta, conoscono i loro diritti e in caso di problemi fanno ricorso. I consumatori vulnerabili hanno difficoltà a comprendere le scelte che sono chiamati a compiere, non conoscono i loro diritti, hanno più problemi e sono restii ad agire quando qualcosa non va.



 [**La Commissione propone maggior chiarezza sui diritti di proprietà di 16 milioni di coppie internazionali nell'UE \(.pdf 1233 kB\)**](#)

Cosa fare della casa comune quando una coppia divorzia e i coniugi hanno cittadinanze diverse? E del conto corrente comune, se il partner muore? Cosa succede poi se in questi stessi casi i coniugi, pur avendo la stessa cittadinanza, hanno beni o un conto corrente all'estero? In Europa sono circa 16 milioni le coppie internazionali e almeno 650 000 ogni anno si pongono queste domande di fronte alla fine del loro matrimonio o della loro unione.



→ Legislazione europea

 [**Regolamento \(UE\) n. 454/2011 \(.pdf 1106 kB\)**](#)

della Commissione, del 5 maggio 2011, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» del sistema ferroviario trans europeo. In GUUE L 123 del 11/05/11



 [**Decisione 2011/263 \(.pdf 798 kB\)**](#)

della Commissione, del 28 aprile 2011, che stabilisce i criteri ecologici per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) ai detersivi per lavastoviglie. In GUUE L 111 del 30/04/11

 [**Decisione 2011/264 \(.pdf 826 kB\)**](#)

della Commissione, del 28 aprile 2011, che stabilisce i criteri ecologici per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) ai detersivi per bucato. In GUUE L 111 del 30/04/11

 [**Direttiva 2011/35/UE \(.pdf 790 kB\)**](#)

del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2011, relativa alle fusioni delle società per azioni. In GUUE L 110 del 29/04/11

→ L'Europa delle Regioni e degli Enti locali

➤ [**Regioni a rischio per mancanza di energia**](#)

➤ [**Qualità di governo negli Stati membri e nelle regioni dell'UE**](#)

 [**Van Rompuy alla plenaria del CdR per discutere di immigrazione ed economia; all'ordine del giorno anche riforma agricola e servizi pubblici \(.pdf 102 kB\)**](#)



→ dal Parlamento europeo



[**Schengen: i deputati dicono no ai tentativi di ostacolo alla libera**](#)



[**Approvato il nuovo registro comune per i lobbisti**](#)

circolazione

In un acceso dibattito sugli effetti dei flussi migratori in base all'accordo di Schengen, che prevede frontiere aperte, la maggior parte dei gruppi politici ha dichiarato che si opporrà a qualsiasi tentativo di indebolire il principio della libera circolazione nello spazio Schengen e ha insistito sulla necessità di una politica europea a lungo termine in materia di migrazione e asilo.

L'Aula ha approvato mercoledì l'accordo raggiunto fra Commissione e Parlamento su un nuovo registro per i lobbisti e gruppi d'interesse che vogliono avere accesso alle due istituzioni. Il Parlamento ha anche approvato la cosiddetta "traccia legislativa", la possibilità per i deputati di allegare la lista dei contatti avuti con i lobbisti alle relazioni, e chiesto che il registro diventi obbligatorio e includa anche il Consiglio.



Etichettature: nuove regole per pellicce e pellame a tutela dei consumatori

I consumatori europei non rischieranno più di acquistare inavvertitamente abiti contenenti pelliccia o pelle grazie alle nuove norme in materia di etichettatura tessile approvate dal Parlamento. La nuova legislazione dovrebbe assicurare una più rapida introduzione di fibre nuove e prodotti innovativi sul mercato. La Commissione, inoltre, dovrà presentare uno studio sull'introduzione dell'etichetta "Made in", possibilmente accompagnato da una proposta legislativa.



Più servizi internet per cellulari dal 2013

Il Parlamento ha approvato a larga maggioranza mercoledì i piani per accelerare la diffusione dei servizi internet per telefoni cellulari e ha chiesto all'UE di essere più audace e assumere la leadership mondiale su questa tecnologia.

→dalla Commissione europea



COM(2011) 220 del 20.4.2011

Valutazione intermedia del programma 'Gioventù in azione'



COM(2011) 217 del 20.4.2011

Relazione sull'attuazione del programma energetico europeo per la ripresa

→dal Comitato economico e sociale

 [Europa 2020: la strategia non può riuscire senza una svolta sull'integrazione dei Rom \(.pdf 82 kB\)](#)

 [Tutelare e rafforzare l'industria europea \(.pdf 90 kB\)](#)



→dalla Corte di Giustizia

► [Sentenze C-147/08: pensione complementare di vecchiaia versata ad una persona legata ad un partner in un'unione civile, inferiore a quella concessa ad una persona sposata, può costituire discriminazione fondata sulle tendenze sessuali](#)



► [Sentenza della Corte nella causa C-499/08: privare un lavoratore di un'indennità di licenziamento perché può ricevere una pensione di vecchiaia costituisce una discriminazione fondata sull'età](#)

→L'angolo della lettura

► [In questo numero abbiamo selezionato per voi...](#)



→Gli appuntamenti delle prossime settimane

► [Uso efficiente delle risorse, esperienze a confronto](#)

a Roma il 19 Maggio

► [Presentazione finale del progetto "Poveri noi"](#)

a Bologna il 7 Maggio 2011



[iscrizione / cancellazione newsletter](#)

[Archivio newsletter](#)

Privacy | Copyright | Accessibilità | Credits | Disclaimer

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226

Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it

Bruxelles, 12 maggio 2011

Il Festival del cinema di Cannes celebra i 20 anni del programma MEDIA

Il 20° anniversario di MEDIA, il programma della Commissione europea per il cinema, sarà al centro del consueto "Appuntamento europeo" al Festival del cinema di Cannes il 16 maggio. Ospiti dell'evento saranno Androulla Vassiliou, commissaria europea per la cultura e Gilles Jacob, presidente del festival, che incontreranno 20 cineasti europei tra cui Costa-Gavras, Théo Angelopoulos, Radu Mihaileanu e Jaco Van Dormael. Con loro discuteranno i risultati ottenuti dal fondo per i media e il futuro dell'industria cinematografica in Europa. Quest'anno il programma MEDIA sostiene 20 film presenti al Festival, compresi otto film in concorso per il premio più prestigioso, la Palma d'oro. Tra i film, diretti da registi sia emergenti che famosi, "La Piel Que Habito" di Pedro Almodóvar, "Melancholia" di Lars von Trier e "Le Havre" di Aki Kaurismäki. Per l'elenco completo si veda l'allegato. Dal 1991 a oggi il programma MEDIA ha investito oltre 1,5 miliardi di euro nell'industria cinematografica europea.

"Mi compiaccio del fatto che ancora una volta la presenza dei film europei a Cannes è forte; è la migliore ricompensa per 20 anni di sostegno all'industria cinematografica", ha dichiarato la commissaria Vassiliou. *"Il denaro investito ha fatto indubbiamente la differenza per l'industria e ha contribuito a garantire la diversità culturale e una scelta più ampia per il pubblico. Ha inoltre incentivato lo sviluppo della cinematografia europea. Senza questo sostegno alcuni grandi film non sarebbero arrivati nelle sale."*

Durante il festival la commissaria ribadirà anche l'impegno della Commissione europea a mantenere il programma MEDIA nel quadro del bilancio futuro dell'UE. *"Negli ultimi mesi si sono udite voci allarmate, ma io desidero dissipare queste paure una volta per tutte. Il programma MEDIA continuerà ad esistere. Prenderemo le mosse dai risultati ottenuti per rendere il programma ancor più efficace in quanto volano dell'occupazione e strumento per fronteggiare le nuove sfide come la digitalizzazione".*

Durante i tre giorni di visita al festival, la commissaria incontrerà, tra gli altri, il ministro della cultura francese Frédéric Mitterrand, rappresentanti dell'industria e alcune delle personalità che contribuiscono alla realizzazione dei film.

Il 15 maggio, la commissaria Vassiliou consegnerà il Premio del talento europeo 2011 per il miglior progetto cinematografico alle sceneggiatrici Virág Zomborác e Hanna Sköld (cfr. [IP/11/550](#)).

Incontrerà anche la troupe che ha realizzato "17 filles" di Delphine e Muriel Coulin, proiettato nel quadro della Settimana della critica. Basato su una storia vera, il film racconta di un gruppo di studentesse delle superiori che decidono di rimanere incinte contemporaneamente.

In serata assisterà alla proiezione di "The Artist", un film in bianco e nero del regista francese Michel Hazanavicius, ambientato nella Hollywood degli anni '20, che descrive i destini contrapposti di una giovane attrice (Bérénice Bejo) e di una star del cinema muto (Jean Dujardin). L'avvento del sonoro rappresenta il successo per lei e la fine della carriera di lui.

Il 17 maggio si terrà un dibattito organizzato dalla Commissione con i responsabili dei fondi regionali e nazionali destinati all'industria cinematografica per discutere di nuovi strumenti finanziari a sostegno della cinematografia.

Contesto

Nel periodo 2007-2013 gli investimenti del programma MEDIA nell'industria cinematografica europea ammontano a 755 milioni di euro (dall'avvio del programma nel 1991 sono stati erogati oltre 1,5 miliardi di euro). L'obiettivo è migliorare la distribuzione e la promozione dei film europei e rafforzare la competitività del settore. Circa la metà dei fondi va ai distributori che proiettano film realizzati al di fuori del loro mercato nazionale, il 20% dei finanziamenti è destinato alla realizzazione dei film e il resto alla promozione e alla formazione. Le società di produzione destinatarie del sostegno ricevono in media sovvenzioni del valore di 50 000 euro.

I film che hanno beneficiato del sostegno del programma MEDIA hanno vinto 12 Palme d'oro, 13 Grand Prix e 9 premi per la miglior regia al Festival del cinema di Cannes (cfr. l'elenco allegato).

Per ulteriori informazioni:

Il Programma MEDIA: <http://ec.europa.eu/media>

Il Festival internazionale del cinema di Cannes: <http://www.festival-cannes.fr>

Il sito Internet della commissaria Vassiliou:

http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/vassiliou/index_en.htm

Allegato I: film sostenuti dal programma MEDIA presenti al Festival di Cannes 2011

IN CONCORSO

LA PIEL QUE HABITO - Pedro ALMODÓVAR (Spain)

L'APOLLONIDE - SOUVENIRS DE LA MAISON CLOSE - Bertrand BONELLO (France)

LE GAMIN AU VÉLO - Jean-Pierre et Luc DARDENNE (Belgium, France, Italy)

LE HAVRE - Aki KAURISMÄKI (Finland, France)

LA SOURCE DES FEMMES - Radu MIHAILEANU (France)

HABEMUS PAPAM - Nanni MORETTI (Italy)

THIS MUST BE THE PLACE - Paolo SORRENTINO (Italy, France, Ireland)

MELANCHOLIA - Lars VON TRIER (Denmark, Sweden, France, Germany, Italy)

FILM DI CHIUSURA

LES BIEN-AIMÉS - Christophe HONORÉ, (France)

PREMIO "UN CERTAIN REGARD"

L'EXERCICE DE L'ETAT - Pierre SCHOELLER (France)

PROIEZIONI SPECIALI

MICHEL PETRUCCIANI - Michael RADFORD (France, Germany, Italy)

PREMI DELLA QUINZAINE DES RÉALISATEURS

LA FÉE - Dominique Abel, Fiona Gordon et Bruno Romy (France, Belgium)

CODE BLUE - Urszula Antoniak (The Netherlands)

THE OTHER SIDE OF SLEEP - Rebecca Daly (The Netherlands, Hungary, Ireland)

LES GÉANTS - Bouli Lanners (Belgium, France, Luxemburg)

PLAY - Ruben Östlund (Sweden)

JEANNE CAPTIVE - Philippe Ramos (France)

CORPO CELESTE - Alice Rohrwacher (Italy)

IMPARDONNABLES - André Téchiné (France)

SETTIMANA DELLA CRITICA INTERNAZIONALE

17 FILLES - Delphine Coulin, Muriel Coulin (France)

Allegato II: film sostenuti dal programma MEDIA che hanno vinto premi a Cannes dal 1991 a oggi

Vincitori della Palma d'oro

1992	<i>Den goda viljan (The Best Intentions)</i>	Bille August	Denmark
1996	<i>Secrets & Lies</i>	Mike Leigh	UK
1998	<i>Mia eoniotita ke mia mera (Eternity and a Day)</i>	Theo Angelopoulos	Greece
		Luc and Jean-Pierre Dardenne	
1999	<i>Rosetta</i>	Dardenne	Belgium
2000	<i>Dancer in the Dark</i>	Lars von Trier	Denmark
2001	<i>La stanza del figlio (The Son's Room)</i>	Nanni Moretti	Italy
			FR/DE/PL/UK
2002	<i>The Pianist</i>	Roman Polanski	K
		Luc and Jean-Pierre Dardenne	
2005	<i>L'Enfant (The Child)</i>	Dardenne	Belgium
2006	<i>The Wind That Shakes the Barley</i>	Ken Loach	UK
	<i>4 luni, 3 săptămâni și 2 zile (4 Months, 3 Weeks and 2 Days)</i>		
2007		Cristian Mungiu	Romania
2008	<i>Entre les murs (The Class)</i>	Laurent Cantet	France
2009	<i>Das weiße Band (The White Ribbon)</i>	Michael Haneke	Austria

Vincitori del premio per la miglior regia

1993	<i>Naked</i>	Mike Leigh	UK
1994	<i>Caro diario (Dear Dairy)</i>	Nanni Moretti	Italy
1995	<i>La Haine</i>	Mathieu Kassovitz	France
1998	<i>The General</i>	John Boorman	UK/IE
1999	<i>Todo Sobre Mi Madre (All About My Mother)</i>	Pedro Almodóvar	Spain
2004	<i>Exils</i>	Tony Gatlif	France
2005	<i>Caché</i>	Michael Haneke	Austria
2007	<i>Le Scaphandre et le Papillon</i>	Julian Schnabel	France
2010	<i>Tournée</i>	Mathieu Amalric	France

Vincitori del Grand Prix

1991	<i>La Belle Noiseuse</i>	Jacques Rivette	France
1992	<i>IL Ladro di bambini (The Stolen Children)</i>	Gianni Amelio	Italy
1993	<i>In weiter Ferne, so nah! (Faraway, So Close)</i>	Wim Wenders	Germany
1995	<i>To Vlemma tou Odyssea (Ulysses' Gaze)</i>	Theo Angelopoulos	Greece
1996	<i>Breaking the Waves</i>	Lars von Trier	Denmark
1998	<i>La vita è bella</i>	Roberto Benigni	Italy
1999	<i>L'humanité</i>	Bruno Dumont	France
2001	<i>La Pianiste (The Piano Teacher)</i>	Michael Haneke	Austria
	<i>Mies vailla menneisyyttä (The Man Without a Past)</i>		
2002		Aki Kaurismäki	Finland
2006	<i>Flanders</i>	Bruno Dumont	France
2008	<i>Gomorra</i>	Matteo Garrone	Italy
2009	<i>Un prophète</i>	Jacques Audiard	France
2010	<i>Des hommes et des dieux (Of Gods and Men)</i>	Xavier Beauvois	France

Bruxelles, 12 maggio 2011

Mediterraneo: promuovere la stabilità e il lavoro attraverso la diffusione su vasta scala delle attività imprenditoriali

Le sollevazioni democratiche nell'area del Mediterraneo e le legittime aspirazioni dei giovani a un lavoro e a un futuro migliore in tali paesi hanno messo in evidenza la necessità che l'UE offra maggiore supporto alla regione, sotto il profilo sia democratico sia economico. Nel corso dell'odierno ottavo incontro Euro-Mediterraneo dei ministri dell'Industria a Malta, il vicepresidente della Commissione europea Antonio Tajani ha formulato una serie di proposte ambiziose in vista di una progressiva integrazione dei mercati tra l'UE e il Mediterraneo, nonché dell'attuazione di uno "Small Business Act" contenente disposizioni a favore delle piccole imprese. Già introdotto con successo nell'UE nel 2008, lo "Small Business Act" potrebbe contribuire ad attivare la diffusione anche nell'area del Mediterraneo dell'imprenditorialità su vasta scala, in modo tale da promuovere economie dinamiche e vivaci nei paesi a noi vicini.

Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione europea e commissario responsabile per l'Industria e l'imprenditoria, ha dichiarato: "L'UE deve dare un chiaro segnale che una stretta cooperazione industriale e la creazione di un contesto favorevole alle PMI sono nell'interesse sia dei paesi del Mediterraneo sia dell'UE. L'ulteriore sviluppo economico e la creazione di posti di lavoro sono fondamentali non solo per la stabilità politica della regione, ma anche per contribuire a gestire i flussi migratori. Ora più che mai è importante che i partecipanti alla rete si confrontino sulle modalità di creazione di una collaborazione imprenditoriale ancora più stretta."

Il vicepresidente Tajani ha invitato a promuovere lo spirito imprenditoriale e lo sviluppo delle PMI e a estendere la collaborazione industriale nella regione.

2011-2012: un nuovo quadro di cooperazione rafforzata

Il vicepresidente Tajani ha messo in luce anche i progressi realizzati nel periodo 2009/2010 nel quadro dell'attuazione della Carta Euro-Med per le imprese. A suo parere la Carta è destinata a evolvere ed egli ha espresso l'auspicio di poter parlare presto di un vero "Small Business Act" per l'area del Mediterraneo.

Antonio Tajani ha sollecitato il potenziamento delle iniziative nel quadro del programma di lavoro 2011/2012 approvato oggi dai ministri dell'industria.

Ha messo in evidenza come l'avvio di una ulteriore collaborazione in altri settori, quali il turismo, le politiche spaziali, l'estrazione di materie prime, nonché il trasferimento di tecnologie e l'innovazione, sia cruciale per l'ulteriore sviluppo della regione. Occorre formulare una strategia sulle modalità con cui estendere ai paesi del Mediterraneo le iniziative dell'UE in questi settori.

I temi al centro del dibattito dell'odierna conferenza sono stati inoltre gli accordi sulla valutazione della conformità e sull'accettazione (ACAA) dei prodotti industriali e il modo migliore per facilitare gli scambi commerciali.

Contesto

L'Unione per il Mediterraneo è costituita da una rete di 43 paesi. L'obiettivo a lungo termine della collaborazione industriale euro-mediterranea è la creazione di una regione in cui le imprese dei paesi del Mediterraneo e dell'UE possano esportare, importare, investire, avviare iniziative imprenditoriali comuni e creare posti di lavoro alle stesse condizioni di efficienza e di certezza del diritto di quelle esistenti nel mercato unico europeo.

Bruxelles, 4 maggio 2010

La Commissione propone una migliore gestione della migrazione nell'UE

La Commissione ha presentato oggi le sue iniziative per una strategia globale più strutturata e in grado di garantire una risposta rapida dell'UE alle sfide e alle opportunità derivanti dalla migrazione, non da ultimo in considerazione degli avvenimenti attualmente in corso nell'area del Mediterraneo. Tali iniziative coprono vari aspetti della questione migrazione, quali controlli rafforzati alle frontiere e governance Schengen, il completamento del sistema europeo comune di asilo, una migrazione legale più mirata, lo scambio delle migliori prassi per garantire un'integrazione riuscita dei migranti, e un approccio strategico per i rapporti con i paesi terzi in materia di migrazione. Esse vanno ad aggiungersi alle urgenti misure a breve termine già adottate dalla Commissione per affrontare la situazione della migrazione nel Mediterraneo e le pressioni migratorie sugli Stati membri in prima linea per questo fenomeno.

"È chiaro che l'UE ha bisogno di una politica comune forte in materia di asilo e migrazione. Tale necessità si è resa ancora più evidente negli ultimi mesi, in considerazione degli storici avvenimenti attualmente in corso in Africa settentrionale. L'UE deve rispettare la propria vocazione a rappresentare un rifugio per coloro che necessitano di protezione e, al tempo stesso, dimostrare solidarietà sia ai paesi nordafricani che stanno accogliendo la maggior parte dei migranti provenienti dalla Libia, sia a quegli Stati membri che si trovano ad affrontare i flussi più intensi di migranti via mare. È altrettanto evidente che un'immigrazione mirata di forza lavoro sarebbe vantaggiosa per l'UE, contribuendo a colmare le carenze di manodopera previste in vari settori e a riequilibrare il declino demografico della popolazione attiva europea che dovrebbe registrarsi nei prossimi anni. Nel contempo, tuttavia, è necessario gestire la migrazione in modo corretto, il che significa garantire controlli efficaci alle frontiere e il rimpatrio dei migranti in posizione irregolare. Questo significa inoltre che non dovremmo lasciare solo agli Stati membri situati lungo le frontiere esterne dell'UE il compito di affrontare situazioni migratorie eccezionali. Significa, infine, che occorre realizzare partenariati in materia di migrazione e di mobilità con paesi non UE in modo da collaborare. Dobbiamo avere in mente questi obiettivi a lungo termine anche quando affrontiamo i bisogni più urgenti derivanti dalle turbolenze in Africa settentrionale", ha dichiarato Cecilia Malmström, Commissaria responsabile degli Affari interni.

Pur rappresentando la speranza di una vita migliore per milioni di persone, gli avvenimenti nell'area del Mediterraneo meridionale hanno anche causato l'esodo di oltre 650 000 persone, in fuga dalle violenze in Libia. Finora pochissimi richiedenti asilo sono giunti in Europa, tuttavia più di 25 000 persone hanno deciso di partire alla ricerca di una vita migliore nell'UE. Alcuni Stati membri dell'UE sono esposti più direttamente degli altri agli arrivi massicci di migranti, ma questo fenomeno non può essere affrontato solo a livello nazionale: è necessaria una mobilitazione di tutti gli Stati membri a livello di UE.

"I recenti avvenimenti hanno inoltre destato preoccupazioni in merito al funzionamento del sistema Schengen. La libera circolazione delle persone attraverso le frontiere europee è un risultato importante che non deve essere rovesciato, anzi rafforzato. È per questo che la Commissione ha già proposto un meccanismo di valutazione migliore per garantire l'effettivo controllo delle frontiere esterne. Al fine di preservare la stabilità dello spazio Schengen, può inoltre essere necessario reintrodurre temporaneamente limitati controlli alle frontiere interne in circostanze particolarmente eccezionali, ad esempio in caso di imprevista forte pressione migratoria su un tratto della frontiera esterna", ha dichiarato la Commissaria Cecilia Malmström.

L'Unione europea ha risposto rapidamente a queste sfide con i mezzi operativi e finanziari di cui dispone. Sono stati mobilitati fondi per gestire l'emergenza umanitaria generata dall'improvviso afflusso di rifugiati e sfollati nei paesi confinanti con la Libia. Unitamente ai fondi forniti su base bilaterale, questo sostegno ha permesso di dare un rifugio temporaneo ai rifugiati e agli sfollati, di rispondere alle loro esigenze basilari e di aiutare molti di loro a ritornare nei rispettivi paesi d'origine. FRONTEX ha avviato l'operazione congiunta EPN Hermes Extension 2011 per aiutare l'Italia a fronteggiare lo sbarco di migranti e rifugiati sulle sue sponde. EUROPOL ha inviato in Italia una squadra di esperti per aiutare le autorità di contrasto nazionali ad individuare eventuali trafficanti di esseri umani tra i migranti in posizione irregolare entrati nel territorio italiano. Gli Stati membri più esposti al crescente flusso di rifugiati e migranti in posizione irregolare hanno inoltre ricevuto assistenza finanziaria.

Anche se la risposta dell'UE alla situazione di emergenza è stata globale, l'attuale crisi ha evidenziato il fatto che l'Unione può trovare modi per affrontare meglio situazioni di questo tipo e, in generale, per gestire meglio la migrazione. La Commissione propone pertanto una serie di iniziative che riguardano i seguenti aspetti:

- completamento del sistema europeo comune di asilo entro il 2012, in linea con i valori fondamentali e gli obblighi internazionali dell'Unione;
- controlli rafforzati alle frontiere e *governance* Schengen per affrontare l'immigrazione irregolare, garantire che ciascuno Stato membro controlli efficacemente la propria parte delle frontiere esterne dell'Unione in linea con il disposto e lo spirito delle norme dell'UE, ed aumentare la fiducia nell'efficacia del sistema UE di gestione della migrazione;
- un'immigrazione legale più mirata nell'UE, volta a facilitare l'arrivo di persone dotate delle competenze necessarie per contribuire a colmare le previste carenze di manodopera e di personale qualificato nell'UE e ad ovviare al previsto declino demografico della popolazione attiva;
- condivisione delle migliori pratiche nelle strategie adottate dagli Stati membri per l'integrazione degli immigranti legali nell'UE, in modo tale da garantire la massimizzazione dei vantaggi economici dell'immigrazione e assicurare l'armonia sociale nell'Unione;
- un approccio strategico ai rapporti con i paesi terzi sulle questioni relative alla migrazione, allo scopo di facilitare il movimento delle persone grazie a migliori possibilità di migrazione legale, unitamente a misure volte a prevenire la migrazione irregolare.

Prossime tappe

La comunicazione della Commissione servirà come base per il dibattito che avrà luogo in occasione del Consiglio straordinario Giustizia e affari interni convocato per il 12 maggio, dibattito a cui seguiranno le discussioni in materia di migrazione nell'ambito del Consiglio europeo del 24 giugno. Nelle prossime settimane e nei prossimi mesi seguiranno misure di accompagnamento, in particolare un "pacchetto migrazione" da presentare per l'adozione da parte del Collegio dei Commissari il 24 maggio.

Contesto

Dall'inizio dell'anno si è assistito ad esodi di massa di popolazioni di molti paesi nordafricani, soprattutto della Libia. Stando alle ultime stime, oltre 650 000 persone hanno lasciato il territorio libico per sfuggire alla violenza, trovando ospitalità presso i paesi vicini, principalmente Tunisia ed Egitto. Molte sono riuscite in seguito a tornare nei rispettivi paesi d'origine, in certi casi grazie all'assistenza.

Oltre 25 000 migranti, provenienti principalmente dalla Tunisia e, in misura minore, da altri paesi africani, sono fuggiti dai propri paesi verso l'UE, sbarcando sulle coste dell'Italia (soprattutto dell'isola di Lampedusa) e di Malta – paesi entrambi esposti ora ad una forte pressione migratoria. Oltre agli sfollati e ai migranti, parecchi rifugiati di varia nazionalità, tra cui somali, eritrei e sudanesi, hanno lasciato la Libia e alcuni di loro hanno anch'essi raggiunto l'Italia e Malta. Questi accadimenti hanno esercitato una pressione crescente sui sistemi di protezione e accoglienza di alcuni Stati membri dell'UE.

Per ulteriori informazioni

[MEMO/11/273](#)

Per maggiori informazioni sulla risposta della Commissione europea ai flussi migratori provenienti dall'Africa settentrionale: [MEMO/11/226](#)

Per maggiori informazioni sulla proposta della Commissione europea per istituire un meccanismo di valutazione dell'applicazione dell'acquis di Schengen: [IP/10/1493](#)

Homepage di Cecilia Malmström, Commissaria per gli Affari interni:

http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/malmstrom/welcome/default_en.htm

Homepage della DG Affari interni:

http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/index_en.htm

Biodiversità: la Commissione annuncia una nuova strategia per arrestare la perdita di biodiversità entro i prossimi dieci anni

La Commissione ha presentato oggi una nuova strategia per proteggere e migliorare lo stato della biodiversità in Europa nel prossimo decennio. La strategia prevede sei obiettivi che, incentrati sui principali fattori responsabili della perdita di biodiversità, ridurranno in certa misura la pressione che questi esercitano sulla natura e sui servizi ecosistemici nell'UE vincolando le principali politiche settoriali a obiettivi relativi alla biodiversità. Sono contemplati anche aspetti della biodiversità con portata mondiale, in modo che l'UE contribuisca a contrastare la perdita di biodiversità che avviene nelle varie parti del pianeta. La strategia è in linea con gli impegni assunti dall'UE l'anno scorso a Nagoya, in Giappone.

Il commissario europeo responsabile per l'ambiente Janez Potočnik ha dichiarato: *"Noi esseri umani, oltre ad essere parte integrante della biodiversità, dipendiamo da essa per procurarci cibo, acqua e aria pulite, e un clima stabile. È il nostro capitale naturale, che stiamo spendendo troppo in fretta — e tutti noi sappiamo cosa accade quando ci indebitiamo al di là delle nostre possibilità. Dovremmo tutti riconoscere la gravità della situazione e l'incapacità finora dimostrata di risolvere il problema. È giunto il momento di impegnarsi molto più a fondo. Sono certo che questo nuovo approccio multisettoriale ci metterà sulla giusta strada per arrestare la perdita di biodiversità entro il 2020."*

Migliore tutela per un mondo messo a dura prova

In Europa la biodiversità è a un punto critico, con l'estinzione delle specie che aumenta a ritmi mai registrati prima. Il degrado di molti ecosistemi ha raggiunto un'entità tale per cui essi non sono più in grado di fornire l'ampia gamma di servizi da cui dipendiamo, dall'aria e acqua pulite, all'impollinazione delle colture, alla protezione dalle inondazioni. Tale degrado si traduce in enormi perdite socioeconomiche per l'UE. Si stima, ad esempio, che l'impollinazione ad opera degli insetti, in netto calo in Europa, abbia un valore economico di 15 miliardi di euro all'anno nell'UE. La situazione non è meno preoccupante a livello mondiale.

La strategia adottata oggi prevede sei obiettivi prioritari e azioni d'accompagnamento per ridurre in modo sostanziale le minacce che incombono sulla biodiversità. Tra le azioni si annoverano:

- piena attuazione della normativa vigente in materia di protezione della natura e della rete di riserve naturali, onde apportare ingenti migliorie allo stato di conservazione di habitat e specie;
- migliorare e ripristinare gli ecosistemi e i servizi ecosistemici laddove possibile, in particolare aumentando l'uso delle infrastrutture verdi;
- garantire la sostenibilità delle attività agricole e forestali;
- salvaguardare e proteggere gli stock ittici dell'UE;

- contenere le specie invasive, sempre più spesso causa della perdita di biodiversità nell'UE;
- aumentare il contributo dell'UE all'azione concertata internazionale per scongiurare la perdita di biodiversità.

Mantenere gli impegni

La strategia è in linea con due grandi impegni assunti dai dirigenti europei nel marzo del 2010, ossia porre fine alla perdita di biodiversità nell'UE entro il 2020 e proteggere la biodiversità e i servizi ecosistemici dell'UE, attribuirvi un valore e ripristinarli entro il 2050. Va anche di pari passo con gli impegni internazionali assunti a Nagoya nell'ottobre del 2010, nell'ambito della convenzione sulla diversità biologica, in occasione della quale i leader mondiali hanno adottato una serie di misure per far fronte alla biodiversità a livello mondiale nei prossimi dieci anni.

Parte integrante della strategia Europa 2020, la strategia sulla biodiversità contribuirà a far sì che l'UE raggiunga non solo gli obiettivi che si è data in fatto di efficienza delle risorse, garantendo una gestione sostenibile del proprio capitale naturale, ma anche quelli in materia di mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ai medesimi, migliorando la resilienza degli ecosistemi e i servizi da essi forniti.

Contesto

Il patrimonio naturale del pianeta e le risorse naturali, dalle singole specie a ecosistemi come le foreste, le barriere coralline, i bacini idrici e i suoli, si stanno riducendo ad un ritmo allarmante. La perdita di biodiversità costa ogni anno miliardi all'economia mondiale, danneggia le singole economie, compromette le prospettive economiche e le possibilità di combattere la povertà.

Nell'UE la perdita di biodiversità è soprattutto dovuta a cambiamenti nell'utilizzo del territorio, inquinamento, sfruttamento eccessivo delle risorse, diffusione incontrollata di specie non autoctone e cambiamenti climatici. La pressione esercitata da tutti questi fattori è costante o in aumento. Solo il 17% degli habitat e delle specie esaminati godono di uno stato di conservazione soddisfacente e la maggior parte degli ecosistemi non riesce più a fornire in quantità e qualità ottimali i servizi da cui dipendiamo, come l'impollinazione delle colture, aria e acqua pulite, il controllo delle inondazioni o dell'erosione.

Il ritmo attuale a cui le specie si estinguono sul nostro pianeta è mille volte superiore a quello naturale, a causa soprattutto delle attività umane. Nell'UE circa il 25% delle specie animali europee, tra cui i mammiferi, gli anfibi, i rettili, gli uccelli e le farfalle, sono a rischio di estinzione, mentre l'88% degli stock ittici sono troppo sfruttati o molto depauperati.

Ulteriori informazioni

Per informazioni complete sul contenuto della comunicazione si rimanda a:

http://ec.europa.eu/environment/nature/biodiversity/policy/index_en.htm

Per chiarimenti sulla nuova strategia, si veda: [MEMO/11/268](#)

Si veda anche la campagna della Commissione sulla biodiversità:

http://ec.europa.eu/environment/biodiversity/campaign/index_it.htm

Per saperne di più sulla politica dell'UE in materia di biodiversità post 2010, si veda:

http://ec.europa.eu/environment/nature/biodiversity/policy/index_en.htm

Bruxelles, 11 aprile 2011

Un sondaggio rileva dati preoccupanti sulla consapevolezza e sulle competenze scarse dei consumatori

Secondo uno studio di Eurobarometro pubblicato oggi, in occasione del Vertice europeo dei consumatori 2011, meno del 50% dei consumatori dell'UE intervistati si è dichiarato sicuro, informato e tutelato in quanto consumatore. I consumatori consapevoli identificano facilmente la migliore offerta, conoscono i loro diritti e in caso di problemi fanno ricorso. I consumatori vulnerabili hanno difficoltà a comprendere le scelte che sono chiamati a compiere, non conoscono i loro diritti, hanno più problemi e sono restii ad agire quando qualcosa non va. I danni denunciati dai consumatori rappresentano circa lo 0,4% del PIL dell'UE e oltre un quinto dei consumatori dell'UE ha dichiarato di avere avuto un problema nei 12 mesi precedenti. Sebbene la maggior parte dei consumatori reclami con i negozianti, nella maggioranza dei casi se la risposta ricevuta non è soddisfacente essi non intraprendono nessuna azione ulteriore. Un numero elevato di consumatori ha difficoltà a fare i calcoli, a capire le informazioni importanti e a riconoscere le pratiche di vendita illegali e non conosce i suoi diritti. La maggior parte degli intervistati non era a conoscenza del proprio diritto di restituire un prodotto difettoso o di richiederne la riparazione o la sostituzione.

John Dalli, Commissario responsabile per la salute e la politica dei consumatori, ha dichiarato: "Vi sono indicatori preoccupanti del fatto che un numero considerevole di consumatori è potenzialmente vulnerabile alle frodi, alle truffe, a metodi di vendita aggressivi e non sa di poter ritornare sulle proprie scelte ed evitare acquisti non necessari. Se i consumatori non possono scegliere con facilità ed evitare i danni, a soffrirne non sono solamente loro, ma anche le attività oneste e innovative che sono il motore della crescita". In conclusione: "È necessario tener conto di questi risultati se vogliamo aiutare i consumatori in un mercato sempre più complesso e in cui sono esposti a un sovraccarico di informazioni."

Il sondaggio:

Il sondaggio è stato condotto nel 2010 in 29 paesi (UE27, Islanda e Norvegia) e ha coinvolto **56 471 consumatori ai quali sono state poste 70 domande riguardanti le tre dimensioni principali dell'empowerment: competenze dei consumatori, conoscenza dei propri diritti e assertività**. L'obiettivo era conoscere le competenze, il grado di consapevolezza e di assertività dei consumatori al fine di elaborare e sviluppare politiche migliori, a livello sia UE che nazionale, che tengano conto del comportamento effettivo dei consumatori.

Risultati principali:

I risultati sono preoccupanti giacché rilevano che i **consumatori sono scarsamente consapevoli e competenti**. Esiste tuttavia un grande potenziale da sfruttare per rendere i consumatori maggiormente consapevoli e di conseguenza per migliorare il modo in cui sono trattati e ridurre i danni da loro subiti. Internet e i mezzi di comunicazione hanno un ruolo essenziale da svolgere per l'empowerment dei consumatori, dato che oltre il 38% di questi ultimi usa Internet per fare raffronti tra i prodotti e considerata la capacità dei media di raggiungere direttamente i cittadini.

Danni subiti dai consumatori e possibilità di fare ricorso

Oltre uno su cinque dei cittadini europei intervistati ha incontrato un problema per il quale vi era motivo di reclamare. Si calcola che i danni ai consumatori rappresentino lo 0,4% del PIL dell'UE. Gli anziani e le persone meno istruite sono i più restii a fare ricorso, sebbene abbiano le stesse probabilità degli altri di avere problemi. Il sondaggio conferma l'importanza di avere accesso a modalità di ricorso efficaci. Molti di questi problemi si potrebbero risolvere se si disponesse di meccanismi alternativi di risoluzione delle controversie.

Competenze dei consumatori

Per quanto concerne le capacità di calcolo, i consumatori hanno difficoltà a fare calcoli semplici, **solo il 45% degli intervistati è stato in grado di rispondere correttamente a tre domande relative ai consumi**. Per quanto riguarda le capacità finanziarie, due intervistati su dieci non sono stati in grado di scegliere l'offerta più conveniente all'atto dell'acquisto di un televisore a schermo piatto. Inoltre, solo il 58% degli intervistati è stato in grado di leggere correttamente gli ingredienti riportati sull'etichetta di un prodotto alimentare e il 18% non è riuscito a trovare la data di scadenza. Solo il 2% dei consumatori ha riconosciuto cinque loghi ampiamente usati per fornire informazioni al pubblico. Il 33% dei consumatori pensava che il marchio CE significasse "fabbricato in Europa" e solo il 25% sapeva che invece significa che il prodotto "è conforme alla legislazione dell'UE". Molti non conoscevano nessuna organizzazione dei consumatori del proprio paese.

Conoscenza dei propri diritti

La maggior parte dei consumatori non era consapevole dei propri diritti fondamentali come il diritto alla riparazione, alla sostituzione o al rimborso di un prodotto difettoso entro 24 mesi dall'acquisto, il diritto di recedere da un contratto relativo a servizi finanziari sottoscritto on line entro 14 giorni, se si cambia idea o si trova un'offerta migliore, o ancora il diritto di recedere da un contratto sottoscritto con un venditore porta a porta.

Per verificare le vostre conoscenze e le vostre competenze e per ulteriori informazioni e documenti:

http://ec.europa.eu/consumers/consumer_empowerment/index_en.htm

Per consultare Eurobarometro n. 342:

http://ec.europa.eu/public_opinion/index_en.htm

Per ulteriori informazioni sugli atteggiamenti dei consumatori potete consultare [IP/11/280](#) sul 5° quadro di valutazione dei mercati dei beni di consumo:

http://ec.europa.eu/consumers/strategy/facts_en.htm

<http://www.european-consumer-summit.eu>

La Commissione propone maggior chiarezza sui diritti di proprietà di 16 milioni di coppie internazionali nell'UE

Cosa fare della casa comune quando una coppia divorzia e i coniugi hanno cittadinanze diverse? E del conto corrente comune, se il partner muore? Cosa succede poi se in questi stessi casi i coniugi, pur avendo la stessa cittadinanza, hanno beni o un conto corrente all'estero? In Europa sono circa 16 milioni le coppie internazionali e almeno 650 000 ogni anno si pongono queste domande di fronte alla fine del loro matrimonio o della loro unione. I cittadini perdono tempo e denaro a cercare di capire quale legge si applichi al caso loro e quale sia l'autorità giurisdizionale competente. Le differenze tra gli ordinamenti giuridici dei 27 Stati membri dell'Unione europea spingono a una scelta opportunistica del foro, incoraggiano cioè la pratica per cui un coniuge, di solito il più abbiente, si affretta a rivolgersi all'autorità giurisdizionale dello Stato in cui pensa di ottenere l'esito giudiziario più favorevole. A fronte di ciò, la Commissione europea propone norme applicabili in tutta l'Unione che facciano chiarezza sui diritti di proprietà delle coppie internazionali sposate o legate da unione registrata. I due regolamenti proposti permetteranno di determinare la legge applicabile ai diritti di proprietà della coppia e l'autorità giurisdizionale competente, e disporranno regole per il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni giudiziarie in questa materia in tutti gli Stati membri e con un'unica procedura. Le due proposte sono i primi frutti della [relazione 2010 della Commissione sulla cittadinanza dell'Unione \(IP/10/1390\)](#) e [MEMO/10/525](#) che ha individuato 25 grossi ostacoli in cui si imbattono gli Europei nella vita pratica di tutti i giorni. Le proposte odierne sono anche la conseguenza logica dell'accordo raggiunto rapidamente lo scorso anno su uno strumento legislativo dell'UE che determini la legge applicabile ai divorzi internazionali ([IP/10/347](#) e [MEMO/10/695](#)).

“La morte del coniuge o un divorzio sono già di per sé situazioni dolorose e difficili. Non si dovrebbero gravare ulteriormente i cittadini con procedimenti amministrativi o giudiziari complicati, lunghi e costosi”, ha dichiarato la Vicepresidente Viviane Reding, Commissaria per la Giustizia. “Sono sempre di più i cittadini che si innamorano e poi si sposano o si legano con unione registrata all'estero; sono pertanto necessarie norme chiare per stabilire come si dividano i beni di proprietà comune in caso di divorzio o morte del partner. Le proposte odierne contribuiscono alla chiarezza giuridica e semplificano il complicato processo di divisione dei beni comuni indipendentemente da dove si trovino in Europa. È una buona notizia per le coppie internazionali e per le loro tasche: le nuove norme permetteranno infatti risparmi in costi supplementari per circa 400 milioni di euro l'anno”.

I cittadini vogliono regole chiare per determinare quale autorità giurisdizionale tratterà il loro caso e quale legge si applicherà ai loro beni. Con le proposte di oggi la Commissione intende apportare certezza giuridica alla vita quotidiana delle coppie internazionali. Sulla scia delle nuove leggi UE dell'anno scorso, che consentono alle coppie internazionali di scegliere la legge applicabile al loro divorzio, andava mosso il passo successivo: chiarire le norme che disciplinano i diritti di proprietà delle coppie internazionali.

La Commissione propone quindi **due regolamenti distinti**: uno relativo alle norme applicabili alle **coppie sposate** ("regimi patrimoniali tra coniugi") e l'altro relativo alle norme applicabili alle **unioni registrate** ("effetti patrimoniali delle unioni registrate"). Il matrimonio è un istituto giuridico riconosciuto da tutti e 27 gli Stati membri. In cinque paesi può essere contratto sia da coppie di sesso diverso sia da coppie dello stesso sesso (nei Paesi Bassi dal 2001, in Belgio dal 2003, in Spagna dal 2005, in Svezia dal 2009 e in Portogallo dal 2010). L'unione registrata è un istituto giuridico più recente riconosciuto in 14 Stati membri (Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Irlanda, Lussemburgo, Paesi Bassi, Regno Unito, Repubblica ceca, Slovenia, Svezia¹ e Ungheria). In tutti questi 14 paesi è ammessa l'unione registrata di coppie dello stesso sesso, mentre quella di coppie di sesso opposto è ammessa solo in Belgio, Francia, Lussemburgo e Paesi Bassi.

Le due proposte odierne sono **neutre sotto il profilo del genere e dell'orientamento sessuale**. Ciò significa, ad esempio, che ai sensi della proposta sui regimi patrimoniali tra coniugi un matrimonio tra persone dello stesso sesso autorizzato dal diritto portoghese sarà trattato alla stregua di un matrimonio tra persone di sesso diverso. Analogamente, un'unione tra partner di sesso diverso potrà essere registrata in Francia alle stesse condizioni di un'unione tra persone dello stesso sesso, ed entrambe le unioni rientreranno nel campo di applicazione della proposta sulle unioni registrate.

Le due proposte non armonizzano né modificano il diritto sostanziale degli Stati membri in materia di matrimonio o unioni registrate. Il loro obiettivo è aiutare le coppie che si trasferiscono in un altro Stato membro o che hanno cittadinanze diverse e beni all'estero a risolvere le questioni inerenti ai diritti di proprietà.

"Oggi vogliamo gettare ponti tra i diversi ordinamenti giuridici dell'UE, e facilitare la vita delle coppie internazionali; non è nostra intenzione uniformare istituti che, per tradizioni sociali e giuridiche, sono e saranno ancora molto diversi in un prossimo futuro", ha dichiarato la Commissaria per la Giustizia Vivian Reding nel presentare le proposte a Bruxelles. "Sono sempre più numerosi gli ordinamenti giuridici che riconoscono le unioni registrate. È per questo che la Commissione ha deciso oggi di trattare gli aspetti di diritto internazionale privato delle coppie spostate ma anche di aumentare la certezza del diritto per le unioni registrate con carattere transnazionale, presentando la prima proposta di regolamento UE sulle unioni registrate".

¹ Quando la Svezia ha riconosciuto il matrimonio di persone dello stesso sesso, nel maggio 2009, sono state abolite le unioni registrate; rimangono valide quelle concluse prima del maggio 2009.

Le proposte della Commissione:

- consentiranno alle coppie internazionali sposate di **scegliere la legge applicabile** ai loro beni comuni in caso di morte di un coniuge o divorzio;
- aumenteranno la **certezza del diritto per le unioni registrate con carattere internazionale** assoggettando, come regola generale, i beni delle coppie legate da un'unione registrata alla legge del paese in cui l'unione è stata registrata;
- aumenteranno la **certezza del diritto per le coppie internazionali** (sposate o legate da unione registrata) istituendo un insieme di norme coerenti per determinare l'autorità giurisdizionale competente e la legge applicabile in base a una gerarchia di criteri di collegamento oggettivi;
- miglioreranno la **prevedibilità per le coppie internazionali** semplificando la procedura per riconoscere le decisioni e gli atti in tutta l'UE. **Le coppie risparmieranno tempo e denaro – in media tra i 2 000 e i 3 000 euro per causa.** Questi risparmi deriveranno dalla possibilità per i cittadini di proporre dinanzi a un'unica autorità giurisdizionale varie domande giudiziali. Ad esempio, la domanda relativa ai diritti di proprietà potrà essere proposta alla stessa autorità giurisdizionale competente per il divorzio o la separazione.

Contesto

Poiché sono sempre più numerosi gli Europei che vivono all'estero, attualmente le coppie internazionali nell'UE sono circa 16 milioni. Nel 2007, su 2,4 milioni di nuovi matrimoni il 13% (310 000) presentava un elemento internazionale. Analogamente, nello stesso anno, su 211 000 unioni registrate nell'UE 41 000 riguardavano coppie internazionali.

Molte di queste coppie internazionali hanno beni – immobili o conti correnti – in più di un paese. Al momento di dividerli, in seguito a divorzio, separazione personale o morte del partner, queste coppie devono far fronte a **incertezza giuridica e costi supplementari**. Attualmente è molto difficile per le coppie internazionali sapere qual è l'autorità giurisdizionale competente e quale la legge applicabile alla loro situazione e ai loro beni. Le norme variano notevolmente da un paese all'altro e talvolta portano a situazioni confliggenti. I costi indotti da procedimenti giudiziari paralleli in paesi diversi, dalla complessità delle cause e dalle conseguenti spese giudiziali sono stimati a 1,1 miliardi di euro all'anno. Se le proposte odierne saranno approvate, potrà essere abbattuto circa un terzo di questi costi.

Le proposte richiedono l'approvazione unanime del Consiglio dei ministri previa consultazione del Parlamento europeo.

Altre informazioni

Homepage della Vicepresidente Viviane Reding, Commissaria per la giustizia:

http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/reding/index_en.htm

1. International Marriages in the EU in 2007

	Marriages in 2007					
	Total marriages		National		International	
Austria	35,996	1%	27,689	1%	8,295	3%
Belgium	45,561	2%	35,110	2%	10,451	3%
Bulgaria	29,640	1%	27,227	1%	2,413	1%
Czech Republic	57,157	2%	52,188	2%	4,969	2%
Cyprus	13,422	1%	3,532	0%	9,890	3%
Denmark	36,576	2%	30,821	1%	5,753	2%
Estonia	7,022	0%	4,536	0%	2,486	1%
Finland	29,497	1%	27,050	1%	2,447	1%
France	273,833	11%	228,864	11%	44,969	15%
Germany	368,922	15%	318,082	15%	50,840	17%
Greece	61,377	3%	53,952	3%	7,425	2%
Hungary	40,842	2%	38,990	2%	1,852	1%
Ireland	22,544	1%	19,096	1%	3,448	1%
Italy	250,360	10%	215,801	10%	34,559	11%
Latvia	15,486	1%	14,579	1%	907	0%
Lithuania	23,065	1%	20,339	1%	2,726	1%
Luxembourg	1,969	0%	837	0%	1,132	0%
Malta	2,479	0%	1,582	0%	881	0%
Netherlands	72,485	3%	61,848	3%	10,637	3%
Poland	248,777	10%	244,732	12%	4,045	1%
Portugal	46,329	2%	39,648	2%	6,681	2%
Romania	189,240	8%	183,803	9%	5,437	2%
Slovakia	27,437	1%	23,778	1%	3,659	1%
Slovenia	6,373	0%	5,299	0%	946	0%
Spain	208,057	9%	173,834	8%	34,223	11%
Sweden	47,898	2%	38,043	2%	9,855	3%
UK	268,386	11%	232,154	11%	36,232	12%
Total	2,430,730	100%	2,123,414	87%	307,158	13%

Source and notes:

Eurostat; International marriages and divorces in the Member States and National Statistical Offices

*International marriages include "unknown marriages" for: AT (12), DK (2), Malta (16), Slovenia (128).

2007 data for the UK has been estimated from the total number of new marriages for the period 2000-2006

2007 data on new international marriages for Ireland has been estimated by using 2006 census on marriages

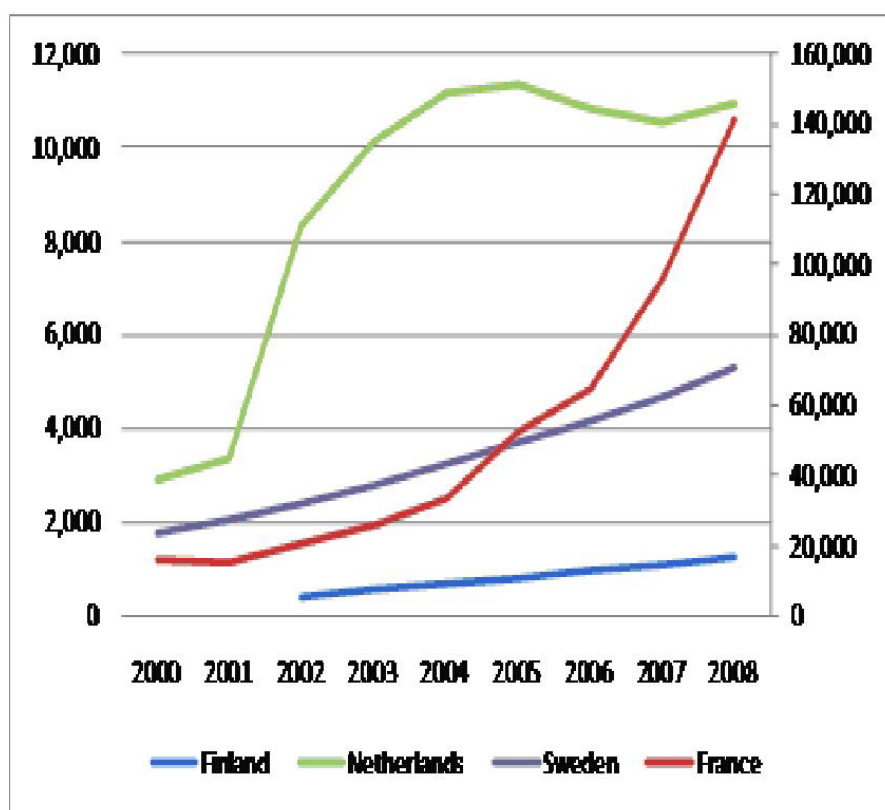
2. International Divorces in the EU in 2007

	Divorces in 2007					
	Total divorces		National		International	
Austria	20,516	2%	15,390	2%	5,111	4%
Belgium	29,881	3%	24,546	3%	5,535	4%
Bulgaria	16,347	2%	15,656	2%	691	1%
Czech Republic	31,129	3%	28,978	3%	2,151	2%
Cyprus	1,648	0%	954	0%	694	1%
Denmark	14,066	1%	11,728	1%	2,337	2%
Estonia	3,809	0%	2,483	0%	1,311	1%
Finland	13,224	1%	11,819	1%	1,405	1%
France	152,954	15%	132,611	15%	20,343	15%
Germany	187,072	18%	152,972	17%	34,100	25%
Greece	13,500	1%	11,678	1%	1,823	1%
Hungary	25,160	2%	24,649	3%	511	0%
Ireland	3,684	0%	2,689	0%	995	1%
Italy	49,003	5%	47,536	5%	3,133	2%
Latvia	7,403	1%	6,418	1%	985	1%
Lithuania	11,336	1%	10,579	1%	753	1%
Luxembourg	1,106	0%	574	0%	532	0%
Malta	0	0%	0	0%	0	0%
Netherlands	31,983	3%	26,269	3%	5,714	4%
Poland	86,586	8%	57,730	8%	8,856	8%
Portugal	25,255	2%	23,915	3%	1,235	1%
Romania	36,308	3%	35,900	4%	408	0%
Slovakia	12,174	1%	11,918	1%	256	0%
Slovenia	2,617	0%	2,343	0%	269	0%
Spain	125,777	12%	111,472	12%	14,305	10%
Sweden	20,669	2%	15,019	2%	5,650	4%
UK	144,220	14%	124,750	14%	19,470	14%
Total	1,047,427	100%	910,577	87%	136,850	13%

Source and notes:

Eurostat; International marriages and divorces in the Member States and National Statistical Offices
 2007 data on new international marriages for Ireland has been estimated by using 2006 census
 Data for FR, GR, LV, PL and the UK have been estimated by using 13.5% for international divorces
 13.5% is the average share of international divorces in total for the period 2003-2006

3. Number of new Civil / Registered Partnerships by Year (Trends)



In 2007, 41,000 of the 211,000 registered partnerships in the EU had an international dimension. 8,500 international couples in registered partnerships were dissolved by separation and 1,266 were ended by the death of one of the partners.

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 6, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 2, lettera e), della direttiva 2008/57/CE, il sistema ferroviario è diviso in sottosistemi di natura strutturale e funzionale. Ciascuno di questi sottosistemi deve essere oggetto di una specifica tecnica di interoperabilità («STI»).
- (2) Con decisione C(2006)124 definitivo del 9 febbraio 2007 la Commissione ha assegnato all'Agenzia ferroviaria europea (l'Agenzia) il mandato di elaborare specifiche tecniche di interoperabilità (STI) conformemente alla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ⁽²⁾. Ai sensi di questo mandato, è stato richiesto all'Agenzia di redigere un progetto di STI relativo alle applicazioni telematiche per i passeggeri. Il 31 maggio 2010 l'Agenzia ha presentato una raccomandazione. Questa raccomandazione deve essere integrata da una raccomandazione supplementare successiva a un mandato della Commissione che riguardi le tariffe, l'emissione di biglietti e la prenotazione per i viaggi nazionali. Nell'elaborazione della sua raccomandazione, l'Agenzia deve prendere in considerazione gli sviluppi nazionali e gli sviluppi tecnici nei settori dell'intermodalità e dei sistemi innovativi per l'emissione di biglietti.
- (3) Le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) sono specifiche adottate a norma della direttiva 2008/57/CE. La STI in allegato riguarda il sottosistema relativo alle applicazioni telematiche per i passeggeri con lo scopo di soddisfare i requisiti essenziali e assicurare l'interoperabilità del sistema ferroviario.

- (4) È ritenuta importante l'efficace interconnessione dei sistemi informativi e di comunicazione dei vari gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie, in particolare per la fornitura di informazioni aggiornate e servizi di emissione di biglietti ai passeggeri.
- (5) Obiettivo della presente STI è definire procedure e interfacce tra tutti i tipi di soggetti per fornire informazioni ed emettere biglietti ai passeggeri tramite tecnologie ampiamente disponibili. Essa deve comprendere lo scambio di informazioni per le seguenti funzioni: sistemi di informazione dei viaggiatori prima e durante il viaggio, sistemi di prenotazione, sistemi di pagamento, gestione dei bagagli, emissione di biglietti tramite biglietterie, distributori automatici di biglietti, a bordo dei treni, telefono, Internet o qualunque altra tecnologia informatica ampiamente disponibile, gestione dei collegamenti tra i treni e con altre modalità di trasporto.
- (6) Le informazioni fornite ai passeggeri devono essere accessibili conformemente ai requisiti di cui alla decisione 2008/164/CE della Commissione, del 21 dicembre 2007, relativa ad una specifica tecnica di interoperabilità concernente le «persone a mobilità ridotta» nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità ⁽³⁾.
- (7) Le disposizioni della presente STI non devono pregiudicare le decisioni adottate dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾.
- (8) Sono necessarie specifiche dettagliate per assicurare che il presente regolamento possa essere applicato. Tali specifiche definiscono il sistema di scambio dei dati basato su componenti comuni e sull'interconnessione dei sistemi di informazione e comunicazione dei soggetti interessati. Inoltre, sono necessari anche una descrizione della governance destinata allo sviluppo, all'attuazione e al funzionamento di questo sistema e un piano generale per lo sviluppo e l'attuazione di tale sistema. Tale materiale viene prodotto nella fase iniziale di attuazione. La presente STI deve pertanto essere modificata in un secondo momento per tenere conto di questi elementi (specifiche dettagliate, governance e piano generale).

⁽¹⁾ GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.⁽²⁾ GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.⁽³⁾ GU L 64 del 7.3.2008, pag. 72.⁽⁴⁾ GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14.

- (9) Conformemente all'articolo 5, paragrafo 8, della direttiva 2008/57/CE, i documenti tecnici pubblicati dall'Agenzia citati nel presente regolamento si considerano allegati alla STI e diventano obbligatori a partire dal momento in cui la STI è applicabile.
- (10) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. La specifica tecnica di interoperabilità (STI) relativa all'elemento «applicazioni per i passeggeri» del sottosistema «applicazioni telematiche del sistema ferroviario transeuropeo» di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE è definita nell'allegato I.

2. La STI si applica all'elemento «applicazioni per i passeggeri» del sottosistema «applicazioni telematiche» definito nella sezione 2.5 dell'allegato II alla direttiva 2008/57/CE.

3. Per quanto riguarda i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri operati da e verso paesi terzi, la conformità ai requisiti della presente STI è soggetta alla disponibilità di informazioni emesse da soggetti esterni all'UE tranne nel caso in cui accordi bilaterali dispongano uno scambio di informazioni compatibile con la STI.

Articolo 2

L'applicazione della presente STI avviene in tre fasi:

- una prima fase che istituisce specifiche IT dettagliate, governance e piano generale (prima fase),
- una seconda fase relativa allo sviluppo del sistema di scambio dei dati (seconda fase), e
- una fase finale relativa all'attuazione del sistema di scambio dei dati (terza fase).

Articolo 3

1. L'Agenzia ferroviaria europea pubblica sul proprio sito Internet i documenti tecnici elencati nell'allegato III e li mantiene aggiornati. Essa applica una gestione delle modifiche dei documenti tecnici come indicato al paragrafo 7.5.2 dell'allegato

I e riferisce alla Commissione in merito all'avanzamento di tali documenti. La Commissione informa gli Stati membri mediante il comitato istituito dall'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE.

2. L'Agenzia ferroviaria europea pubblica sul proprio sito Internet gli archivi di riferimento citati al paragrafo 4.2.19 dell'allegato I e li mantiene aggiornati. Essa applica una gestione delle modifiche per tali archivi e riferisce alla Commissione in merito all'avanzamento di tali documenti. La Commissione informa gli Stati membri mediante il comitato istituito dall'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE.

3. L'Agenzia ferroviaria europea presenta la propria raccomandazione sui punti in fase di definizione elencati nell'allegato II al presente regolamento entro il 31 marzo 2012.

Articolo 4

Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura, i gestori di stazione, i venditori dei biglietti e l'Agenzia sostengono i lavori della prima fase, secondo quanto specificato al paragrafo 7.2 dell'allegato I, fornendo informazioni funzionali e tecniche e consulenza.

Articolo 5

Gli organismi che rappresentano il settore ferroviario a livello europeo, definiti nell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, insieme a un rappresentante dei venditori di biglietti e a un rappresentante dei passeggeri europei, sviluppano le specifiche IT dettagliate, la governance e il piano generale descritti al paragrafo 7 dell'allegato I e li presentano alla Commissione entro un anno dalla pubblicazione del presente regolamento nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 6

Gli Stati membri assicurano che le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura, i gestori di stazione e i venditori di biglietti siano informati del presente regolamento.

Articolo 7

Il presente regolamento viene modificato prendendo in considerazione i risultati della prima fase, descritta al paragrafo 7.2 dell'allegato I.

⁽¹⁾ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1.

Articolo 8

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 5 maggio 2011.

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO I

1. INTRODUZIONE

1.1. **Campo di applicazione tecnico**

La presente specifica tecnica di interoperabilità (nel prosieguo STI) riguarda l'elemento «applicazioni per i passeggeri» del sottosistema «applicazioni telematiche del sistema ferroviario transeuropeo» di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE. La STI rientra nell'area funzionale dell'elenco riportato nell'allegato II della direttiva 2008/57/CE.

1.2. **Campo di applicazione geografico**

Il campo di applicazione geografico della presente STI coincide con il sistema ferroviario transeuropeo di cui all'articolo 2, lettera a), della direttiva 2008/57/CE.

1.3. **Contenuto della presente STI**

Il contenuto della presente STI è conforme all'articolo 5 della direttiva 2008/57/CE.

La presente STI indica inoltre, nel capitolo 4, i requisiti di esercizio e manutenzione legati in modo specifico al campo di applicazione tecnico e geografico.

2. DEFINIZIONE DEL SOTTOSISTEMA/CAMPO DI APPLICAZIONE

2.1. **Sottosistema**

La presente STI riguarda:

- a) il sottosistema funzionale «applicazioni telematiche per i passeggeri»;
- b) la parte del sottosistema «manutenzione relativa alle applicazioni telematiche per i passeggeri» (ovvero, metodi d'uso, gestione, aggiornamento e manutenzione delle banche dati, del software e dei protocolli di comunicazione dati, ecc.).

Essa comprende la fornitura di informazioni sui seguenti aspetti:

- a) sistemi che forniscono ai passeggeri informazioni prima e durante il viaggio;
- b) sistemi di prenotazione e pagamento;
- c) gestione dei bagagli;
- d) emissione di biglietti tramite biglietterie, distributori automatici di biglietti, telefono o Internet o qualunque altra tecnologia informatica ampiamente disponibile, nonché a bordo dei treni;
- e) gestione delle coincidenze fra i treni e con altri modi di trasporto.

2.1.1. *Offerta di informazioni ai passeggeri prima e durante il viaggio*

L'allegato II al regolamento (CE) n. 1371/2007 sui diritti e gli obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario elenca le informazioni minime che devono essere fornite ai passeggeri da parte delle imprese ferroviarie e/o dei venditori di biglietti.

2.1.2. *Sistemi di prenotazione e pagamento*

Le informazioni saranno scambiate tra i sistemi di prenotazione e di emissione dei biglietti e i sistemi di pagamento dei vari venditori di biglietti e imprese ferroviarie per permettere ai passeggeri di pagare i biglietti, le prenotazioni e i supplementi di cui sopra per il viaggio e il servizio da loro scelti.

2.1.3. *Gestione dei bagagli*

Ai passeggeri vengono fornite informazioni per quanto riguarda le procedure di reclamo in caso di bagagli registrati persi durante il viaggio. Inoltre, ai passeggeri vengono fornite informazioni sull'invio o il ritiro di bagagli registrati.

- 2.1.4. *Emissione di biglietti tramite biglietterie, distributori automatici di biglietti, telefono, Internet o qualunque altra tecnologia informatica ampiamente disponibile*

Tra le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti saranno comunicate informazioni per permettere a questi ultimi di emettere, laddove disponibili, biglietti, biglietti globali e supplementi e di effettuare prenotazioni.

- 2.1.5. *Gestione delle coincidenze tra i treni e con altri modi di trasporto*

Viene proposta una norma per la fornitura di informazioni e lo scambio di informazioni con altri modi di trasporto.

3. REQUISITI ESSENZIALI

3.1. **Conformità ai requisiti essenziali**

Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE, il sistema ferroviario transeuropeo, i sottosistemi e i componenti di interoperabilità devono soddisfare i requisiti essenziali indicati in termini generali nell'allegato III della medesima direttiva.

Nell'ambito della presente STI, la conformità ai requisiti essenziali pertinenti indicati nel capitolo 3 della STI sarà assicurata per il sottosistema dalla conformità alle specifiche riportate nel capitolo 4: Caratteristiche del sottosistema.

3.2. **Aspetti relativi ai requisiti generali**

L'applicabilità dei requisiti generali al sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» è determinata nel modo seguente:

3.2.1. *Sicurezza*

I requisiti essenziali legati alla sicurezza che si applicano al sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» sono i seguenti: requisiti essenziali 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 e 1.1.5 dell'allegato III alla direttiva 2008/57/CE. Questi requisiti essenziali non si applicano al sottosistema «applicazioni telematiche».

3.2.2. *Affidabilità e disponibilità*

La conformità al requisito essenziale 1.2 di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE è assicurata dai seguenti paragrafi:

— paragrafo 4.2.19: Archivi di riferimento e banche dati varie,

— paragrafo 4.2.21: Reti e comunicazioni.

3.2.3. *Salute*

I requisiti essenziali 1.3.1 e 1.3.2 di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE non sono pertinenti per il sottosistema «applicazioni telematiche».

3.2.4. *Protezione dell'ambiente*

I requisiti essenziali 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 e 1.4.5 di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE non sono pertinenti per il sottosistema «applicazioni telematiche».

3.2.5. *Compatibilità tecnica*

Il requisito essenziale 1.5 di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE non è pertinente per il sottosistema «applicazioni telematiche».

3.3. **Aspetti legati in modo specifico al sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri»**

L'applicabilità dei requisiti generali al sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» è determinata nel modo seguente:

3.3.1. *Compatibilità tecnica*

La conformità al requisito essenziale 2.7.1 di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE è assicurata in particolare dai seguenti paragrafi:

- paragrafo 4.2.19: Archivi di riferimento e banche dati varie,
- paragrafo 4.2.21: Reti e comunicazioni.

3.3.2. *Affidabilità e disponibilità*

La conformità al requisito essenziale 2.7.2 di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE è assicurata in particolare dai seguenti paragrafi:

- paragrafo 4.2.19: Archivi di riferimento e banche dati varie,
- paragrafo 4.2.21: Reti e comunicazioni.

Tuttavia, questo requisito essenziale, in particolare per quanto riguarda i modi d'uso adottati per garantire l'efficacia delle applicazioni telematiche e la qualità del servizio, non è trattato solo nei paragrafi appena menzionati ma rappresenta il cardine di tutta la STI.

3.3.3. *Salute*

Per quanto riguarda il requisito essenziale 2.7.3 di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE, la presente STI non precisa requisiti ulteriori rispetto alle vigenti normative nazionali ed europee per quanto riguarda i criteri minimi di sicurezza in materia di ergonomia e protezione della salute che devono essere rispettati dall'interfaccia tra queste applicazioni telematiche e l'utenza.

3.3.4. *Sicurezza*

La conformità al requisito essenziale 2.7.4 di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE è assicurata dai seguenti paragrafi:

- 4.2.19: Archivi di riferimento e banche dati varie,
- 4.2.21: Reti e comunicazioni.

4. CARATTERISTICHE DEL SOTTOSISTEMA

4.1. **Introduzione**

Tenendo conto di tutti i requisiti essenziali applicabili, il sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» si definisce in base ai parametri fondamentali descritti nelle sezioni seguenti.

4.2. **Specifiche funzionali e tecniche del sottosistema**

4.2.1. *Scambio di dati sull'orario*

Questo parametro fondamentale stabilisce il modo in cui l'impresa ferroviaria deve eseguire lo scambio di dati sull'orario.

Questo parametro fondamentale garantisce che gli orari che comprendono gli elementi di dati definiti di seguito siano resi disponibili a un'altra impresa ferroviaria, a terzi e agli organismi pubblici. Questo parametro di base garantisce inoltre che ogni impresa ferroviaria fornisca dati relativi all'orario precisi e aggiornati.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano ai servizi passeggeri dell'impresa ferroviaria.

Questo parametro fondamentale stabilisce il seguente processo:

4.2.1.1. *L'impresa ferroviaria rende disponibili i dati sull'orario in suo possesso ad altre imprese ferroviarie e a terzi*

L'impresa ferroviaria rende disponibili tutti i dati sull'orario in suo possesso, per i quali è responsabile come vettore unico o comune e relativi ai servizi di trasporto disponibili per l'acquisto da parte del pubblico, garantendo l'accesso a tutte le imprese ferroviarie, a terzi e agli organismi pubblici. L'impresa ferroviaria garantisce che i dati dell'orario siano precisi e aggiornati. Tali dati vengono mantenuti disponibili per almeno dodici mesi successivi alla loro scadenza.

Qualora un'impresa ferroviaria gestisca un servizio di trasporto per il quale è uno dei vettori comuni, essa deve garantire, insieme agli altri vettori comuni, che la sua parte di orario sia precisa e aggiornata.

Il contenuto principale dei dati dell'orario è costituito da:

- principi fondamentali delle varianti di treni,
- rappresentazione di un treno,
- diversi modi possibili di rappresentare i giorni di esercizio,
- categoria di treno/modalità di servizio,
- relazioni del servizio di trasporto,
- gruppi di carrozze collegate ai treni,
- congiungimento a, divisione da,
- collegamenti globali (collegamento a),
- collegamenti globali (cambio di numero di servizio),
- dettagli dei servizi di trasporto,
- fermate con limitazioni del traffico,
- treni per servizio notturno,
- attraversamento di fusi orari,
- regime di prezzi e dettagli sulla prenotazione,
- soggetto generatore dell'informazione,
- soggetto generatore della prenotazione,
- strutture per i servizi,
- accessibilità del treno (compresa l'esistenza programmata di posti prioritari, spazi appositi per sedie a rotelle, compartimenti letto universali — cfr. paragrafo 4.2.4 della STI PMR); cfr. paragrafo 4.2.6.1,
- servizi straordinari,
- coincidenze: tempi tra i servizi di trasporto,
- elenco delle stazioni.

Per i servizi di trasporto sui quali l'impresa ferroviaria assicura da sola il controllo, l'orario annuale viene reso disponibile almeno due mesi prima della sua entrata in vigore. Per i servizi di trasporto rimanenti, l'impresa ferroviaria mette a disposizione l'orario non appena possibile.

L'impresa ferroviaria rende disponibili tutti i cambiamenti all'orario annuale in una serie di aggiornamenti dell'orario almeno sette giorni prima della loro entrata in vigore. Questo obbligo si applica soltanto se l'impresa ferroviaria è a conoscenza del cambiamento con un anticipo di sette giorni o più rispetto alla sua entrata in vigore.

Il suddetto processo e le informazioni utilizzate devono essere conformi alla documentazione tecnica:

— B.4 (cfr. allegato III).

4.2.2. *Scambio di dati tariffari*

Questo parametro fondamentale stabilisce il modo in cui l'impresa ferroviaria deve eseguire lo scambio di dati tariffari.

Questo parametro fondamentale garantisce che i dati tariffari nel formato definito di seguito siano resi disponibili ad altre imprese ferroviarie o a terzi autorizzati alla vendita.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano a tutte le tariffe passeggeri dell'impresa ferroviaria per le vendite nazionali, internazionali e all'estero.

Questo parametro fondamentale stabilisce il seguente processo:

4.2.2.1. *L'impresa ferroviaria rende disponibili le proprie tariffe ad altre imprese ferroviarie, ad organismi pubblici autorizzati e a terzi autorizzati a vendere*

L'impresa ferroviaria rende disponibili tutte le sue tariffe (comprese le tabelle delle tariffe) garantendo l'accesso alle imprese ferroviarie e ai terzi a cui rilascia l'autorizzazione a vendere in base ad accordi di distribuzione, e agli organismi pubblici autorizzati. L'impresa ferroviaria garantisce che i dati tariffari siano esatti e aggiornati.

Qualora un'impresa ferroviaria gestisca un servizio di trasporto per il quale è uno dei vettori comuni, essa deve garantire, insieme a tutti gli altri vettori comuni, che i dati tariffari siano precisi e aggiornati.

Il contenuto principale dei dati tariffari destinati alle vendite internazionali o effettuate all'estero deve essere conforme alla definizione di cui all'allegato IV.

I dati tariffari destinati alle vendite internazionali o effettuate all'estero sono resi disponibili alle imprese ferroviarie e a terzi autorizzati a vendere in base ad accordi di distribuzione, e agli organismi pubblici autorizzati, con un anticipo pari almeno a quello disposto nell'allegato IV.

Il processo di cui sopra e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi ai dati sulle tariffe destinati alle vendite internazionali o effettuate all'estero con i documenti tecnici:

— B.1 (cfr. allegato III),

— B.2 (cfr. allegato III),

— B.3 (cfr. allegato III).

I dati tariffari destinati alle vendite nazionali vengono messi a disposizione delle imprese ferroviarie e di terzi autorizzati alla vendita, nonché degli organismi pubblici autorizzati, almeno con lo stesso anticipo richiesto per i dati tariffari destinati alle vendite internazionali o effettuate all'estero.

Il processo di cui sopra e le informazioni utilizzate per lo stesso in relazione ai dati tariffari destinati alle vendite nazionali devono essere conformi alla documentazione tecnica che l'Agenzia dovrà sviluppare (cfr. allegato II).

4.2.3. *Trattamento delle informazioni sulle coordinate per contattare l'impresa ferroviaria*

Questo parametro fondamentale indica il modo in cui l'impresa ferroviaria deve fornire informazioni sul proprio sito Internet ufficiale da cui i clienti possono ottenere informazioni precise.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano a tutte le imprese ferroviarie.

Questo parametro fondamentale stabilisce il seguente processo:

4.2.3.1. L'impresa ferroviaria rende disponibile una serie di dati con i dettagli sui contatti

L'impresa ferroviaria mette a disposizione di altre imprese ferroviarie, dell'Agenzia, di terzi e degli organismi pubblici una serie di dati comprensiva del nome e del codice di vettore e del suo sito Internet ufficiale. Il sito Internet ufficiale indicato in questo parametro fondamentale deve essere in formato leggibile da un computer e conforme agli orientamenti sull'accessibilità dei contenuti Internet. Se un'impresa ferroviaria gestisce un'unità commerciale comune con una o più altre imprese ferroviarie, il nome dell'unità commerciale comune, i codici del vettore e il sito Internet ufficiale devono essere messi a disposizione delle altre imprese ferroviarie.

Quando un'impresa ferroviaria rende disponibili le proprie informazioni sull'orario ad altre imprese ferroviarie, a norma del paragrafo 4.2.1.1, assicura che il nome del vettore indicato in tale orario corrisponda al nome del vettore indicato in questa serie di dati. In caso di cambiamenti, l'impresa ferroviaria deve aggiornare al più presto il contenuto della serie di dati.

4.2.4. *Trattamento delle informazioni relative alle condizioni di trasporto*

Questo parametro fondamentale indica il modo in cui l'impresa ferroviaria tratta le informazioni relative alle condizioni di trasporto.

Questo parametro fondamentale assicura che le condizioni di trasporto siano disponibili sul sito Internet ufficiale dell'impresa ferroviaria.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano ai servizi passeggeri dell'impresa ferroviaria.

Questo parametro fondamentale stabilisce il seguente processo:

4.2.4.1. L'impresa ferroviaria pubblica informazioni relative alle condizioni di trasporto.

L'impresa ferroviaria pubblica informazioni relative ai seguenti elementi:

- condizioni generali di trasporto per i passeggeri del trasporto ferroviario (GCC-CIV/PRR),
- proprie condizioni di trasporto,
- un collegamento al regolamento (CE) n. 1371/2007,
- mezzi di pagamento accettati,
- condizioni di vendita e post-vendita, soprattutto per lo scambio e il rimborso dei biglietti,
- procedure per la presentazione di reclami,

almeno sul suo sito Internet ufficiale. Tale sito deve essere conforme agli orientamenti sull'accessibilità dei contenuti Internet in considerazione delle esigenze delle persone con disabilità uditive e/o visive.

Questo processo deve essere eseguito per la prima pubblicazione al più tardi sei mesi dopo l'entrata in vigore di questa STI. Eventuali modifiche a queste informazioni devono essere pubblicate almeno 6 giorni prima della loro entrata in vigore. L'impresa ferroviaria elenca gli articoli modificati rispetto alla versione precedente. L'impresa ferroviaria deve mantenere in ogni caso la versione precedente di queste informazioni sul proprio sito Internet ufficiale.

4.2.5. *Trattamento delle informazioni relative al trasporto di bagagli registrati*

Questo parametro fondamentale indica il modo in cui l'impresa ferroviaria assicura la fornitura di informazioni per il trasporto di bagagli registrati se tale servizio è offerto dall'impresa ferroviaria. Se il servizio non è offerto, l'impresa ferroviaria informa della indisponibilità di tale servizio.

Questo parametro fondamentale assicura che le informazioni sulla gestione dei bagagli registrati siano a disposizione dei passeggeri.

Questo parametro fondamentale stabilisce il seguente processo:

4.2.5.1. L'impresa ferroviaria pubblica i termini per la gestione dei bagagli registrati

L'impresa ferroviaria pubblica all'attenzione dei passeggeri i termini e le condizioni per la gestione dei bagagli registrati, laddove tale servizio sia disponibile. Dove il servizio non è offerto, l'impresa ferroviaria pubblica informazioni in merito. Tali informazioni sono pubblicate almeno sul sito Internet ufficiale dell'impresa ferroviaria. Tale sito deve essere conforme agli orientamenti sull'accessibilità dei contenuti Internet, in considerazione delle esigenze delle persone con disabilità uditive e/o visive.

Questo processo deve essere eseguito per la prima pubblicazione entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente STI. Eventuali modifiche a queste informazioni devono essere pubblicate almeno 6 giorni prima della loro entrata in vigore. L'impresa ferroviaria elenca gli articoli modificati rispetto alla versione precedente. L'impresa ferroviaria deve mantenere in ogni caso la versione precedente di queste informazioni sul proprio sito Internet ufficiale.

4.2.6. *Trattamento delle informazioni relative al trasporto e all'assistenza di persone a mobilità ridotta*

Questo parametro fondamentale indica il modo in cui l'impresa ferroviaria, il venditore di biglietti e/o il gestore della stazione devono assicurare la fornitura di informazioni sul trasporto e sull'assistenza alle persone a mobilità ridotta.

Questo parametro fondamentale assicura che le informazioni sul trasporto e l'assistenza alle persone a mobilità ridotta siano a disposizione dei passeggeri. Se l'impresa ferroviaria utilizza mezzi informatici per inviare una richiesta di disponibilità/prenotazione per l'assistenza alle persone a mobilità ridotta, il sistema a cui è indirizzata deve almeno essere in grado di gestire i messaggi in base al protocollo specificato nel documento tecnico B.10 (cfr. allegato III). Inoltre, il sistema deve emettere un numero di conferma per la prenotazione di assistenza; ciò è essenziale per fornire al cliente/passeggero la garanzia e la certezza che l'assistenza sarà fornita e per stabilire la responsabilità e il compito della prestazione di assistenza. Questi messaggi contengono tutte le informazioni necessarie perché l'impresa ferroviaria, il venditore dei biglietti e/o il gestore della stazione emettano un numero di conferma destinato alle persone a mobilità ridotta (per ogni partenza e arrivo di ogni viaggio) per prenotare l'assistenza.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano come segue: la gestione di informazioni relative al trasporto di persone a mobilità ridotta si applica in relazione ai servizi passeggeri dell'impresa ferroviaria. Le disposizioni di questo parametro fondamentale per quanto riguarda la richiesta/conferma elettroniche si applicano se esiste un accordo tra la parte che fa la richiesta e quella a cui è indirizzata.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.6.1. L'impresa ferroviaria pubblica informazioni sull'accessibilità dei servizi ferroviari e sulle condizioni di accesso al materiale rotabile

L'impresa ferroviaria pubblica le seguenti informazioni:

- i tipi/numeri di treni e/o il numero delle linee (se non è disponibile nessun numero di treno per il pubblico) su cui sono disponibili strutture per persone a mobilità ridotta,
- i tipi e le quantità minime di strutture per persone a mobilità ridotta sui treni suddetti (come posti per sedia a rotelle, cuccette, bagni per persone a mobilità ridotta, posizione dei posti per le persone a mobilità ridotta) in normali condizioni di funzionamento,
- i metodi per la richiesta di assistenza per l'accesso a bordo e la discesa dai treni (compreso il preavviso applicabile, l'indirizzo, l'e-mail, l'orario di servizio e il numero di telefono dell'ufficio preposto all'assistenza alle persone a mobilità ridotta) a norma dell'articolo 24 del regolamento sui diritti dei passeggeri,
- le dimensioni e il peso massimi consentiti per la sedia a rotelle (compreso il peso della persona a mobilità ridotta),
- le condizioni di trasporto per gli accompagnatori e/o gli animali al seguito,
- le condizioni di accesso all'edificio e ai binari della stazione, compresa l'eventuale classificazione della stazione come accessibile per le persone a mobilità ridotta e l'eventuale presenza di personale addetto all'assistenza delle persone a mobilità ridotta,

almeno sul proprio sito Internet ufficiale. Tale sito deve essere conforme agli orientamenti sull'accessibilità dei contenuti Internet in considerazione delle esigenze delle persone con disabilità uditive e/o visive.

Questo processo deve essere eseguito per la prima pubblicazione entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente STI. Eventuali modifiche a queste informazioni devono essere pubblicate almeno 6 giorni prima della loro entrata in vigore. L'impresa ferroviaria elenca gli articoli modificati rispetto alla versione precedente. L'impresa ferroviaria deve mantenere in ogni caso la versione precedente di queste informazioni sul proprio sito Internet ufficiale.

4.2.6.2. L'impresa ferroviaria o il venditore del biglietto trasmettono una richiesta di disponibilità/prenotazione per assistenza a persone a mobilità ridotta ai sistemi coinvolti

Se l'impresa ferroviaria o il venditore del biglietto utilizzano mezzi informatici per inviare una richiesta di disponibilità/prenotazione per l'assistenza alle persone a mobilità ridotta, tale richiesta deve essere conforme alle disposizioni del caso.

La possibilità di effettuare una prenotazione per l'assistenza a persone a mobilità ridotta è soggetta all'esistenza di un accordo commerciale tra il vettore e il distributore interessati. Tali accordi possono comprendere spese, standard tecnici e di sicurezza, limitazioni specifiche in termini di treni, origini/destinazioni, tariffe, canali di vendita, ecc.

Subordinatamente a un accordo tra le parti interessate, il sistema di distribuzione che effettua la richiesta trasmette al sistema le richieste di disponibilità/prenotazione del treno pertinente in relazione al tipo di assistenza specificato.

I principali tipi di richieste sono:

- richiesta di disponibilità,
- richiesta di prenotazione,
- richiesta di annullamento parziale,
- richiesta di annullamento completo.

Questo processo viene eseguito in seguito a una richiesta di un cliente trasmessa al sistema dell'impresa ferroviaria o al venditore di biglietti.

Gli elementi dei dati e il contenuto informativo del messaggio utilizzato per soddisfare gli obblighi sono conformi:

- agli elementi definiti nel documento tecnico B.10 (cfr. allegato III), nel qual caso tutti i sistemi consultati devono essere in grado di capire la richiesta e di rispondere,
- oppure a standard definiti in maniera diversa, nel qual caso il sistema consultato deve essere in grado di capire la richiesta e di rispondere soltanto se vi è un accordo specifico con il sistema che ha inviato la richiesta.

4.2.6.3. Il sistema consultato invia una risposta di disponibilità/prenotazione per l'assistenza a persone a mobilità ridotta

Se l'impresa ferroviaria utilizza mezzi informatici per inviare una risposta di disponibilità/prenotazione per l'assistenza a persone a mobilità ridotta, deve rispettare i termini e le condizioni stabiliti per tale processo.

Se la richiesta di prenotazione di assistenza a persone a mobilità ridotta è stata formulata correttamente, secondo il processo descritto in precedenza, il sistema consultato invia al sistema richiedente una risposta di disponibilità/prenotazione per il tipo di assistenza richiesto.

I principali tipi di risposte alla prenotazione sono:

- risposta sulla disponibilità,
- conferma della richiesta di prenotazione,

- conferma della richiesta di annullamento parziale,
- conferma della richiesta di annullamento completo,
- risposta negativa.

Questo processo viene eseguito in risposta a una richiesta ricevuta dal sistema a cui è trasmessa secondo il processo descritto in precedenza.

Gli elementi di dati e le informazioni contenute nel messaggio utilizzati per rispettare gli obblighi devono essere conformi:

- agli elementi definiti nel documento tecnico B.10 (cfr. allegato III),
- oppure a standard definiti diversamente,

in base al protocollo utilizzato dal sistema che ha inviato la richiesta.

4.2.7. *Trattamento delle informazioni relative al trasporto di biciclette*

Questo parametro fondamentale stabilisce il modo in cui l'impresa ferroviaria garantisce la fornitura di informazioni relative al trasporto di biciclette.

Questo parametro fondamentale assicura che le informazioni per il trasporto di biciclette siano a disposizione del passeggero. Il sistema di attribuzione deve essere in grado di gestire almeno i messaggi secondo il protocollo specificato nel documento tecnico B.5 (cfr. allegato III).

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano nel modo seguente: il trattamento delle informazioni relative al trasporto di biciclette si applica in relazione ai servizi passeggeri dell'impresa ferroviaria laddove viene offerto il trasporto di biciclette. Le disposizioni di questo parametro fondamentale per quanto riguarda una richiesta/conferma elettroniche si applicano se esiste un accordo tra la parte richiedente e quella di attribuzione per la fornitura di servizi ai sensi del quale tale trasporto può essere prenotato o è soggetto a prenotazione obbligatoria.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.7.1. *L'impresa ferroviaria pubblica le condizioni per la gestione delle biciclette*

L'impresa ferroviaria pubblica, all'attenzione dei passeggeri, le condizioni per il trasporto di biciclette, laddove tale trasporto è offerto dall'impresa ferroviaria. Queste informazioni sono pubblicate almeno sul sito Internet ufficiale dell'impresa ferroviaria. Tale sito deve essere conforme agli orientamenti sull'accessibilità dei contenuti Internet, in considerazione delle esigenze delle persone con disabilità uditive e/o visive. Tali condizioni devono elencare almeno:

- i tipi/numeri di treni e/o il numero delle linee (se non è disponibile alcun numero di treno per il pubblico) su cui è disponibile il trasporto di biciclette,
- particolari orari/periodi in cui è consentito il trasporto di biciclette,
- le tariffe per il trasporto di biciclette,
- se è disponibile o richiesta una prenotazione specifica per un posto di immagazzinamento della bicicletta sul treno (compreso il preavviso applicabile, l'orario di servizio, l'e-mail e/o il telefono).

La prima pubblicazione di queste condizioni avviene al più tardi sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente STI. Eventuali modifiche a queste informazioni devono essere pubblicate almeno 6 giorni prima della loro entrata in vigore. L'impresa ferroviaria elenca gli articoli modificati rispetto alla versione precedente. L'impresa ferroviaria deve mantenere in ogni caso la versione precedente di queste informazioni sul proprio sito Internet ufficiale.

4.2.7.2. Un'impresa ferroviaria o un venditore di biglietti trasmettono una richiesta di disponibilità/prenotazione per il trasporto di biciclette al sistema di attribuzione della prenotazione

La possibilità di effettuare una prenotazione è soggetta all'esistenza di un accordo commerciale tra il vettore e il distributore interessati. Tali accordi possono comprendere spese, norme tecniche e di sicurezza, limitazioni specifiche in termini di treni, origini/destinazioni, tariffe, canali di vendita, ecc.

Se l'impresa ferroviaria o il venditore dei biglietti utilizzano mezzi informatici per inviare una richiesta di disponibilità/prenotazione per il trasporto di biciclette, tale comunicazione deve essere conforme ai requisiti di questo processo.

Subordinatamente a un accordo tra le parti interessate, il sistema di distribuzione che effettua la richiesta trasmette al sistema di attribuzione le richieste dello specifico trasporto di biciclette, in merito alla disponibilità/prenotazione del treno interessato.

I principali tipi di richieste di prenotazione sono:

- domanda sulla disponibilità,
- richiesta di prenotazione,
- richiesta di annullamento parziale,
- richiesta di annullamento completo.

Questo processo viene eseguito in seguito alla richiesta di un cliente trasmessa al sistema di distribuzione dell'impresa ferroviaria.

Gli elementi di dati e le informazioni contenute nel messaggio utilizzato per rispettare gli obblighi devono essere conformi:

- alle definizioni di cui al documento tecnico B.5 (cfr. allegato III), nel qual caso tutti i sistemi di attribuzione devono essere in grado di capire la richiesta e di rispondere,
- oppure a standard definiti diversamente, nel qual caso il sistema di attribuzione deve essere in grado di capire la richiesta e di rispondere solo se è stato concluso un accordo specifico con il sistema di distribuzione richiedente.

4.2.7.3. Il sistema di attribuzione della prenotazione trasmette la risposta sulla disponibilità/prenotazione per le biciclette

Se l'impresa ferroviaria utilizza sistemi informatici per inviare una risposta di disponibilità/prenotazione per il trasporto di biciclette, deve seguire le istruzioni attinenti a questo processo.

Se la richiesta di prenotazione di spazi per biciclette è stata formulata correttamente, secondo il processo descritto in precedenza, il sistema di attribuzione invia al sistema di distribuzione richiedente una risposta di disponibilità/prenotazione per il treno richiesto.

I principali tipi di risposte alla prenotazione sono:

- risposta sulla disponibilità,
- conferma della richiesta di prenotazione,
- conferma della richiesta di annullamento parziale,
- conferma della richiesta di annullamento completo,
- risposta negativa.

Questo processo viene eseguito in risposta a una richiesta ricevuta dal sistema di attribuzione, secondo il processo descritto in precedenza.

Gli elementi di dati e le informazioni contenute nel messaggio utilizzati per rispettare gli obblighi devono essere conformi:

- alle informazioni contenute nel documento tecnico B.5 (cfr. allegato III),
- oppure a standard definiti diversamente,

in base al protocollo utilizzato dal sistema di attribuzione richiedente.

4.2.8. *Trattamento delle informazioni relative al trasporto di automobili*

Questo parametro fondamentale indica il modo in cui l'impresa ferroviaria assicura la fornitura di informazioni per il trasporto di automobili/moto (nel prosieguo, la parola «automobili» include le moto) qualora venga offerto dall'impresa ferroviaria.

Questo parametro fondamentale assicura che le informazioni sul trasporto di automobili siano disponibili per i passeggeri. Il sistema di attribuzione deve essere in grado di gestire almeno i messaggi, secondo il protocollo specificato nel documento tecnico B.5 (cfr. allegato III).

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano nel modo seguente: il trattamento delle informazioni relative al trasporto di automobili si applica in relazione ai servizi passeggeri dell'impresa ferroviaria laddove viene offerto il trasporto di automobili. Le disposizioni di questo parametro fondamentale per quanto riguarda una richiesta/conferma elettronica si applicano se esiste un accordo tra la parte richiedente e quella di attribuzione per la fornitura di servizi, dove tale trasporto può essere prenotato o è soggetto a prenotazione obbligatoria.

Questo parametro fondamentale si applica nel modo seguente:

4.2.8.1. *L'impresa ferroviaria pubblica le condizioni per la gestione delle automobili*

L'impresa ferroviaria comunica ai passeggeri le condizioni per il trasporto di automobili, laddove tale trasporto è offerto dall'impresa ferroviaria. Queste informazioni sono pubblicate almeno sul sito Internet ufficiale dell'impresa ferroviaria. Tale sito deve essere conforme agli orientamenti sull'accessibilità dei contenuti Internet, in considerazione delle esigenze delle persone con disabilità uditive e/o visive.

Tali condizioni devono elencare almeno:

- i tipi/numeri di treni su cui è disponibile il trasporto di automobili,
- particolari orari/periodi in cui è consentito il trasporto di automobili,
- le tariffe standard per il trasporto di automobili (comprese le tariffe per la sistemazione dei passeggeri, laddove l'impresa ferroviaria offre tale servizio),
- l'indirizzo specifico e l'orario dell'imbarco delle automobili a bordo del treno,
- l'indirizzo specifico e l'orario di arrivo del treno alla stazione di destinazione,
- le dimensioni, il peso e altre limitazioni per il trasporto di automobili.

La prima pubblicazione avviene al più tardi sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente STI. Eventuali modifiche a queste informazioni devono essere pubblicate almeno sei giorni prima della loro entrata in vigore. L'impresa ferroviaria elenca gli articoli che sono stati modificati. L'impresa ferroviaria deve mantenere in ogni caso la versione precedente di queste informazioni sul proprio sito Internet ufficiale.

4.2.8.2. L'impresa ferroviaria o il venditore di biglietti trasmettono una richiesta di disponibilità/prenotazione per automobili al sistema di prenotazione

La possibilità di effettuare una prenotazione è soggetta all'esistenza di un accordo commerciale tra il vettore e il distributore interessati. Tali accordi possono comprendere spese, norme tecniche e di sicurezza, limitazioni specifiche in termini di treni, origini/destinazioni, tariffe, canali di vendita, ecc.

Se l'impresa ferroviaria o il venditore di biglietti utilizzano mezzi informatici per inviare una richiesta di disponibilità/prenotazione per il trasporto di automobili, tale comunicazione deve essere conforme alle disposizioni che regolano questo processo.

Subordinatamente a un accordo tra le parti interessate, il sistema di distribuzione che effettua la richiesta trasmette al sistema di attribuzione per il treno in questione le richieste di disponibilità/prenotazione per il trasporto di automobili specificato.

I principali tipi di richieste di prenotazione sono:

- richiesta di disponibilità,
- richiesta di prenotazione,
- richiesta di annullamento parziale,
- richiesta di annullamento completo.

Questo processo viene eseguito in seguito a una richiesta trasmessa da un cliente al sistema di distribuzione dell'impresa ferroviaria.

Gli elementi di dati e le informazioni contenute nel messaggio utilizzati per rispettare gli obblighi devono essere conformi:

- agli elementi definiti nel documento tecnico B.5 (cfr. allegato III), nel qual caso tutti i sistemi di attribuzione devono essere in grado di capire la richiesta e di rispondere,
- oppure a standard definiti diversamente, nel qual caso il sistema di attribuzione deve essere in grado di capire la richiesta e di rispondere solo se è stato concluso un accordo specifico con il sistema di distribuzione richiedente.

4.2.8.3. Il sistema di attribuzione trasmette la risposta in merito alla disponibilità/prenotazione per le automobili

Se l'impresa ferroviaria utilizza mezzi informatici per inviare risposte di disponibilità/prenotazione per il trasporto di automobili, deve seguire le norme stabilite in relazione a questo processo.

Se la richiesta di prenotazione di automobili è stata formulata correttamente, secondo il processo descritto in precedenza, il sistema di attribuzione invia al sistema di distribuzione richiedente una risposta di disponibilità/prenotazione per il treno richiesto.

I principali tipi di risposte di prenotazione sono:

- risposta sulla disponibilità,
- conferma della richiesta di prenotazione,
- conferma della richiesta di annullamento parziale,
- conferma della richiesta di annullamento completo,
- risposta negativa.

Questo processo viene eseguito in risposta a una richiesta ricevuta dal sistema di attribuzione, secondo il processo descritto in precedenza.

Gli elementi dei dati e il contenuto delle informazioni del messaggio utilizzati per rispettare gli obblighi devono essere conformi:

— agli elementi definiti nel documento tecnico B.5 (cfr. allegato III),

— oppure a standard definiti diversamente,

in base al protocollo utilizzato dal sistema di distribuzione richiedente.

4.2.9. *Gestione della disponibilità/delle prenotazioni*

Questo parametro fondamentale stabilisce il modo in cui l'impresa ferroviaria tratta le prenotazioni per la sistemazione dei passeggeri. Tutti i vari tipi di sistemazione [come posti a sedere, cuccette, vagoni letto, posti a sedere prioritari, spazi per sedie a rotelle, compartimenti letto universali (cfr. paragrafo 4.2.4 della STI per le persone a mobilità ridotta)] vengono indicati nel prosieguo come «posti», a meno che non siano necessarie informazioni più specifiche. Le prenotazioni per il trasporto di biciclette, automobili e per l'assistenza alle persone a mobilità ridotta sono descritte nei diversi parametri fondamentali in capitoli separati.

La prenotazione dei posti può essere un'operazione distinta del contratto di trasporto o fare parte di una transazione combinata che comprende sia la prenotazione che il contratto di trasporto.

Questo parametro di base assicura che le imprese ferroviarie che effettuano l'emissione e l'attribuzione scambino informazioni adeguate circa la disponibilità e la prenotazione. Il sistema di attribuzione deve essere in grado di gestire almeno i messaggi, secondo il protocollo specificato nel documento tecnico B.5 (cfr. allegato III).

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano se esiste un accordo tra la parte richiedente e quella di attribuzione in merito a servizi che possono essere prenotati o che sono soggetti a prenotazione obbligatoria.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.9.1. *L'impresa ferroviaria o il venditore di biglietti trasmettono una richiesta di disponibilità/prenotazione al sistema di attribuzione della prenotazione*

La possibilità di effettuare una prenotazione è soggetta all'esistenza di un accordo commerciale tra il vettore e il distributore interessati. Tali accordi possono comprendere spese, norme tecniche e di sicurezza, limitazioni specifiche in termini di treni, origini/destinazioni, tariffe, canali di vendita, ecc.

Subordinatamente a un accordo tra le parti interessate, il sistema di distribuzione che effettua la richiesta trasmette al sistema di attribuzione per il treno in questione le richieste di disponibilità/prenotazione per il tipo di sistemazione specificato.

I principali tipi di richieste di prenotazione sono:

— domanda sulla disponibilità,

— richiesta di prenotazione,

— richiesta di annullamento parziale,

— richiesta di annullamento completo.

Questo processo viene eseguito in seguito a una richiesta trasmessa da un cliente al sistema di distribuzione dell'impresa ferroviaria.

Gli elementi di dati e le informazioni contenute nel messaggio, utilizzati per rispettare gli obblighi devono essere conformi:

- agli elementi stabiliti nel documento tecnico B.5 (cfr. allegato III), nel qual caso tutti i sistemi di attribuzione devono essere in grado di capire la richiesta e di rispondere,
- oppure a standard definiti diversamente, nel qual caso il sistema di attribuzione deve essere in grado di capire la richiesta e di rispondere solo se è stato concluso un accordo specifico con il sistema di distribuzione richiedente.

4.2.9.2. Il sistema di attribuzione della prenotazione trasmette la risposta in merito alla disponibilità/prenotazione

Se la richiesta di prenotazione di posti è stata formulata correttamente, secondo il processo descritto in precedenza, il sistema di attribuzione invia al sistema di distribuzione richiedente una risposta di disponibilità/prenotazione per il treno richiesto.

I principali tipi di risposte di prenotazione sono:

- risposta sulla disponibilità,
- conferma della richiesta di prenotazione,
- conferma della richiesta di annullamento parziale,
- conferma della richiesta di annullamento completo,
- proposta di sostituzione,
- risposta negativa.

Questo processo viene eseguito in risposta a una richiesta ricevuta dal sistema di attribuzione, secondo il processo descritto in precedenza.

Gli elementi di dati e le informazioni contenute nel messaggio, utilizzati per rispettare gli obblighi devono essere conformi:

- agli elementi definiti nel documento tecnico B.5 (cfr. allegato III),
- oppure a standard definiti diversamente,

in base al protocollo utilizzato dal sistema di distribuzione richiedente.

4.2.10. *Trattamento degli elementi di sicurezza per la distribuzione di prodotti*

Questo parametro fondamentale specifica il modo in cui l'impresa ferroviaria di attribuzione genera elementi di sicurezza per la distribuzione dei suoi prodotti.

Questo parametro fondamentale deve garantire che le imprese ferroviarie e i passeggeri ottengano dall'impresa ferroviaria di attribuzione, nel momento opportuno, le informazioni di sicurezza e i riferimenti necessari per i vari tipi di biglietto.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.10.1. Il sistema di attribuzione crea un elemento di sicurezza per l'emissione elettronica

Se un'impresa ferroviaria emette un biglietto/una prenotazione conforme al contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV), il personale della biglietteria ferroviaria/agenzia/rivenditore o del sistema di distribuzione dell'impresa ferroviaria genera le informazioni di sicurezza da inserire nel biglietto/prenotazione.

Questo processo viene eseguito non appena lo stato di prenotazione e i dati della transazione di vendita sono stati correttamente inviati al sistema di distribuzione delle imprese ferroviarie concordate.

Il suddetto processo e le informazioni utilizzate devono essere conformi:

- allo standard per il trattamento degli elementi di sicurezza per la distribuzione del prodotto, in via di sviluppo. Si tratta pertanto di uno dei punti in fase di definizione elencati nell'allegato II.

4.2.10.2. Il sistema di attribuzione crea un dossier di riferimento per l'impresa ferroviaria per l'erogazione elettronica

Se un'impresa ferroviaria emette un biglietto/prenotazione conforme CIV, il personale della biglietteria ferroviaria/agenzia/rivenditore o del sistema di distribuzione dell'impresa ferroviaria genera un numero di dossier che consente di recuperare il biglietto/la prenotazione e inserisce tutte le informazioni relative al biglietto nel proprio sistema di distribuzione.

Questo processo viene eseguito non appena lo stato della prenotazione e i dati della transazione di vendita sono stati correttamente inviati al sistema di distribuzione delle imprese ferroviarie concordate.

Il suddetto processo e le informazioni utilizzate devono essere conformi:

- allo standard per il trattamento degli elementi di sicurezza per la distribuzione del prodotto, in via di sviluppo. Si tratta pertanto di uno dei punti in fase di definizione elencati nell'allegato II.

4.2.10.3. Il sistema di attribuzione crea un numero di dossier per il passeggero, ai fini dell'erogazione elettronica

Se un'impresa ferroviaria emette un biglietto/prenotazione conforme al contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV), il personale della biglietteria ferroviaria/agenzia/rivenditore o del sistema di distribuzione dell'impresa ferroviaria genera un numero di dossier e lo inserisce nel biglietto/prenotazione.

Questo processo deve essere eseguito non appena lo stato di prenotazione e i dati della transazione di vendita sono stati correttamente inviati al sistema di distribuzione delle imprese ferroviarie concordate.

Il suddetto processo e le informazioni utilizzate devono essere conformi:

- allo standard per il trattamento degli elementi di sicurezza per la distribuzione del prodotto, in via di sviluppo. Si tratta pertanto di uno dei punti in fase di definizione elencati nell'allegato II.

4.2.11. *Consegna del prodotto al cliente dopo l'acquisto (adempimento)*

Questo parametro fondamentale stabilisce tutti i metodi diretti e indiretti possibili di adempimento collegati al biglietto e/o alla prenotazione e al tipo di supporti (ad esempio carta).

Questo parametro fondamentale garantisce che l'emittente o il venditore del biglietto emettano biglietti secondo standard che assicurano l'interoperabilità tra imprese ferroviarie. Ai fini dell'emissione dei biglietti per la vendita internazionale e all'estero, le imprese ferroviarie utilizzano almeno uno dei tipi di adempimento elencati nel paragrafo 4.2.11.1 Adempimento — diretto — per la vendita internazionale e estera e nel paragrafo 4.2.11.2 Adempimento — indiretto — per la vendita internazionale e estera.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano almeno in relazione alle tariffe per la vendita internazionale e all'estero.

4.2.11.1. Adempimento — diretto — per la vendita internazionale e estera

Questo processo è un'alternativa al processo 4.2.11.2 «adempimento — indiretto — per la vendita internazionale e estera».

Le imprese ferroviarie devono accettare almeno i biglietti conformi alla definizione contenuta nel documento tecnico B.6 (cfr. allegato III), eccetto qualora il biglietto non sia adatto per il viaggio intrapreso, nel caso in cui l'impresa ferroviaria abbia motivi ragionevoli per sospettare una frode e nel caso in cui il biglietto non venga utilizzato in conformità alle condizioni di trasporto, a norma del paragrafo 4.2.4.

I principali tipi di biglietti emessi sono specificati nel documento tecnico B.6 dell'allegato III:

- biglietto e prenotazione,
- solo biglietto,
- solo prenotazione,
- supplementi,
- passaggio a una categoria di biglietto superiore,
- cambio di itinerario,
- carta d'imbarco,
- tariffe speciali abbinate a carte ferroviarie nazionali,
- biglietto per comitiva,
- carte ferroviarie internazionali di vario tipo,
- coupon per veicolo al seguito,
- buono di viaggio a titolo di rimborso.

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi ai documenti tecnici:

- B.6 (cfr. allegato III).

4.2.11.2. Adempimento — indiretto — per la vendita internazionale e estera

Questo processo è un'alternativa al processo 4.2.11.1 «adempimento — diretto — per la vendita internazionale e estera».

Se l'impresa ferroviaria effettua le vendite utilizzando l'adempimento indiretto in uno dei seguenti metodi, deve utilizzare le seguenti norme:

- consegna elettronica conforme CIV (biglietto da ritirare alla stazione — Ticket On Departure),
- manifestazione d'intenzione di viaggio in elenco conforme CIV (Manifest On List),
- biglietto A4 conforme CIV inviato via e-mail.

I principali tipi di biglietti emessi di cui sopra sono:

- biglietto aperto (solo viaggio),
- biglietto aperto + prenotazione (viaggio e prenotazione),
- biglietto aperto + supplemento (viaggio e supplemento),
- biglietto aperto + prenotazione + supplemento (viaggio, prenotazione e supplemento),
- biglietto con prezzo globale (viaggio e prenotazione).

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi ai seguenti documenti tecnici:

— B.6 (cfr. allegato III),

— B.7 (cfr. allegato III),

— è in corso di sviluppo una norma per i biglietti «Ticket On Departure» e «Manifest On List» europei. Si tratta pertanto di uno dei punti in fase di definizione elencati nell'allegato II.

4.2.11.3. Adempimento — diretto — vendite nazionali

Punto in fase di definizione (cfr. allegato II).

4.2.11.4. Adempimento — indiretto — vendite nazionali

Punto in fase di definizione (cfr. allegato II).

4.2.12. *Trattamento delle informazioni fornite all'interno della stazione*

Questo parametro fondamentale stabilisce il modo in cui il gestore della stazione fornisce ai clienti informazioni sui treni in circolazione all'interno della stazione.

Le disposizioni si applicano soltanto se vi è stato un rinnovamento, un importante aggiornamento o una nuova installazione degli annunci vocali e/o dei sistemi di visualizzazione.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano almeno in relazione alle stazioni in cui i treni effettuano fermate internazionali.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.12.1. Il gestore della stazione informa i clienti all'interno della stazione

Per quanto riguarda le informazioni sulle partenze dei treni, i gestori di stazione forniscono le seguenti informazioni sulla partenza dei treni ai clienti all'interno delle stazioni:

— tipo e/o numero del treno,

— stazione/i di destinazione,

— eventuali fermate intermedie,

— binario o marciapiede,

— orario di partenza programmato.

In caso di variazione di queste informazioni per i treni di partenza, i gestori di stazione devono fornire, nelle stazioni, almeno le seguenti informazioni:

— tipo e/o numero del treno,

— stazione/i di destinazione,

— orario di partenza programmato,

— variazione rispetto al programma.

Per quanto riguarda le informazioni sui treni che giungono al capolinea, il gestore della stazione fornisce almeno le seguenti informazioni:

- stazione/i di partenza,
- orario di arrivo alla stazione capolinea,
- tipo e/o numero del treno,
- binario o marciapiede di arrivo.

In caso di variazioni riguardanti i treni che giungono al capolinea, il gestore della stazione fornisce almeno le seguenti informazioni in merito a tali treni:

- tipo e/o numero del treno,
- stazione/i di partenza,
- orario di arrivo programmato,
- variazione rispetto al programma.

Le variazioni rispetto al programma comprendono:

- ritardi materiali,
- cambio di binario o marciapiede,
- cancellazione totale o parziale del treno,
- nuovo instradamento del treno.

Il gestore della stazione decide in base agli accordi con le imprese ferroviarie e/o i gestori dell'infrastruttura in merito a:

- tipo di sistema informativo (display e/o annunci vocali),
- momento in cui fornire le informazioni,
- posizione all'interno della stazione in cui installare il sistema informativo.

Conformemente a un accordo contrattuale, le informazioni sulle variazioni vengono trasmesse a tempo debito al gestore della stazione dalle imprese ferroviarie e/o dai gestori dell'infrastruttura.

4.2.13. *Trattamento delle informazioni fornite all'interno dei veicoli*

Questo parametro fondamentale stabilisce il modo in cui l'impresa ferroviaria fornisce informazioni sui treni in marcia nell'area dei veicoli.

Le disposizioni si applicano al materiale rotabile nuovo o rinnovato o aggiornato, qualora vengano rinnovati o installati i sistemi informativi (annunci vocali e/o display).

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano almeno a tutti quei treni che effettuano servizio internazionale.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.13.1. L'impresa ferroviaria informa i passeggeri a bordo del treno

L'impresa ferroviaria fornisce ai passeggeri a bordo del treno le informazioni seguenti:

- nella stazione di partenza e alle principali fermate intermedie;
- tipo e/o numero del treno,
- destinazione/i finale/i,
- laddove possibile, le fermate intermedie,
- ritardo materiale,
- motivi del ritardo, se noti.

Prima dell'arrivo a tutte le stazioni intermedie:

- fermata successiva (nome della stazione).

Prima dell'arrivo nella principale stazione intermedia e nella stazione di destinazione:

- fermata successiva (nome della stazione),
- orario di arrivo programmato,
- orario di arrivo previsto e/o altre informazioni sul ritardo,
- principali coincidenze successive (a discrezione dell'impresa ferroviaria).

L'impresa ferroviaria decide in merito a:

- tipo di sistema informativo (display e/o annunci vocali),
- momento in cui fornire le informazioni,
- posizione all'interno del treno in cui installare i dispositivi informativi.

4.2.14. Preparazione del treno

Questo parametro fondamentale stabilisce il modo in cui l'impresa ferroviaria informa il gestore dell'infrastruttura del fatto che il treno è pronto ad accedere alla rete una volta svolte le attività di partenza del treno definite nel paragrafo 4.2.3.3 della STI OPE o quando il numero del treno è cambiato.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano a tutti i treni dell'impresa ferroviaria.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.14.1. Messaggio «treno pronto» per tutti i treni

L'impresa ferroviaria trasmette un messaggio «treno pronto» al gestore dell'infrastruttura ogni volta che un treno è pronto ad accedere per la prima volta alla rete, a meno che, in base a norme nazionali, il gestore dell'infrastruttura non accetti l'orario come equivalente di un messaggio «treno pronto». Nel secondo caso, l'impresa ferroviaria informa al più presto il gestore dell'infrastruttura e, qualora opportuno, il gestore della stazione se il treno non è pronto.

I messaggi devono contenere almeno:

- il numero del treno e/o della traccia,
- l'indicazione che il treno è pronto, che indica che il treno è stato preparato ed è pronto a funzionare.

Altri elementi quali:

- punto di partenza della traccia con l'orario per il quale è stata richiesta la traccia,
- punto di destinazione della traccia con l'orario previsto di arrivo a destinazione del treno proposto,

possono essere trasmessi nello stesso messaggio.

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi al messaggio «treno pronto» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se le parti interessate hanno concluso un accordo specifico che ne consente l'utilizzo.

4.2.15. *Informazioni e previsioni sulla circolazione dei treni*

Questo parametro fondamentale indica le informazioni e le previsioni sulla circolazione dei treni. Deve prescrivere come vanno gestiti il dialogo tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, nonché tra l'impresa ferroviaria e il gestore della stazione, allo scopo di scambiare informazioni e previsioni sulla circolazione dei treni.

Questo parametro fondamentale indica il modo in cui il gestore dell'infrastruttura invia, al momento opportuno, le informazioni sulla marcia di un treno all'impresa ferroviaria e al gestore dell'infrastruttura successiva interessata dalla circolazione del treno.

Le informazioni sulla marcia del treno servono a fornire dettagli sullo stato attuale del treno in punti di segnalazione concordati.

Le previsioni sulla marcia dei treni vengono utilizzate per fornire informazioni sul tempo previsto in punti di previsione concordati. Questo messaggio viene inviato dal gestore dell'infrastruttura all'impresa ferroviaria e al gestore dell'infrastruttura vicina interessata dalla marcia del treno. Le informazioni sulle previsioni di marcia del treno vengono trasmesse al gestore della stazione a tempo debito dalle imprese ferroviarie e/o dai gestori dell'infrastruttura in base a un accordo contrattuale.

L'accordo sulla traccia oraria specifica i punti di segnalazione per la marcia del treno.

Questo parametro fondamentale descrive il contenuto del messaggio e non prescrive il processo per la generazione delle previsioni sulla marcia dei treni.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano a tutti i treni dell'impresa ferroviaria.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.15.1. Avviso di treno in marcia per tutti i treni

Il gestore dell'infrastruttura invia un messaggio «avviso di treno in marcia» all'impresa ferroviaria. Questo processo viene eseguito non appena il treno raggiunge i punti di segnalazione concordati in cui fornire avvisi di treno in marcia. Un punto di rilevamento concordato può essere un punto di trasferimento, una stazione o la destinazione finale del treno.

Il messaggio contiene almeno i seguenti elementi:

- il numero del treno e/o della traccia (ID treno),
- orario programmato e orario effettivo al punto di rilevamento concordato,
- identificazione del punto di rilevamento,
- stato del treno al punto di rilevamento (arrivo, partenza, passaggio, partenza dalla stazione di origine, arrivo alla destinazione finale).

Altri elementi quali:

- delta ritardo rispetto all'orario prenotato programmato (in minuti),
- qualora disponibile, il motivo del ritardo,

possono essere trasmessi nello stesso messaggio.

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi almeno al «TrainRunningInformationMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se esiste un accordo specifico fra le parti interessate per consentire l'utilizzo di tali standard.

4.2.15.2. Previsioni di marcia per tutti i treni

Il gestore dell'infrastruttura invia un messaggio «previsione di marcia del treno» all'impresa ferroviaria.

Questo processo viene eseguito non appena il treno raggiunge i punti di rilevamento concordati in cui fornire una previsione. Un punto di previsione concordato può essere un punto di trasferimento o una stazione o altro ancora. Una previsione di marcia del treno può essere inviata anche prima che il treno inizi a circolare. Per ritardi supplementari che si verifichino tra due punti di segnalazione, deve essere definita contrattualmente una soglia tra l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura a cui deve essere inviata una previsione iniziale o nuova. Se il ritardo non è noto, il gestore dell'infrastruttura invia un «messaggio di perturbazione del servizio» (cfr. il paragrafo 4.2.16 «informazioni di perturbazione del servizio»).

Il messaggio di previsione di marcia del treno deve indicare il tempo previsto per i punti di previsione concordati.

Le informazioni sulle previsioni di marcia del treno vengono trasmesse al gestore della stazione a tempo debito dalle imprese ferroviarie e/o dai gestori dell'infrastruttura in base a un accordo contrattuale.

Il gestore dell'infrastruttura deve inviare questo messaggio al gestore dell'infrastruttura successiva interessata dalla marcia del treno.

Il messaggio deve contenere almeno:

- numero del treno e/o della traccia (ID treno),
- per ogni punto di previsione concordato:
 - orario programmato e orario previsto,
 - individuazione del punto di previsione concordato,
- stato del treno al punto di previsione concordato (arrivo, partenza, passaggio, arrivo alla destinazione finale).

Altri elementi quali:

- delta orario stimato rispetto all'orario prenotato programmato (in minuti),
- comunicazione del motivo del ritardo, qualora disponibile,

possono essere inviati nello stesso messaggio.

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi almeno al «TrainRunningForecastMessage» dei documenti tecnici.

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se è stato firmato un accordo specifico a tale fine fra le parti interessate, che consente l'utilizzo di tali standard.

4.2.16. *Informazioni concernenti la perturbazione del servizio*

Questo parametro fondamentale indica come vengono trattate le informazioni concernenti la perturbazione del servizio tra l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano a tutti i treni dell'impresa ferroviaria.

Allo scopo di trattare i reclami dei passeggeri, i dati sulla perturbazione del servizio vengono mantenuti a disposizione delle imprese ferroviarie, dei venditori dei biglietti e/o degli organismi pubblici autorizzati per almeno dodici mesi successivi alla scadenza dei dati stessi.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi.

4.2.16.1. *Note generali*

L'impresa ferroviaria informa il gestore dell'infrastruttura dello stato operativo dei treni, definito nel paragrafo 4.2.3.3.2 della STI OPE.

Se la marcia del treno è interrotta, il gestore dell'infrastruttura invia un messaggio di «interruzione della marcia del treno», come specificato di seguito.

4.2.16.2. *Messaggio di interruzione della marcia del treno per tutti i treni*

Se la marcia del treno è interrotta, il gestore dell'infrastruttura trasmette questo messaggio al gestore dell'infrastruttura vicina e alle imprese ferroviarie.

Se si conosce la durata del ritardo, il gestore dell'infrastruttura deve inviare un messaggio «Previsione di marcia del treno» (cfr. il paragrafo 4.2.15.2 «previsione di marcia del treno»).

I dati principali contenuti in questo messaggio sono:

- numero della traccia e/o del treno (ID treno),
- identificativo della posizione del treno basato sulla località successiva rispetto all'archivio di riferimento della località,
- ora di inizio dell'interruzione,
- data e orario programmati di partenza da tale località,
- codice che indica il motivo e/o la descrizione dell'interruzione.

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi almeno al «TrainRunningInterruptionMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se è stato concluso un accordo specifico tra le parti interessate che consente l'utilizzo di tali standard.

4.2.17. *Trattamento dei dati dell'orario in gestione operativa per i treni*

Questo parametro fondamentale indica il modo in cui devono essere gestite le richieste di traccia oraria in gestione operativa tra la «parte entrante» e il gestore dell'infrastruttura. Questi requisiti sono validi per tutte le richieste di traccia oraria in gestione operativa.

Questo parametro fondamentale non comprende questioni relative alla gestione del traffico. Il limite di tempo tra le tracce orarie in gestione operativa e cambia mentre modifiche alla traccia nella gestione del traffico è soggetto ad accordi locali. Qualora siano coinvolte esigenze di trasporto in gestione operativa (ad esempio treno speciale, treno supplementare), deve essere possibile richiedere una traccia oraria in gestione operativa. A tal fine, la parte entrante che chiede una traccia oraria in gestione operativa deve fornire al gestore dell'infrastruttura tutte le informazioni necessarie che indicano quando e dove deve circolare un treno e i relativi dati.

A livello europeo non è specificato alcun intervallo di tempo minimo. Il prospetto informativo della rete può specificare intervalli di tempo minimi.

Ciascun gestore dell'infrastruttura è responsabile dell'idoneità di ogni traccia oraria rispetto alle caratteristiche della sua infrastruttura; da parte sua, l'impresa ferroviaria è tenuta a verificare le caratteristiche del treno rispetto ai valori indicati nei dettagli della traccia oraria stabilita nel contratto.

Di seguito sono indicati i vari scenari possibili:

- scenario A: la parte entrante contatta tutti i gestori delle infrastrutture coinvolte direttamente (caso A) o tramite uno sportello unico (caso B) per organizzare le tracce orarie per il percorso completo. In questo caso la parte entrante deve anche gestire il treno nel percorso completo,
- scenario B: ogni parte entrante impegnata nel percorso contatta i gestori delle infrastrutture locali direttamente o tramite uno sportello unico per richiedere una traccia oraria per la sezione di percorso su cui gestisce il treno.

In entrambi gli scenari la procedura di assegnazione per una richiesta di traccia oraria in gestione operativa prende la forma di un dialogo tra la parte entrante e il gestore dell'infrastruttura, contenente i seguenti messaggi:

- richiesta di traccia oraria,
- dettagli della traccia oraria,
- messaggio traccia oraria non disponibile,
- messaggio traccia oraria confermata,
- messaggio dettagli della traccia oraria respinti,
- messaggio traccia oraria annullata,
- messaggio traccia oraria prenotata non più disponibile,
- messaggio di conferma della ricezione.

Nel caso di movimenti del treno per i quali è già stata chiesta e assegnata una traccia oraria, non è necessario ripetere la richiesta a meno che il ritardo non superi un valore concordato a livello contrattuale tra l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura oppure se è cambiata la composizione del treno in modo tale da rendere la richiesta di traccia oraria non valida.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano alla gestione delle tracce per tutti i treni dell'impresa ferroviaria, ma soltanto se le parti interessate utilizzano applicazioni telematiche ai sensi dell'allegato II della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ per le richieste di traccia oraria in gestione operativa.

⁽¹⁾ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

In tal caso, questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.17.1. Richiesta di traccia oraria

Questo messaggio viene inviato al gestore dell'infrastruttura dalla parte entrante con il seguente contenuto principale:

- parte che effettua la richiesta di traccia oraria,
- punto di partenza della traccia: luogo di origine della traccia,
- orario di partenza dal punto di inizio della traccia: orario per il quale è richiesta la traccia,
- punto finale della traccia: destinazione del treno nella traccia richiesta,
- orario di arrivo al punto finale della traccia: orario previsto di arrivo a destinazione del treno proposto,
- sezione di percorso richiesta,
- fermate intermedie o altri punti specificati lungo la traccia proposta, con l'indicazione dell'orario di arrivo e partenza da un punto intermedio. L'assenza di indicazioni in questo campo significa che il treno non effettua fermate in questo punto,
- equipaggiamento concordato e necessario sul treno/dati per la sezione di percorso,
- velocità massima consentita del treno,
- massima velocità con il sistema di controllo specificato (nazionale e internazionale, ad esempio LZB, ETCS),
- per ogni macchina di trazione: classe di trazione, variante tecnica,
- macchina di trazione su terrapieno (classe di trazione, variante tecnica),
- principale rimorchio di veicolo guida,
- lunghezza totale,
- peso totale,
- carico assiale massimo,
- peso lordo al metro,
- prestazioni di frenatura (potenza frenante effettiva del livello di frenatura),
- tipo di frenatura (per l'indicazione di utilizzo della frenatura elettromagnetica),
- sistema/i specifico/i di controllo del treno (nazionale e internazionale),
- interruzione del freno di emergenza,
- sistema radio (ad esempio GSM-R),
- carico speciale,
- misura del carico,
- qualunque altro prerequisito tecnico diverso dalle dimensioni standard (ad esempio misura del carico eccezionale),
- categoria del treno,
- qualunque altro dato specifico richiesto a livello locale o nazionale per elaborare la richiesta di traccia,
- definizioni delle attività che devono essere svolte in un determinato punto intermedio lungo il percorso,

- codice dell'impresa ferroviaria responsabile del movimento del treno nella sezione corrente del percorso,
- codice del gestore dell'infrastruttura responsabile del treno nella rispettiva sezione del percorso,
- codice dell'impresa ferroviaria e del gestore dell'infrastruttura per la sezione successiva del treno, qualora opportuno.

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi almeno al «PathRequestMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se esiste un accordo specifico fra le parti interessate che consentono l'utilizzo di tali standard.

4.2.17.2. Messaggio relativo ai dettagli della traccia oraria

Il gestore dell'infrastruttura invia questo messaggio con il seguente contenuto principale alla parte richiedente in risposta alla richiesta di traccia oraria di tale parte:

- parte che effettua la richiesta di traccia oraria,
- punto di partenza della traccia: luogo di origine della traccia,
- orario di partenza dal punto di inizio della traccia: orario per il quale è richiesta la traccia,
- punto finale della traccia: destinazione del treno nella traccia richiesta,
- orario di arrivo al punto finale della traccia: orario previsto di arrivo a destinazione del treno proposto,
- sezione di percorso richiesta,
- fermate intermedie o altri punti specificati lungo la traccia proposta, con l'indicazione dell'orario di arrivo e partenza da un punto intermedio. L'assenza di indicazioni in questo campo significa che il treno non effettua fermate in questo punto,
- equipaggiamento concordato e necessario sul treno/dati per la sezione di percorso,
- velocità massima consentita del treno,
- massima velocità con il sistema di controllo specificato (nazionale e internazionale, ad esempio LZB, ETCS),
- per ogni macchina di trazione: classe di trazione, variante tecnica,
- macchina di trazione su terrapieno (classe di trazione, variante tecnica),
- principale rimorchio di veicolo guida,
- lunghezza totale,
- peso totale,
- carico assiale massimo,
- peso lordo al metro,
- prestazioni di frenatura (rappresentano la potenza frenante effettiva del livello di frenatura),

- tipo di frenatura (per l'indicazione di utilizzo della frenatura elettromagnetica),
- sistema/i specifico/i di controllo del treno (nazionale e internazionale),
- interruzione del freno di emergenza,
- sistema radio (ad esempio GSM-R),
- carico speciale,
- misura del carico,
- qualunque altro prerequisito tecnico diverso dalle dimensioni abituali (ad esempio misura del carico eccezionale),
- categoria del treno,
- qualunque altro dato specifico richiesto a livello locale o nazionale per elaborare la richiesta di traccia,
- definizioni delle attività che devono essere svolte in un determinato punto intermedio lungo il percorso,
- codice dell'impresa ferroviaria responsabile del movimento del treno nella sezione corrente del percorso,
- codice del gestore dell'infrastruttura responsabile del treno nella rispettiva sezione del percorso,
- codice dell'impresa ferroviaria e del gestore dell'infrastruttura per la sezione successiva del percorso, qualora opportuno.

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi almeno al «PathDetail-Message» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se viene concluso un accordo specifico fra le parti interessate per consentire l'utilizzo di tali standard.

4.2.17.3. Messaggio «traccia oraria non disponibile»

Il gestore dell'infrastruttura invia questo messaggio alla parte richiedente in risposta alla richiesta di traccia della parte entrante in caso di non disponibilità di una traccia:

- punto di partenza della traccia: punto di partenza del treno nella traccia,
- punto di destinazione nella traccia,
- orario di partenza dal punto di inizio della traccia: orario per il quale è richiesta la traccia,
- indicazione che la traccia non è disponibile,
- motivo della non disponibilità della traccia.

Contemporaneamente a questo messaggio, o non appena possibile, il gestore dell'infrastruttura deve inviare una proposta alternativa senza che sia necessaria alcuna richiesta ulteriore da parte dell'impresa ferroviaria (messaggio «dettagli della traccia oraria»).

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi almeno al «PathNotAvailableMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se viene concluso un accordo specifico tra le parti coinvolte per consentire l'uso di tali standard.

4.2.17.4. Messaggio di conferma della traccia oraria

La parte richiedente utilizza questo messaggio per prenotare/confermare la traccia proposta dal gestore dell'infrastruttura:

- numero della traccia per identificare la traccia,
- punto di partenza della traccia: punto di partenza del treno sulla traccia,
- punto di destinazione della traccia,
- orario di partenza dal punto di partenza della traccia: orario in cui è richiesta la traccia,
- punto di destinazione della traccia: destinazione del treno per la traccia richiesta,
- orario di arrivo al punto di destinazione della traccia: orario previsto di arrivo a destinazione del treno proposto,
- indicazione dell'accettazione della traccia proposta.

Il processo summenzionato e le informazioni utilizzate per realizzarlo devono almeno essere conformi al «PathConfirmedMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se viene concluso un accordo specifico tra le parti coinvolte per consentire l'uso di tali standard.

4.2.17.5. Messaggio di rifiuto della traccia oraria

La parte richiedente usa questo messaggio per rifiutare i dettagli della traccia proposti dal gestore dell'infrastruttura rilevante:

- numero identificativo della traccia,
- indicazione del rifiuto dei dettagli della traccia,
- motivo del rifiuto della traccia o della modifica richiesta dalla parte entrante,
- punto di partenza della traccia: punto di partenza del treno per la traccia,
- punto di destinazione della traccia,
- orario di partenza dal punto di partenza della traccia: orario per il quale è stata richiesta la traccia,
- punto di destinazione della traccia: destinazione del treno per la traccia richiesta,
- orario di arrivo al punto di destinazione della traccia: orario previsto di arrivo a destinazione del treno proposto.

Il processo summenzionato e le informazioni utilizzate per realizzarlo devono almeno essere conformi al «PathDetailsRefusedMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se viene concluso un accordo specifico tra le parti coinvolte per consentire l'uso di tali standard.

4.2.17.6. Messaggio di annullamento della traccia oraria

Questo messaggio viene usato da una parte entrante per annullare una traccia prenotata:

- numero identificativo della traccia,
- sezione del viaggio da annullare,
- indicazione dell'annullamento della traccia,
- punto di partenza originale della traccia: punto di partenza del treno per la traccia,
- punto di destinazione della traccia,
- orario di partenza dal punto iniziale originale della traccia: orario per il quale è stata richiesta la traccia,
- punto di destinazione originale della traccia: destinazione del treno per la traccia richiesta,
- orario di arrivo al punto di destinazione originale della traccia: orario previsto di arrivo a destinazione del treno proposto.

Il processo summenzionato e le informazioni utilizzate per realizzarlo devono almeno essere conformi al «PathCancelledMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se viene concluso un accordo specifico tra le parti coinvolte per consentire l'uso di tali standard.

4.2.17.7. Messaggio «conferma di ricevimento»

Questo messaggio viene scambiato tra i gestori dell'infrastruttura e le parti entranti quando la risposta a uno qualsiasi dei messaggi summenzionati non può essere fornita entro 5 minuti:

- messaggio di conferma del ricevimento: indica che il messaggio è stato ricevuto e che chi lo ha ricevuto si attiverà per darvi seguito.

Il processo summenzionato e le informazioni utilizzate per realizzarlo devono almeno essere conformi al «ReceiptConfirmationMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se viene concluso un accordo specifico tra le parti coinvolte per consentire l'uso di tali standard.

4.2.17.8. Messaggio «traccia oraria prenotata non disponibile»

Il gestore dell'infrastruttura usa questo messaggio per informare la parte entrante che un percorso prenotato non è più disponibile. La non disponibilità è dovuta a motivi importanti, ad esempio cause di forza maggiore. Contenuto del messaggio:

- numero di traccia,
- numero del treno previsto per la traccia soppressa (se già noto al gestore dell'infrastruttura),
- punto di partenza originale della traccia: punto di partenza del treno per la traccia,
- punto di destinazione della traccia,
- orario di partenza dal punto iniziale originale della traccia: orario per il quale è stata richiesta la traccia,

- punto di destinazione originale della traccia: destinazione del treno per la traccia richiesta,
- orario di arrivo al punto di destinazione originale della traccia: orario previsto di arrivo a destinazione del treno proposto,
- indicazione del motivo.

Il processo summenzionato e le informazioni utilizzate per realizzarlo devono almeno essere conformi al «PathNotAvailableMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se viene concluso un accordo specifico tra le parti coinvolte per consentire l'uso di tali standard.

4.2.18. *Qualità dei dati e delle informazioni relativi alla presente STI*

4.2.18.1. *Requisiti*

Al fine di soddisfare i requisiti della presente STI, le disposizioni seguenti si applicano alla qualità dei dati e delle informazioni in tutta la STI.

Tutti i destinatari della presente STI sono responsabili di mettere a disposizione di altre imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura o terze parti dati aggiornati, coerenti, accurati e completi nel momento e nel formato adeguati. Ogni attore interessato dalla presente STI deve essere responsabile della pubblicazione di informazioni aggiornate, coerenti, accurate e complete nel momento adeguato e con il contenuto adeguato destinate ai clienti (passeggeri) o ad altre imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura o terzi.

Qualora le informazioni o i dati siano utilizzati per soddisfare al contempo i requisiti di più parametri fondamentali della presente STI, gli attori a cui questa si rivolge devono assicurare che le informazioni e i dati condivisi tra tali parametri fondamentali siano utilizzati in modo coerente (ad esempio, deve essere assicurata la coerenza i) tra l'orario e le informazioni sulle tariffe o ii) tra le tariffe e le informazioni sulla prenotazione).

Qualora le informazioni o i dati siano forniti da più destinatari della presente STI, tali attori dovranno assicurare congiuntamente che le informazioni o i dati comuni forniti siano aggiornati, coerenti, accurati, completi e compatibili (ad esempio: le forniture di informazioni per l'impresa ferroviaria A e l'impresa ferroviaria B devono essere coerenti al fine di assicurarne la corrispondenza alla frontiera, ecc.).

Qualora siano utilizzati dati o informazioni di riferimento al fine di soddisfare i requisiti della presente STI, gli attori a cui questa si rivolge devono garantire la coerenza tra le informazioni e i dati di riferimento e le informazioni o i dati utilizzati nei parametri fondamentali della presente STI (ad esempio, deve essere assicurata la coerenza i) tra i codici di riferimento dell'ubicazione e le informazioni sulla corsa del treno; o ii) tra i codici di riferimento dell'impresa ferroviaria e l'adempimento, ecc.).

La qualità delle informazioni e dei dati forniti dagli attori per gli scopi della presente STI deve essere tale da consentire ai suoi destinatari di emettere i biglietti come disposto dall'articolo 10 del regolamento sui diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

La qualità delle informazioni e dei dati forniti dagli attori per gli scopi della presente STI deve raggiungere un livello tale da consentire ai suoi destinatari di fornire le informazioni come disposto dall'articolo 10 e dall'allegato II del regolamento sui diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

4.2.19. *Vari archivi di riferimento e banche dati*

4.2.19.1. *Archivi di riferimento*

Per la circolazione dei treni passeggeri sulla rete europea, deve essere garantita la disponibilità dei seguenti archivi di riferimento nonché la possibilità di accesso a tali archivi da parte di tutti i soggetti erogatori di servizi (gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie, terze parti autorizzate e capistazione). I dati devono rappresentare in qualsiasi momento la situazione effettiva.

L'Agenzia ferroviaria europea archivia in modo centralizzato e mantiene i codici unici per i seguenti dati di riferimento:

- archivio dei codici di tutti i gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie, capistazione e soggetti erogatori di servizi,
- archivio dei codici delle ubicazioni,
- archivio di tutti i sistemi di controllo dei treni disponibili,
- archivio dei diversi tipi di locomotive,
- archivio delle officine di manutenzione europee,
- archivio dei sistemi di prenotazione europei,
- archivio dei codici per gli scambi di orari,
- archivio dei codici per gli scambi di tariffe,
- catalogo messaggi e insiemi di dati,
- repertorio degli elenchi di codici,
- qualsiasi altro archivio o elenco di codici necessario per l'uso dei documenti tecnici presenti negli allegati (questi vengono definiti durante la fase 1).

Qualora un archivio venga utilizzato insieme alla STI TAF, il suo sviluppo e il suo utilizzo devono approssimarsi il più possibile alla STI TAF applicata al fine di raggiungere le sinergie ottimali.

4.2.19.2. Altri requisiti delle banche dati

Le varie banche dati devono soddisfare anche altri requisiti indicati di seguito. Essi sono:

1) Autenticazione

Prima di poter accedere al contenuto delle banche dati, gli utenti devono superare una fase di autenticazione.

2) Protezione

Deve essere garantita la protezione delle banche dati attraverso il controllo dell'accesso alle stesse. Non è richiesta la cifratura del contenuto delle banche dati.

3) ACID

Le banche dati devono soddisfare il principio ACID (Atomicità, Coerenza, Isolamento, Durabilità).

4) Controllo dell'accesso

L'accesso ai dati delle banche dati deve essere consentito soltanto agli utenti o ai sistemi che dispongono della necessaria autorizzazione. Il controllo dell'accesso deve estendersi fino al controllo di ogni singolo attributo di un record di dati. L'accesso alle banche dati deve poter essere configurabile in base all'utilizzatore per l'inserimento, l'aggiornamento o la cancellazione di record.

5) Rintracciabilità

Le banche dati devono registrare tutte le azioni effettuate al loro interno per consentire la rintracciabilità dei dettagli relativi all'inserimento dei dati (autore, oggetto, momento di ogni variazione del contenuto).

6) Strategia di bloccaggio

Le banche dati devono applicare una strategia di bloccaggio per consentire l'accesso ai dati anche mentre è in corso la modifica dei record da parte di altri utenti.

7) Accesso multiplo

Le banche dati devono consentire a più utenti e sistemi di accedere contemporaneamente ai dati.

8) Affidabilità

L'affidabilità delle banche dati non deve essere di impedimento alla necessaria disponibilità.

9) Disponibilità

Le banche dati devono avere il livello di disponibilità necessario in funzione della natura dei dati e degli studi commerciali basati su di esse.

10) Manutenibilità

La manutenibilità delle banche dati deve garantire la disponibilità necessaria.

11) Sicurezza

Le banche dati in sé non sono legate alla sicurezza. Pertanto, gli aspetti della sicurezza non sono rilevanti. Ciò non toglie che la presenza di dati errati o non aggiornati può avere ripercussioni sulla sicurezza della circolazione di un treno.

12) Compatibilità

Le banche dati devono consentire l'utilizzo di uno dei linguaggi più diffusi per la manipolazione dei dati, ad esempio SQL o XQL.

13) Funzione di importazione

Le banche dati devono prevedere una funzione che consenta di importare dati formattati anziché inserirli manualmente.

14) Funzione di esportazione

Le banche dati devono prevedere una funzione che consenta di esportare, sotto forma di dati formattati, l'intero contenuto o parte di esso.

15) Campi obbligatori

Le banche dati devono prevedere l'obbligatorietà della compilazione di alcuni campi ai fini dell'accettazione dei record rilevanti come dati inseriti nella banca dati.

16) Controlli di plausibilità

Le banche dati devono prevedere controlli di plausibilità configurabili prima di accettare l'inserimento, l'aggiornamento o la cancellazione di record.

17) Tempi di risposta

Le banche dati devono avere tempi di risposta che garantiscano la tempestività delle operazioni di inserimento, aggiornamento o cancellazione dei record.

18) Aspetti legati alle prestazioni

Gli archivi e le banche dati devono soddisfare in modo efficiente in termini di costi le richieste d'informazioni necessarie al buon funzionamento di tutti i movimenti di treni a cui fanno riferimento le disposizioni della presente STI.

19) Aspetti legati alla capacità

Le banche dati devono essere in grado di conservare i dati aventi rilevanza per tutte le carrozze passeggeri e/o tutta la rete. La capacità delle banche dati deve poter essere ampliata in modo semplice (vale a dire aumentando la capacità di memorizzazione e il numero di computer). L'ampliamento della capacità deve poter essere eseguito senza sostituire il sottosistema.

20) Dati storici

Le banche dati devono poter gestire i dati storici mettendo a disposizione i dati già trasferiti in un archivio.

21) Strategia di backup

Deve essere applicata una strategia di backup che permetta di recuperare tutti i dati relativi a un periodo fino a 24 ore.

22) Aspetti commerciali

Il sistema utilizzato per le banche dati deve essere un prodotto disponibile in commercio (COTS) o liberamente utilizzabile (Open Source).

23) Aspetti legati alla tutela della vita privata

Le banche dati devono soddisfare i requisiti in materia di tutela della vita privata dello Stato membro in cui ha sede la società che eroga il servizio.

4.2.20. *Trasmissione elettronica dei documenti*

Il paragrafo 4.2.21 «reti e comunicazioni» descrive la rete di comunicazione da usare per lo scambio di dati. Tale rete e le relative procedure di sicurezza descritte consentono qualsiasi tipo di trasmissione in rete, ovvero e-mail, trasferimento di file (ftp, http), ecc. La scelta del tipo di trasmissione è lasciata alle parti che intervengono nello scambio di informazioni, le quali possono concordare di effettuare la trasmissione elettronica dei documenti, ad esempio, tramite protocollo ftp.

4.2.21. *Reti e comunicazioni*4.2.21.1. *Architettura generale*

Questo sottosistema vedrà, col tempo, la crescita e l'interazione di una vasta e complessa comunità telematica di interoperabilità ferroviaria composta da migliaia di soggetti (imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura, terze parti quali rivenditori e autorità pubbliche) che opereranno in concorrenza e/o cooperazione per rispondere alle necessità del mercato.

L'infrastruttura di rete e di comunicazione su cui opererà la comunità di interoperabilità ferroviaria si baserà su un'«architettura di scambio dati» comune, conosciuta e adottata da tutti i soggetti partecipanti.

L'architettura di scambio dati proposta:

- è concepita per conciliare modelli eterogenei di informazione mediante la trasformazione della semantica dei dati scambiati dai sistemi e l'armonizzazione dei processi commerciali e delle differenze tra protocolli di applicazione,
- ha un impatto minimo sulle architetture IT attualmente usate da ciascun partecipante,
- salvaguarda gli investimenti IT già effettuati.

L'architettura di scambio dati favorisce un'interazione di tipo peer-to-peer tra tutti gli attori e, al contempo, garantisce l'integrità complessiva e la coerenza della comunità di interoperabilità ferroviaria fornendo un insieme di servizi centralizzati.

Il modello di interazione peer-to-peer consente una ripartizione ottimale dei costi tra i diversi attori basata sull'utilizzo effettivo e presenterà, in termini generali, minori problemi di scalabilità.

4.2.21.2. *Rete*

La rete deve assicurare il livello necessario di sicurezza, ridondanza, controllo del traffico, strumenti statistici, crescita dell'ampiezza di banda, accessibilità per l'utente ed efficienza della gestione.

In questo contesto, per «rete» si intendono il metodo e la filosofia di comunicazione e non la rete fisica in quanto tale.

L'interoperabilità ferroviaria si basa su un'architettura di scambio dati comune, nota e adottata da tutti i partecipanti, in modo da favorire l'ingresso di nuovi soggetti, in particolare clienti, e ridurre gli eventuali ostacoli all'ingresso.

Gli utenti accedono innanzitutto al deposito centrale per ottenere metadati quali l'identità del «peer» (attore), consultando eventuali informazioni già registrate o per verificare le credenziali di sicurezza. Successivamente viene avviata la comunicazione peer-to-peer tra gli attori coinvolti.

4.2.21.3. Protocolli

Per gli sviluppi possono essere utilizzati solo protocolli appartenenti all'Internet Protocol Suite (comunemente noto come TCP/IP, UDP/IP ecc.).

4.2.21.4. Protezione

Oltre al grado di protezione garantito a livello di rete (cfr. il paragrafo 4.2.21.2 «rete»), è possibile raggiungere un livello di sicurezza aggiuntivo per i dati sensibili utilizzando una combinazione di cifratura, sistema di certificazione e tecnologie VPN.

4.2.21.5. Cifratura

Per la trasmissione e l'archiviazione dei dati può essere utilizzata sia la cifratura asimmetrica che simmetrica, a seconda dei requisiti commerciali. A questo scopo deve essere adottata una infrastruttura per le chiavi pubbliche (Public Key Infrastructure, PKI).

4.2.21.6. Deposito centrale

Il deposito centrale deve essere in grado di gestire:

- metadati (dati strutturati che descrivono il contenuto dei messaggi),
- un elenco di indirizzi elettronici che i destinatari della presente STI consentono agli altri attori di utilizzare affinché possano ottenere informazioni o dati conformemente alle disposizioni della presente STI,
- cifratura,
- autenticazione,
- directory («elenco telefonico») contenente tutte le informazioni sui partecipanti necessarie allo scambio di messaggi e dati.

Qualora il deposito centrale venga utilizzato insieme alla STI TAF lo sviluppo e i cambiamenti devono essere effettuati in modo da avvicinarsi il più possibile alla STI TAF applicata al fine di ottenere sinergie ottimali.

4.2.21.7. Interfaccia comune per la comunicazione IF/GI

Ogni soggetto che desideri aderire alla comunità dell'interoperabilità ferroviaria deve ricorrere all'interfaccia comune.

L'interfaccia comune deve essere in grado di gestire:

- la formattazione dei messaggi in uscita in base ai metadati,
- la firma e la cifratura dei messaggi in uscita,
- l'indirizzamento dei messaggi in uscita,
- la verifica dell'autenticità dei messaggi in arrivo,
- la decifratura dei messaggi in arrivo,
- la verifica della conformità dei messaggi in arrivo rispetto ai metadati,
- l'accesso comune unico alle varie banche dati.

Ogni istanza dell'interfaccia comune ha accesso a tutti i dati richiesti in base alla STI e detenuti da ogni impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, ecc., indipendentemente dal fatto che le banche dati rilevanti siano centralizzate o individuali. In base ai risultati della verifica dell'autenticità dei messaggi in arrivo, si può applicare un livello minimo di notifica di ricevimento:

i) positiva: notifica positiva ACK;

ii) negativa: notifica negativa NACK.

Per gestire i compiti sopra descritti, l'interfaccia comune si avvale delle informazioni conservate nel deposito centrale.

Se un attore adotta uno «specchio» locale del deposito centrale, tale attore deve, utilizzando esclusivamente i mezzi a sua disposizione, assicurare che tale «specchio» locale sia una copia accurata e aggiornata del deposito centrale.

Laddove l'interfaccia comune venga utilizzata insieme alla STI TAF lo sviluppo e i cambiamenti devono essere effettuati in modo da approssimarsi il più possibile alla STI TAF applicata al fine di ottenere sinergie ottimali.

4.2.22. Gestione della connessione con gli altri modi di trasporto

Al fine di gestire la connessione con gli altri modi di trasporto, dovrebbe essere applicato lo standard seguente per la fornitura e lo scambio di informazioni con altri modi di trasporto:

- per lo scambio di informazioni sull'orario tra le imprese ferroviarie e gli altri modi di trasporto: norme EN 12896 («Transmodel») ed EN TC 278 WI 00278207 («IFOPT — Identification of Fixed Objects in Public transport», Identificazione di oggetti fissi nel trasporto pubblico),
- per lo scambio di dati specifici sull'orario, gli standard tecnici XML e i protocolli basati su Transmodel, in particolare la norma EN 15531 («SIRI») per lo scambio di orari in tempo reale e la norma EN TC 278 WI 00278207 («IFOPT») per lo scambio di dati di «arresto/stazione»,
- per lo scambio di dati sulle tariffe: questo standard è ancora un punto in fase di discussione (cfr. l'allegato II — Elenco dei punti in fase di definizione).

4.3. Specifiche funzionali e tecniche delle interfacce

Per quanto riguarda la compatibilità tecnica, le interfacce tra il sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» e gli altri sottosistemi sono descritte nei paragrafi seguenti.

4.3.1. Interfacce con il sottosistema «materiale rotabile»

Tabella 1

Interfacce con il sottosistema «materiale rotabile»

Interfaccia	Riferimento alla STI «applicazioni telematiche per i passeggeri»	Riferimento alla STI «materiale rotabile convenzionale»
Display a bordo	4.2.13. Gestione della fornitura di informazioni nell'area del veicolo	4.2.5. Informazioni ai passeggeri (persone a mobilità ridotta)
Voce e annuncio automatici	4.2.13. Gestione della fornitura di informazioni nell'area del veicolo	4.2.5. Informazioni ai passeggeri (persone a mobilità ridotta)
		4.2.5.2. Sistema di comunicazione ai passeggeri

4.3.2. *Interfacce con le applicazioni telematiche per il sottosistema «merci»*

Tabella 2

Interfacce con le applicazioni telematiche per il sottosistema «merci»

Interfaccia	Riferimento alla STI «applicazioni telematiche per i passeggeri»	Riferimento alla STI relativa alle applicazioni telematiche per merci delle ferrovie convenzionali
Treno pronto	4.2.14.1. Messaggio «treno pronto» per tutti i treni	4.2.3.5. Messaggio «treno pronto»
Previsione di marcia del treno	4.2.15.2. Messaggio «previsione di marcia del treno» per tutti i treni	4.2.4.2. Messaggio «previsione di marcia del treno»
Avviso di treno in marcia	4.2.15.1. Messaggio «avviso di treno in marcia» per tutti i treni	4.2.4.3. Avviso di treno in marcia
Marcia del treno interrotta dalla impresa ferroviaria	4.2.16.2. Messaggio «marcia del treno interrotta» per tutti i treni	4.2.5.2. Marcia del treno interrotta
Trattamento dei dati dell'orario in gestione operativa	4.2.17. Trattamento dei dati dell'orario in gestione operativa per tutti i treni	4.2.2. Richiesta di traccia
Interfaccia comune	4.2.21.7. Interfaccia comune per la comunicazione IF/GI	4.2.14.7. Interfaccia comune per la comunicazione IF/GI
Deposito centrale	4.2.21.6. Deposito centrale	4.2.14.6. Deposito centrale
Archivi di riferimento	4.2.19.1. Archivi di riferimento	4.2.12.1 Archivi di riferimento

4.4. **Norme operative**

Alla luce dei requisiti essenziali di cui al capitolo 3, le norme operative specifiche del sottosistema oggetto della presente STI sono le seguenti.

4.4.1. *Qualità dei dati*

Al fine di garantire la qualità dei dati, il mittente di un messaggio previsto dalla STI è responsabile della correttezza dei dati contenuti nel messaggio al momento del suo invio. Se nelle banche dati previste da questa STI sono disponibili dati sorgente utilizzabili per garantire la qualità dei dati, i dati contenuti in tali banche dati devono essere usati per tale scopo.

Se nelle banche dati previste da questa STI non sono disponibili dati sorgente utilizzabili per garantire la qualità dei dati, il mittente del messaggio deve effettuare i controlli necessari per garantire la qualità dei dati utilizzando le proprie risorse.

La garanzia di qualità dei dati comprende il confronto con i dati contenuti nelle banche dati previste da questa STI e descritte in precedenza nonché, se del caso, controlli logici diretti ad accertare la tempestività e la continuità dei dati e dei messaggi.

I dati sono di qualità elevata se sono adatti agli scopi a cui sono destinati, e pertanto se:

- sono privi di errori, quindi accessibili, accurati, tempestivi, completi, congruenti con altre fonti, ecc.,
- possiedono le caratteristiche desiderate, quindi rilevanza, completezza, livello di dettaglio appropriato, facilità di lettura, semplicità di interpretazione, ecc.

Le principali caratteristiche della qualità dei dati sono le seguenti:

- accuratezza,
- completezza,
- congruenza,
- tempestività.

Accuratezza

L'acquisizione delle informazioni (dati) richieste deve essere effettuata nel modo più economico. Ciò può avvenire solo se i dati primari sono registrati, se possibile, in un'unica occasione. Pertanto, i dati primari dovrebbero essere introdotti nel sistema il più vicino possibile alla loro sorgente, in modo da poter essere completamente integrati in qualsiasi operazione di trattamento successiva.

Completezza

Prima di inviare un messaggio, è necessario verificarne la completezza e la sintassi per mezzo dei metadati. In questo modo si evita anche di appesantire la rete con traffico inutile.

Il controllo della completezza per mezzo dei metadati deve essere eseguito anche su tutti i messaggi in arrivo.

Congruenza

Per garantire la congruenza, devono essere applicati principi commerciali. È opportuno evitare di inserire più volte gli stessi dati e identificare chiaramente il proprietario dei dati.

Le modalità di applicazione di questi principi dipendono dalla complessità dei principi stessi. Per i principi più semplici possono bastare i vincoli e le disposizioni delle banche dati. Nel caso di principi più complessi che richiedono dati provenienti da diverse tabelle, devono essere applicate procedure di validazione che verifichino la congruenza della versione dei dati prima che vengano generati i dati dell'interfaccia e che divenga operativa la nuova versione dei dati. Per i dati trasferiti deve essere garantita la validazione rispetto ai principi aziendali definiti.

Tempestività

Fornire le informazioni esattamente in tempo è importante. La tempestività non rappresenta un problema quando la memorizzazione dei dati o l'invio di un messaggio vengono effettuati direttamente dal sistema IT in conseguenza di un evento, se il sistema è ben progettato in base alle esigenze dei processi aziendali. Tuttavia, nella maggior parte dei casi, l'invio di un messaggio è avviato da un operatore o si basa almeno sul contributo aggiuntivo di un operatore. Per garantire la tempestività, l'aggiornamento dei dati deve essere effettuato non appena possibile, anche per far sì che i messaggi inviati automaticamente dal sistema contengano dati attuali.

Il tempo di risposta per le richieste di informazioni deve essere preso in considerazione per le diverse applicazioni e tipologie di utente nell'ambito delle specifiche tecniche dettagliate. Tutti gli aggiornamenti e gli scambi di dati devono essere effettuati non appena possibile.

Misure della qualità dei dati

Le specifiche tecniche dettagliate definiscono le percentuali adeguate per:

- la completezza (percentuale di campi contenenti valori) e la congruenza dei dati (percentuale di valori concordanti in tabelle/file/record),
- la tempestività dei dati (percentuale di dati disponibili entro un tempo soglia specificato),
- l'accuratezza richiesta (percentuale di valori memorizzati che coincidono con i valori effettivi).

4.4.2. Gestione del deposito centrale

Le funzioni del deposito centrale sono definite al paragrafo 4.2.21.6 «deposito centrale». Per assicurare la qualità dei dati, l'organismo che gestisce il deposito centrale deve essere responsabile dell'aggiornamento e della qualità dei metadati e della directory, nonché della gestione del controllo degli accessi. La qualità dei metadati in termini di completezza, congruenza, tempestività e accuratezza deve consentire il funzionamento adeguato per gli scopi della presente STI.

4.5. Norme relative alla manutenzione

Di seguito sono descritte le norme di manutenzione specifiche per il sottosistema oggetto di questa STI, definite alla luce dei requisiti essenziali di cui al capitolo 3.

La qualità del servizio di trasporto deve essere garantita anche in caso di corruzione dei dati o di malfunzionamento totale o parziale delle apparecchiature di elaborazione dati. È quindi consigliabile duplicare i sistemi o computer, avendo cura di scegliere soluzioni con un'affidabilità particolarmente elevata e in grado di garantire un funzionamento ininterrotto durante le operazioni di manutenzione.

Gli aspetti legati alla manutenzione delle varie banche dati sono riportati nel paragrafo 4.2.19.2 «altri requisiti delle banche dati», ai punti 10 e 21.

4.6. Qualifiche professionali

Di seguito sono descritte le qualifiche professionali del personale necessario per l'esercizio e la manutenzione del sottosistema e per l'applicazione della STI.

L'applicazione della presente STI non richiede un sistema completamente nuovo in termini di hardware e software, né nuovo personale. Il rispetto dei requisiti comporta solo cambiamenti, aggiornamenti o estensioni delle operazioni che sono già state effettuate dal personale esistente. Pertanto, non sono previsti altri requisiti in aggiunta alle norme nazionali ed europee vigenti in materia di qualifiche professionali.

La formazione supplementare del personale, nei casi in cui è necessaria, non deve limitarsi alle indicazioni su come far funzionare le apparecchiature. Il personale deve conoscere e capire la funzione specifica attribuita nel processo globale di trasporto. In particolare, deve essere consapevole della necessità di mantenere uno standard elevato di efficienza nello svolgimento delle proprie mansioni, poiché questo elemento è decisivo ai fini dell'affidabilità delle informazioni per le quali è prevista una successiva elaborazione.

Le qualifiche professionali necessarie per la composizione e la circolazione dei treni sono definite nella STI «esercizio e gestione del traffico».

4.7. Condizioni di salute e di sicurezza

Di seguito sono descritte le condizioni di salute e sicurezza del personale necessarie per l'esercizio e la manutenzione del sottosistema e per l'applicazione della STI.

Non sono previsti altri requisiti in aggiunta alle norme nazionali ed europee vigenti in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

4.8. Registri dei tipi di veicoli autorizzati e dell'infrastruttura

Ai sensi dell'articolo 34, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE, l'Agenzia istituisce e tiene un registro dei tipi di veicoli ferroviari cui gli Stati membri hanno rilasciato l'autorizzazione di messa in servizio sulla rete ferroviaria della Comunità europea. Ai sensi dell'articolo 35, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE, ciascuno Stato membro provvede affinché sia pubblicato e aggiornato un registro dell'infrastruttura sulla base della periodicità di aggiornamento di cui al paragrafo 2.

La scadenza annuale fissata per l'aggiornamento e la pubblicazione di questi registri li rende inutilizzabili ai fini del sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri»; pertanto, questa STI non contiene alcuna indicazione riguardo alle informazioni da inserire in questi registri.

5. COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

5.1. Definizione

Ai sensi dell'articolo 2, lettera f), della direttiva 2008/57/CE, si intende per «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. Il concetto di «componente» comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software.

5.2. Elenco dei componenti

I componenti di interoperabilità sono oggetto di specifiche disposizioni della direttiva 2008/57/CE.

Per il sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» non è definito alcun componente di interoperabilità.

Per rispettare i requisiti della presente STI, sono sufficienti apparecchiature IT standard e non sono previsti aspetti specifici per l'interoperabilità in ambiente ferroviario. Ciò vale sia per i componenti hardware sia per i software standard utilizzati, quali ad esempio il sistema operativo e le banche dati. Il software è applicato da ciascun utente a livello individuale e può essere adattato e migliorato in base alle funzionalità effettive e alle esigenze specifiche. L'«architettura per l'integrazione delle applicazioni» proposta prevede che le applicazioni possano non avere lo stesso modello di informazioni interno. Per «integrazione delle applicazioni» si intende il processo che permette di far funzionare insieme sistemi applicativi progettati in modo indipendente.

5.3. Prestazioni e specifiche dei componenti

Non rilevante ai fini della STI Applicazioni telematiche per i passeggeri (cfr. il paragrafo 5.2).

6. VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ E/O IDONEITÀ ALL'USO DEI COMPONENTI E VERIFICA DEL SOTTOSISTEMA**6.1. Componenti di interoperabilità****6.1.1. Procedure di valutazione**

Non rilevante ai fini della STI Applicazioni telematiche per i passeggeri.

6.1.2. Modulo

Non rilevante ai fini della STI «applicazioni telematiche per i passeggeri».

6.2. Sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri»

Ai sensi dell'allegato II della direttiva 2008/57/CE, i sottosistemi si suddividono in strutturali e operativi. La valutazione di conformità è obbligatoria per le STI relative a sottosistemi strutturali. Il sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» appartiene al settore operativo e la presente STI non definisce alcun modulo per la valutazione della conformità.

7. ATTUAZIONE**7.1. Introduzione**

La presente STI riguarda il sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri». Tale sottosistema è operativo ai sensi dell'allegato II della direttiva 2008/57/CE. Pertanto, l'attuazione della presente STI non si basa sulla nozione di sottosistema nuovo, rinnovato o aggiornato, come avviene abitualmente nel caso di specifiche tecniche correlate a sottosistemi strutturali, tranne ove specificato nella STI.

L'applicazione della STI avviene per fasi:

- fase uno: specifiche tecniche dettagliate, governance e piano generale,
- fase due: sviluppo,
- fase tre: realizzazione.

7.2. Fase uno: specifiche tecniche dettagliate, governance e piano generale

La fase uno ha 3 obiettivi:

- 1) definire il sistema di scambio dati (in seguito denominato «il sistema») composto da componenti comuni e dall'interconnessione di informazioni e sistemi di comunicazione delle parti interessate in grado di soddisfare i requisiti del presente regolamento;
- 2) confermare tale sistema dal punto di vista della fattibilità tecnica ed economica;
- 3) redigere una tabella di marcia delle attività ritenute necessarie per attuare il sistema, inclusi i punti principali adeguati per il monitoraggio del progresso della sua attuazione da parte della Commissione, dell'Agenzia ferroviaria europea, degli Stati membri e delle parti interessate coinvolte.

7.2.1. Governance del progetto della fase uno

La Commissione deve istituire un comitato direttivo non oltre un mese dopo la pubblicazione del presente regolamento nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, che comprenda:

- gli organismi rappresentativi del settore ferroviario che agiscono a livello europeo, definiti nell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 881/2004 («organismi rappresentativi del settore ferroviario»),

- un rappresentante dei venditori di biglietti,
- un rappresentante dei passeggeri europei,
- l'Agenzia ferroviaria europea, e
- la Commissione.

Tale comitato direttivo deve essere copresieduto a) dalla Commissione e b) da una persona nominata dagli organismi rappresentativi del settore ferroviario. La Commissione, assistita dai membri del comitato direttivo, deve redigere il progetto di regolamento interno di tale comitato direttivo, che deve approvarlo a sua volta. Le decisioni prese devono essere trasparenti ed essere accompagnate da una solida giustificazione tecnica ed economica.

I membri del comitato direttivo possono proporre al comitato di includere altre organizzazioni in qualità di osservatori laddove esistano valide ragioni tecniche e organizzative per farlo.

7.2.2. *Ruoli e responsabilità*

7.2.2.1. *Le parti interessate*

1. Una squadra di progetto istituita dagli organismi rappresentativi del settore ferroviario, compreso un rappresentante dei venditori di biglietti, deve sviluppare le specifiche tecniche dettagliate, la governance e il piano generale sulla base di un programma di lavoro da sottoporre all'approvazione del comitato direttivo.
2. La squadra di progetto deve istituire i gruppi di lavoro necessari e apportare il contributo dell'esperienza acquisita dall'Agenzia ferroviaria europea, dalle imprese ferroviarie, dai gestori dell'infrastruttura, dai capistazione, dai rappresentanti dei lavoratori del settore della vendita dei biglietti e dai rappresentanti dei passeggeri.
3. La squadra di progetto deve condurre l'intero progetto in modo trasparente e tutti i verbali, i documenti e gli elementi da fornire della squadra di progetto e dei relativi gruppi di lavoro devono essere resi accessibili in modo permanente e integrale alla Commissione e all'Agenzia ferroviaria europea.
4. La squadra di progetto deve inviare relazioni sui progressi mensili al comitato direttivo e deve tenere interamente conto delle decisioni di quest'ultimo. La struttura e il contenuto della relazione sui progressi devono essere approvati dal comitato direttivo in occasione dell'incontro introduttivo.
5. La squadra di progetto deve fornire informazioni alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura, ai capistazione, ai venditori di biglietti e ai rappresentanti dei passeggeri e deve consultarli. Deve rivolgere un'attenzione particolare alle imprese e piccole imprese ferroviarie che non sono membri degli organismi rappresentativi del settore ferroviario e deve mantenerle informate e consultarle.
6. Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura, i capistazione, i venditori di biglietti e i rappresentanti dei passeggeri devono sostenere il progetto fornendo informazioni nonché esperienza tecnica e operativa, per conto e su richiesta della squadra di progetto.

7.2.2.2. *Agenzia ferroviaria europea*

1. L'Agenzia ferroviaria europea deve effettuare il monitoraggio e valutare lo sviluppo delle specifiche tecniche dettagliate, della governance e del piano generale al fine di determinare se gli obiettivi perseguiti sono stati raggiunti.
2. L'Agenzia ferroviaria europea deve presentare alla Commissione una raccomandazione sulle specifiche tecniche dettagliate, la governance e il piano generale.

7.2.2.3. *Commissione*

1. La Commissione deve indicare alla squadra di progetto l'elenco degli organismi da coinvolgere nel progetto.

2. Dopo avere ricevuto le specifiche tecniche dettagliate, la governance e il piano generale, la Commissione li deve valutare sulla base della raccomandazione dell'Agenzia ferroviaria europea e, alla luce di tale valutazione, deve intraprendere le misure necessarie per modificare la STI attuale.
3. La Commissione terrà informati gli Stati membri tramite il comitato istituito ai sensi dell'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE.

7.2.3. Elementi da fornire

Le specifiche tecniche dettagliate devono descrivere il sistema e devono indicare con chiarezza e senza ambiguità i modi in cui il sistema soddisfa i requisiti della STI TAP. Lo sviluppo di tali specifiche richiede un'analisi sistematica degli aspetti tecnici, operativi, economici e istituzionali rilevanti che sostengono il processo di attuazione della STI TAP. Pertanto, gli elementi da fornire devono includere, tra gli altri, gli elementi riportati di seguito:

- 1) le specifiche funzionali, tecniche e relative alle prestazioni, i dati associati, i requisiti dell'interfaccia, i requisiti correlati alla sicurezza e alla qualità;
- 2) la descrizione schematica dell'architettura globale del sistema. Deve descrivere le modalità di interazione e di adattamento reciproco delle componenti dei requisiti. Tale descrizione si basa sull'analisi delle configurazioni del sistema potenzialmente in grado di integrare i componenti IT esistenti e al contempo di garantire le funzionalità e le prestazioni richieste.

Il piano generale include:

- 1) l'identificazione delle attività necessarie a ottenere l'attuazione del sistema.
- 2) un piano di migrazione comprendente un insieme di fasi che conducono a risultati tangibili intermedi e verificabili, dall'attuale quadro delle informazioni delle parti interessate e dei sistemi di comunicazione al sistema stesso;
- 3) un piano a tappe dettagliato;
- 4) una valutazione del rischio delle fasi cruciali del piano generale;
- 5) una valutazione dei costi totali nel ciclo di vita associati all'introduzione e all'utilizzo del sistema insieme a un successivo piano di investimenti e alla relativa analisi del rapporto costi-benefici.

La governance deve includere l'individuazione delle strutture di governance, delle metodologie e delle procedure adeguate per sostenere lo sviluppo e la convalida del sistema e, di conseguenza, la sua introduzione, il suo funzionamento sul campo e la gestione durante la sua durata di vita (compresa la gestione delle controversie tra le parti coinvolte ai sensi delle disposizioni della presente STI).

7.2.4. Tappe

1. Deve svolgersi un incontro introduttivo tra la squadra di progetto e il comitato direttivo non oltre i due mesi successivi alla pubblicazione del presente regolamento nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
 - a) In occasione dell'incontro introduttivo, la squadra di progetto deve presentare una descrizione del progetto e un programma di lavoro relativo al progetto, che includa un orario. La descrizione del progetto deve descrivere gli incarichi, spiegare l'organizzazione del progetto, i ruoli e le responsabilità e il metodo del progetto, compreso il processo di consultazione e informazione di tutte le parti interessate.
 - b) In occasione dell'incontro iniziale, il contenuto e il livello di dettaglio della relazione intermedia e della relazione sui progressi mensili a cui si fa riferimento nel paragrafo 7.2.2.1 saranno discussi e concordati tra la squadra di progetto e il comitato direttivo.

2. La squadra di progetto deve presentare la relazione intermedia al comitato direttivo non oltre cinque mesi dopo la data dell'incontro iniziale.
3. Gli elementi da fornire devono essere presentati alla Commissione e all'Agenzia ferroviaria europea non oltre i 10 mesi successivi all'incontro iniziale.
4. L'Agenzia ferroviaria europea deve presentare una raccomandazione sugli elementi da fornire alla Commissione non oltre i due mesi successivi alla data della loro ricezione.

7.3. **Fase 2: sviluppo**

Tutti gli attori interessati devono sviluppare il sistema in base alla modifica della presente STI.

7.4. **Fase 3: realizzazione**

Tutti gli attori interessati devono introdurre il sistema in base alla modifica della presente STI.

7.5. **Gestione delle modifiche**

7.5.1. *Procedura di gestione delle modifiche*

È opportuno definire procedure di gestione delle modifiche che assicurino un'analisi adeguata dei costi e dei benefici e che permettano di attuare le modifiche in condizioni controllate. Tali procedure devono essere definite, adottate, sostenute e gestite dall'Agenzia ferroviaria europea e devono includere:

- l'individuazione dei vincoli tecnici sottesi alla modifica,
- l'indicazione del soggetto su cui ricade la responsabilità delle procedure di attuazione delle modifiche,
- la procedura di convalida delle modifiche da attuare,
- la politica per la gestione delle modifiche, il rilascio, la migrazione e l'abbandono della soluzione precedente,
- la definizione delle responsabilità relative alla gestione delle specifiche dettagliate sia sotto il profilo dell'assicurazione di qualità che per quanto riguarda la gestione della configurazione.

Il comitato per il controllo delle modifiche deve essere composto dall'Agenzia ferroviaria europea, gli organismi rappresentativi del settore ferroviario, un organismo rappresentativo dei venditori di biglietti, un organismo rappresentativo dei passeggeri e gli Stati membri. La partecipazione delle parti deve assicurare una visione generale delle modifiche da introdurre e una valutazione globale delle loro implicazioni. In futuro il comitato di controllo farà capo all'Agenzia ferroviaria europea.

7.5.2. *Procedura specifica di gestione delle modifiche dei documenti tecnici pubblicati dall'Agenzia ferroviaria europea*

I documenti tecnici citati nel capitolo 4 della presente STI (tranne per gli standard collegati a questioni ancora in fase di definizione) ed elencati nell'allegato III del presente regolamento sono documenti tecnici pubblicati dall'Agenzia ferroviaria europea ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 8, della direttiva 2008/57/CE.

La gestione del controllo delle modifiche di tali documenti tecnici deve essere stabilita dall'Agenzia ferroviaria europea conformemente ai criteri riportati di seguito:

- 1) le richieste di modifica riguardanti i documenti tecnici sono presentate attraverso le autorità di sicurezza nazionali o tramite gli organismi rappresentativi del settore ferroviario che agiscono a livello europeo come definito nell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 881/2004 o i rappresentanti dei venditori di biglietti, oppure tramite l'organismo che ha sviluppato originariamente le specifiche che hanno assunto la funzione di precursori dei documenti tecnici;
- 2) l'Agenzia ferroviaria europea deve raccogliere e archiviare le richieste di modifica;

- 3) l'Agenzia ferroviaria europea deve presentare le richieste di modifica al gruppo di lavoro dedicato dell'Agenzia, che le valuta e prepara una proposta accompagnata da una valutazione economica, ove opportuno;
- 4) in seguito, l'Agenzia ferroviaria europea deve presentare la richiesta di modifica e la proposta associata al comitato per il controllo delle modifiche che convalida, non convalida o posticipa la richiesta;
- 5) se la richiesta di modifica non è convalidata, l'Agenzia ferroviaria europea deve rinviare al richiedente il motivo del rifiuto o una richiesta di informazioni aggiuntive in merito alla bozza di richiesta;
- 6) se la richiesta di modifica è convalidata, il documento tecnico viene modificato;
- 7) prima della pubblicazione, il documento tecnico modificato deve essere comunicato alla Commissione insieme alla richiesta di modifica e alla sua valutazione economica;
- 8) la Commissione informa gli Stati membri tramite il comitato istituito ai sensi dell'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE;
- 9) la nuova versione del documento tecnico e la richiesta di modifica convalidata devono essere pubblicate sul sito dell'Agenzia ferroviaria europea.

Qualora la gestione del controllo delle modifiche influisca sugli elementi utilizzati in comune nell'ambito della STI TAF, le modifiche dovranno essere apportate in modo da rimanere il più vicino possibile alla STI TAF attuata per ottenere sinergie ottimali.

7.6. Casi specifici

7.6.1. Introduzione

Le seguenti disposizioni speciali regolano i casi specifici indicati di seguito:

- a) casi «P»: casi permanenti;
- b) casi «T»: casi temporanei, per i quali si raccomanda di raggiungere il sistema definitivo entro il 2020 [obiettivo stabilito dalla decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti ⁽¹⁾, modificata dalla decisione n. 884/2004/CE ⁽²⁾].

7.6.2. Elenco di casi specifici

Non esistono casi specifici indicati per la presente STI.

8. GLOSSARIO

Le definizioni presenti in questo glossario si riferiscono all'uso degli elementi nella presente STI.

Elemento	Descrizione
A discrezione di	L'impresa ferroviaria può decidere in base alla sua esperienza e alle sue esigenze
ACID	«Atomicità, Coerenza, Isolamento, Durabilità» Sono le quattro proprietà principali che devono essere garantite in ogni transazione. Atomicità. In una transazione che ha come oggetto due o più elementi di informazione discreti, vengono presi in considerazione o tutti gli elementi, oppure nessuno. Coerenza. Una transazione crea un nuovo stato valido dei dati oppure, se tale operazione non va a buon fine, tutti i dati vengono riportati allo stato precedente l'inizio della transazione. Isolamento. Una transazione in corso e non ancora convalidata deve rimanere isolata da tutte le altre transazioni. Durabilità. I dati convalidati vengono memorizzati dal sistema in modo tale che anche in caso di interruzione e riavvio del sistema i dati siano disponibili nello stato corretto. Il concetto ACID è descritto nella norma ISO/IEC 10026-1:1992 sezione 4. Ciascuna di queste proprietà può essere misurata mediante benchmark. In genere, però, viene designato un transaction manager o transaction monitor cui è affidato il compito di assicurare l'applicazione del concetto ACID. In un sistema distribuito, per garantire l'applicazione del concetto ACID si può utilizzare il protocollo 2PC (two-phase commit, con commit a due fasi): la transazione viene completata solo se tutti i siti partecipanti si impegnano a convalidarla. In caso contrario, la transazione è annullata

⁽¹⁾ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 167 del 30.4.2004, pag. 1.

Elemento	Descrizione
Adempimento	Processo di fornitura del prodotto al cliente dopo l'acquisto
AFE	Agenzia ferroviaria europea
Agenzia ferroviaria europea	Agenzia istituita ai sensi del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea
Biglietto alla partenza	Metodo di acquisto anticipato da parte del cliente (ad esempio, da casa) che gli consente di ritirare il biglietto alla stazione di partenza, presso una biglietteria o un distributore automatico
Biglietto con prenotazione integrata (IRT, Integrated Reservation Ticket)	Tipo di biglietto limitato a un treno specifico in una data o in un orario specifici. Un biglietto IRT può essere venduto solo tramite una transazione online tra il terminale vendite e il sistema di attribuzione che ospita il treno rilevante
Biglietto globale	Uno o più biglietti che rappresentano un contratto di trasporto concluso per utilizzare servizi ferroviari successivi operati da una o più imprese ferroviarie
Canale	Mezzo (macchina emettitrice di biglietti, sistemi per l'emissione di biglietti sul treno, siti Internet, televendite, biglietteria mobile) tramite il quale l'impresa ferroviaria fornisce un servizio ai passeggeri (informazioni, vendita di biglietti, rimborso di biglietti, risposta ai reclami ecc.)
Cifratura	Codifica dei dati
Cliente	Persona che intende acquistare, sta acquistando o ha già acquistato un prodotto ferroviario per sé o per conto di una o più persone. Può quindi non coincidere con il passeggero (cfr. passeggero)
Codice di identificazione della locomotiva	Numero identificativo univoco di una macchina di trazione
Commissione	Commissione europea
Componente 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 transeuropeo convenzionale. Il concetto di componente comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software.
Condizioni generali di trasporto	Condizioni del vettore, sotto forma di condizioni generali o tariffe legalmente in vigore in ciascuno Stato membro, che sono diventate, con la conclusione del contratto, parte integrante dello stesso
Contratto di trasporto	Contratto di trasporto, a titolo oneroso o gratuito, concluso tra un'impresa ferroviaria o un rivenditore di biglietti e un passeggero, per la fornitura di uno o più servizi di trasporto
Corsa del treno interrotta	Il proseguimento della corsa del treno non può essere previsto sulla base delle circostanze locali al momento e secondo il parere delle parti coinvolte. Se il ritardo è noto, il gestore dell'infrastruttura invia un messaggio di previsione della corsa del treno
Data/orario arrivo, effettivi	Data e orario effettivi di arrivo dei mezzi di trasporto
Data/orario arrivo, previsti	Data e orario di arrivo dei mezzi di trasporto in base alla previsione attuale
Data/orario arrivo, programmati	Data e orario di arrivo dei mezzi di trasporto come indicato nell'orario
Data/orario di partenza, effettivi	La data e l'orario effettivi di partenza dei mezzi di trasporto

Elemento	Descrizione
Data/orario di partenza, previsti	La data e l'orario di partenza dei mezzi di trasporto in base alle previsioni attuali
Data/orario di partenza, programmati	La data e l'orario di partenza dei mezzi di trasporto secondo l'orario ufficiale
Dati primari	Dati basilari da utilizzare come dati di riferimento in ingresso per i messaggi o come base per la funzionalità e il calcolo dei dati derivati
Decifrazione	Riconversione di dati cifrati nella loro forma originale
Delta orario	«Anticipo o ritardo» operativo rispetto all'orario prenotato programmato (differenza)
Deposito	Un deposito (repository) è simile a una banca dati e a un data dictionary, ma in genere comprende un ambiente globale per il sistema di gestione delle informazioni. Oltre alla descrizione delle strutture dei dati (vale a dire entità ed elementi), vi devono essere inclusi anche metadati di interesse per l'impresa, schermate di dati, report, programmi e sistemi
Dettagliante	Persona o impresa che vende al cliente un biglietto, corredato o meno di prenotazione, per un servizio ferroviario. Un dettagliante può essere un'impresa ferroviaria (agente) o un agente di viaggio accreditato
Deve/devono	Questo termine, così come il termine «richiesto», indica che la definizione è un requisito assoluto della specifica
Direttiva 2008/57/CE	Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario
Disponibilità	Le informazioni (servizio di trasporto, tipo di offerta, tariffa, altri servizi) che possono essere effettivamente ottenute da un passeggero in un dato momento, per un treno specifico. Da non confondere con l'offerta, che indica un servizio di trasporto, un tipo di offerta, una tariffa o altri servizi presenti nella programmazione iniziale, ma che potrebbero essere esauriti e pertanto non disponibili per un passeggero in un dato momento, per un treno specifico
Distributore	Impresa che fornisce agli emittenti la capacità giuridica e tecnica per vendere prodotti ferroviari o per fornire servizi online ai clienti che acquistano prodotti ferroviari. Inoltre, il distributore può offrire servizi agli emittenti riunendo le serie (O-D) dei diversi vettori in viaggi completi come richiesto dal viaggiatore. Il distributore può essere un vettore
Documento tecnico	Qualsiasi documento tecnico pubblicato dall'Agenzia ferroviaria europea ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 8, della direttiva 2008/57/CE
Elenco delle manifestazioni d'intenzione di viaggio (Manifest on list)	Metodo che consente al cliente di fare un acquisto in anticipo, ad esempio da casa, e che invia solo una conferma, in genere con un codice di riferimento. L'impresa responsabile di questo tipo di vendita fornisce all'organizzazione addetta al controllo dei passeggeri (TCO) un elenco di tutti i passeggeri (e codici di riferimento) ammessi sul treno specifico. Il passeggero manifesta semplicemente al TCO la propria intenzione di essere ammesso sul treno prima o dopo la partenza del mezzo. La TCO verifica se al passeggero è consentito salire/rimanere su quel treno
Emittitore	Impresa che vende il biglietto e riceve il pagamento. Può essere un vettore e/o un distributore. L'emittitore è l'impresa il cui codice (e, se possibile, il logo) sono indicati sul biglietto stesso
ETA	Estimated Time of Arrival: orario previsto di arrivo del treno in stazione
ETH	Estimated Time of Handover: orario previsto di trasferimento di un treno da un gestore dell'infrastruttura a un altro
ETI	Estimated Time of Interchange: orario previsto di interscambio del treno da un'infrastruttura ferroviaria a un'altra

Elemento	Descrizione
FTP	File Transfer Protocol. Protocollo che consente il trasferimento di file tra sistemi informatici; fa parte del protocollo di rete TCP/IP
Gestore dell'infrastruttura (GI)	Cfr. GI
Gestore di stazione	Entità organizzativa che lo Stato membro ha incaricato della gestione di una stazione ferroviaria e che può essere il gestore dell'infrastruttura
GI	Gestore dell'infrastruttura. Qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa eventualmente la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura. I compiti del gestore dell'infrastruttura per un corridoio o parte di esso possono essere assegnati a diversi organismi o imprese
HTTP	Hypertext Transfer Protocol: protocollo di trasferimento di ipertesti. Protocollo client/server usato per il collegamento a server sul web
ID carrozza	Numero di identificazione esclusivo di una carrozza
IF	Cfr. Impresa ferroviaria
Impresa ferroviaria	Qualsiasi impresa pubblica o privata la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono soltanto la trazione
Interscambio tra vettori	Trasferimento del controllo da un'impresa ferroviaria a un'altra per ragioni pratiche di natura operativa o legate alla sicurezza e responsabilità. Ad esempio: — imprese ferroviarie successive, — treni con vettori sostitutivi, — trasferimento di informazioni tra diverse imprese ferroviarie
IP	Protocollo Internet
Itinerario	Percorso geografico da coprire per giungere da un punto di partenza a un punto di destinazione
Marciapiedi	L'area della stazione destinata alla salita e alla discesa dai treni
Messa a disposizione	Pubblicazione di informazioni o dati su cui può essere applicato il controllo di accesso
Metadati	In sintesi, dati che riguardano dati. Descrivono dati, servizi software e altri componenti compresi nei sistemi informativi dell'impresa. I metadati comprendono ad esempio le definizioni standard dei dati, le informazioni sull'ubicazione e sull'instradamento, e la gestione della sincronizzazione per la distribuzione di dati condivisi
Modalità di trasporto	Tipologia generica di veicolo adatto al trasporto di passeggeri (treno, aereo, autobus, ecc.)
NRT	Non integrated reservation ticket: biglietto con prenotazione non integrata. Una modalità di vendita di biglietti ferroviari destinata alle vendite internazionali o estere effettuate all'estero, dove l'emittitore può produrre il biglietto localmente, senza alcuna transazione on line con un sistema di attribuzione. I biglietti NRT sono sempre biglietti aperti, cioè il contratto di trasporto è valido su qualsiasi treno con bigliettazione di tipo NRT in servizio sul tragitto indicato sul biglietto, entro un periodo di validità definito. Per emettere un biglietto NRT all'emittitore occorre un elenco di OD («serie») e una o più tabelle di prezzi corrispondenti agli intervalli di distanza. Le prenotazioni possono (in alcuni casi devono) essere acquistate insieme al biglietto

Elemento	Descrizione
Numero di traccia	Numero di una determinata traccia oraria
Offerta	Cfr. disponibilità
Orario	Elenco dei servizi di trasporto commerciali offerti da un'impresa ferroviaria durante un dato intervallo di tempo
Orario previsto di arrivo del treno	Orario previsto di arrivo di un treno in un punto specifico, che può essere ad esempio un punto di trasferimento, un punto di interscambio o la destinazione del treno
Organismi notificati	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
Organismo pubblico autorizzato	Autorità pubblica a cui spetta contrattualmente l'obbligo o il diritto di fornire informazioni di viaggio al pubblico. Si riferisce inoltre all'autorità pubblica che è responsabile dell'applicazione del regolamento (CE) n. 1371/2007 conformemente all'articolo 30, paragrafo 1, del regolamento
Pagamento	Trasferimento di danaro da una parte (ad esempio, il cliente) a un'altra (ad esempio, il distributore). In genere, un pagamento viene effettuato in cambio della fornitura di trasporto o servizio
Parametro fondamentale	Ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, critica per l'interoperabilità e che deve essere oggetto di una decisione conformemente alla procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, prima che l'organismo comune rappresentativo elabori un progetto di STI
Parte entrante	Impresa ferroviaria dotata di licenza o, nei limiti di quanto autorizzato da ogni Stato membro, un'altra parte che desidera ottenere una traccia del treno nell'ambito del processo di programmazione dell'orario del servizio ferroviario sul suo territorio a fini commerciali o di servizio pubblico. Esempi di tali parti autorizzate possono essere le autorità pubbliche o qualsiasi altra parte che dispone di un contratto di accesso o gruppo internazionale di tali parti, noto anche come «gruppo richiedente» o «gruppo di parti entranti»
Passeggero	Persona che intende effettuare, sta effettuando o ha effettuato un viaggio utilizzando i servizi di trasporto e altri servizi di una o più società ferroviarie Può non coincidere con il cliente (cfr. cliente)
Peer-to-Peer	Letteralmente «da pari a pari». Il termine si riferisce a una classe di sistemi e applicazioni che utilizzano risorse distribuite per eseguire una funzione critica in modo decentrato
Persona a mobilità ridotta	Qualsiasi persona la cui mobilità sia ridotta, nell'uso del trasporto, a causa di qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), disabilità o handicap mentale, o per qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione adeguata e un adattamento del servizio fornito per rispondere alle esigenze specifiche di tale persona
Pianificatore di viaggio	Sistema informatico in grado di proporre soluzioni di viaggio Una soluzione di viaggio è un insieme di uno o più servizi di trasporto commerciale che rispondono almeno alla domanda «Come posso spostarmi dalla posizione A alla posizione B in una certa data e in un orario specifico di partenza/arrivo?». La domanda può contenere più criteri aggiuntivi complessi, quali «nel modo più rapido», «nel modo più economico», «senza cambi», ecc. Il passeggero può creare da solo le proprie soluzioni di viaggio consultando diverse fonti d'informazione, o la soluzione gli/le può venire offerta da un pianificatore di viaggio
Prenotazione	Autorizzazione su supporto cartaceo o in formato elettronico che dà diritto a usufruire di un servizio (trasporto o assistenza) a condizione di avere concluso e confermato in precedenza un accordo di trasporto personalizzato

Elemento	Descrizione
Previsione	Migliore stima di un evento, ad esempio arrivo, partenza o transito di un treno
Prezzo	Prezzo da pagare per il trasporto o il servizio
Prezzo di mercato	Cfr. prezzo globale
PRM	Person with reduced mobility: cfr. persona a mobilità ridotta
Processi a breve termine	Cfr. processi regolari a confronto con processi a breve termine
Processi regolari a confronto con processi a breve termine	«Regolare» significa che il processo è eseguito entro un periodo pari o superiore a sette giorni «A breve termine» significa che il processo viene eseguito entro un periodo inferiore a sette giorni
Prodotto	Un tipo di treno dotato di una determinata tipologia di servizi (ad esempio, alta velocità, spazi per il trasporto di biciclette, attrezzature idonee alle persone a mobilità ridotta, vagoni cuccetta e/o vagoni letto, carrozze ristorante, possibilità di acquistare cibi e bevande d'asporto ecc.) correlati ai rispettivi prezzi e che possono essere associati a condizioni specifiche
Prodotto COTS	Prodotto disponibile in commercio (commercial off-the-shelf product)
Pubblicare	Pubblicazione di informazioni o dati su cui non viene applicato alcun controllo di accesso
Punto di consegna	Luogo in cui la responsabilità passa da un gestore dell'infrastruttura a un altro
Punto di interscambio	Luogo in cui la responsabilità del treno passa da un'impresa ferroviaria a un'altra Per i treni in marcia, la responsabilità del treno viene trasferita da un'impresa ferroviaria all'altra, che diventa proprietaria della traccia oraria per la sezione di percorso successiva
Punto di previsione	Punto in relazione al quale viene generata la previsione. Può essere riferito ad arrivo, partenza, transito o trasferimento
Punto di rilevamento	Punti di passaggio utilizzati da un gestore dell'infrastruttura per fornire informazioni sulla marcia del treno (esclusivamente) o punti dove sono generate le previsioni
Punto intermedio	Luogo che identifica il punto iniziale o finale di una sezione di percorso. Può trattarsi ad esempio di un punto di interscambio, trasferimento o manipolazione.
Requisiti essenziali	Condizioni descritte nell'allegato III della direttiva 2008/57/CE che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario transeuropeo, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce
Rete ferroviaria transeuropea	Rete ferroviaria descritta nell'allegato I della direttiva 2008/57/CE
Richiesta di traccia oraria in gestione operativa	Richiesta singola di traccia oraria a norma dell'articolo 23 della direttiva 2001/14/CE dovuta a richieste aggiuntive di trasporto o a esigenze operative
Ritardo	Differenza di tempo tra l'ora d'arrivo programmata secondo l'orario pubblicato e l'ora dell'arrivo effettivo o previsto del passeggero
Ritardo della partenza, effettivo	Differenza temporale tra data/orario di partenza effettivi e data/orario di partenza programmati
Ritardo della partenza, previsto	Differenza temporale tra data/orario di partenza e data/orario di partenza previsti
Ritardo di arrivo, effettivo	Differenza temporale tra data/orario di arrivo effettivi e data/orario di arrivo programmati

Elemento	Descrizione
Ritardo di arrivo, previsto	Differenza temporale tra data/orario di arrivo previsti e data/orario di arrivo programmati
Rivenditore di biglietti	Qualsiasi rivenditore di servizi di trasporto ferroviario che conclude contratti di trasporto e vende biglietti per conto di un'impresa ferroviaria o per conto proprio
Schermo	Qualsiasi dispositivo visivo dinamico situato nelle stazioni oppure all'interno o all'esterno dei treni allo scopo di informare i passeggeri
Servizio	Cfr. servizio di trasporto
Servizio di trasporto	Servizio di trasporto commerciale o servizio di trasporto ai sensi di un contratto di servizio pubblico che unisce due o più ubicazioni, offerto da un'impresa ferroviaria in base a un orario pubblicato. Un servizio di trasporto viene effettuato di norma con un mezzo di trasporto specifico
Servizio di trasporto passeggeri per ferrovia all'estero	Servizio di trasporto passeggeri per ferrovia acquistato da un passeggero in un paese, ma compiuto in un paese diverso da quello di acquisto
Servizio di trasporto passeggeri per ferrovia internazionale	Servizio di trasporto passeggeri per ferrovia che attraversa i confini di almeno uno Stato membro
Servizio di trasporto passeggeri per ferrovia nazionale	Servizio di trasporto passeggeri per ferrovia senza attraversamento della frontiera di uno Stato membro
Sezione di itinerario	Parte di un itinerario definita nel tempo e nello spazio
Sistema di attribuzione	Sistema elettronico che ospita il catalogo dei servizi di trasporto per i quali un fornitore di servizi di trasporto autorizza i distributori a emettere i documenti di viaggio
Sistema di prenotazione	Sistema computerizzato utilizzato per archiviare e recuperare informazioni e condurre transazioni correlate al viaggio. Un sistema di prenotazione è in grado di mantenere l'inventario corretto in tempo reale ed è accessibile agli agenti/distributori a livello mondiale
Sistema ferroviario	Come in «sistema ferroviario transeuropeo convenzionale»: indica l'insieme, descritto nell'allegato I della direttiva 2008/57/CE, costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete transeuropea di trasporto costruite o adattate per il trasporto ferroviario convenzionale e il trasporto ferroviario combinato, e dal materiale rotabile progettato per percorrere tali infrastrutture
Sito Internet ufficiale	Il sito Internet pubblico della società dove sono pubblicate le informazioni d'interesse per il cliente. Il sito Internet deve essere leggibile al computer pertanto deve rispettare gli orientamenti in materia di accessibilità del contenuto Internet
Società di attribuzione	Una società che gestisce un sistema di attribuzione. Può essere un vettore
Soggetti interessati	Qualsiasi persona od organizzazione avente un interesse plausibile nella fornitura di servizi ferroviari, ad esempio: — imprese ferroviarie, — fornitori di locomotive, — fornitori di carri, — fornitori di macchinisti/personale viaggiante, — gestori dell'infrastruttura (GI), — gestori di parchi rotabili, — operatori di traghetti, — lavoratori, — rivenditori di biglietti, — passeggeri

Elemento	Descrizione
Soggetto fornitore di servizi	Entità responsabile dell'erogazione di qualsiasi servizio correlato al trasporto di passeggeri
Soggetto fornitore di un servizio di trasporto	Qualsiasi società pubblica o privata autorizzata a trasportare persone nell'ambito del traffico di passeggeri nazionale o internazionale. Un «soggetto erogatore di servizio di trasporto» accetta documenti di viaggio emessi dai punti vendita accreditati dei propri distributori. Svolge il ruolo di vettore contrattuale con cui il passeggero ha stipulato un contratto di trasporto. L'esecuzione del servizio di trasporto può essere affidata, in toto o parzialmente, a un vettore sostitutivo
Specifica tecnica di interoperabilità (STI)	Specifica adottata a norma della direttiva 2008/57/CE di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario
Sportello unico	In inglese One Stop Shop (OSS). Forma di partenariato internazionale tra gestori dell'infrastruttura ferroviaria che mette a disposizione dei clienti un singolo interlocutore il quale si occupa di: richiedere tracce orarie specificate nel traffico merci internazionale, seguire la circolazione del treno completo, in genere anche fatturare i diritti dovuti per l'accesso alla linea per conto dei gestori dell'infrastruttura
SQL	Structured Query Language (linguaggio strutturato di interrogazione) Linguaggio ideato da IBM e successivamente standardizzato da norme ANSI e ISO, utilizzato per creare, gestire e recuperare dati in banche dati relazionali
Stazione	Impianto ferroviario dove un treno passeggeri può iniziare, arrestare o terminare la corsa
STI	Cfr. specifica tecnica di interoperabilità
Tariffa	Un insieme specifico di prezzi disponibili per un dato treno, in un determinato giorno e per una tratta specifica di viaggio. Le tariffe possono essere raggruppate in diverse categorie (ad esempio, tariffe pubbliche, tariffe di gruppo ecc.)
TCO	Ticket Controlling Organisation: organizzazione incaricata dell'ispezione dei biglietti dei passeggeri. Nella maggior parte dei casi si tratta di un vettore. Se necessario, la TCO deve fornire certificati di sicurezza per l'IRTHP (International Rail Ticket for Home Printing) ai distributori
Terzi	Qualsiasi impresa pubblica o privata, che non sia né un'impresa ferroviaria né un gestore dell'infrastruttura, che fornisca servizi aggiuntivi o correlati ad altri servizi tra cui il servizio di trasporto
TETA	Estimated time of arrival: cfr. orario di arrivo previsto
Titolare	Persona che, in qualità di titolare della proprietà o del diritto di disporre di un veicolo, sfrutta economicamente detto veicolo come mezzo di trasporto in maniera stabile ed è iscritto in tale veste al registro del materiale rotabile
Titolo di trasporto	Registrazione concreta o non concreta di un passeggero che dà diritto per contratto a utilizzare uno o più servizi commerciali di trasporto offerti da una o più imprese ferroviarie
TOD	Ticket On Departure: cfr. biglietto alla partenza
Tour Operator	Organizzatore o rivenditore, diverso da un'impresa ferroviaria, ai sensi dell'articolo 2, paragrafi 2 e 3, della direttiva 90/314/CEE

Elemento	Descrizione
Traccia	Capacità di infrastruttura necessaria a far viaggiare un treno tra due località in un determinato periodo temporale (percorso definito nel tempo e nello spazio)
Traccia oraria	Percorso di un treno definito in termini temporali e geografici
Treno con biglietto NRT	Treno su cui un passeggero può salire dopo avere acquistato un biglietto NRT, in caso di vendite internazionali o effettuate all'estero
Treno con prezzo complessivo	Treno su cui un passeggero può salire solo dopo avere acquistato un biglietto con prezzo complessivo
Vendita	La vendita di un biglietto con o senza prenotazione
Vendita effettuata all'estero	Vendita di un biglietto del treno da parte di un emittitore che non è uno dei vettori che provvedono alla circolazione del treno dove sarà utilizzato il biglietto. Emittitore situato in un paese diverso dal paese dei vettori
Vendita internazionale	Vendita di un biglietto ferroviario per un viaggio internazionale
Vettore	L'impresa ferroviaria, con cui il passeggero ha concluso un contratto di trasporto, o una serie di imprese ferroviarie successive che sono responsabili in base al contratto stesso
Vettore sostitutivo	Impresa ferroviaria che non ha concluso un contratto di trasporto con il passeggero ma al quale l'impresa ferroviaria che è parte del contratto ha affidato la responsabilità, totale o parziale, del trasporto per ferrovia
Vettore, associato	Un vettore vincolato da un accordo di cooperazione con uno o due vettori per l'esercizio di un servizio di trasporto
Vettore, indipendente	Un vettore che esercita un'attività di trasporto indipendentemente da altri vettori
Viaggio	Spostamento di un passeggero (o di più passeggeri che viaggiano insieme) da un punto A a un punto B
Viaggio internazionale	Viaggio in treno durante il quale il passeggero attraversa almeno la frontiera di uno Stato membro
Viaggio nazionale	Viaggio in treno durante il quale il passeggero non attraversa la frontiera di uno Stato membro
XML	Extended Mark-up Language: linguaggio di markup estensibile
XQL	Extended Structured Query Language: linguaggio strutturato di interrogazione esteso

ALLEGATO II

ELENCO DEI PUNTI IN FASE DI DEFINIZIONE

Come previsto all'articolo 5, paragrafo 6, della direttiva 2008/57/CE, vengono individuati i punti riportati di seguito:

Paragrafo	Punti in fase di definizione
4.2.2.1	Documento tecnico sul processo e le informazioni utilizzate per quest'ultimo riguardo ai dati sulle tariffe destinate alle vendite nazionali
4.2.10	Standard per il trattamento degli elementi di sicurezza per la distribuzione del prodotto
4.2.11.2	Standard per il «biglietto alla partenza» europeo e per l'«elenco delle manifestazioni d'intenzione di viaggio»
4.2.11.3	Documento tecnico o standard sui metodi di adempimento diretti che sono collegati al biglietto e/o alla prenotazione e al tipo di mezzo adatto per le vendite nazionali
4.2.11.4	Documento tecnico o standard sui metodi di adempimento indiretti che sono collegati al biglietto e/o alla prenotazione e al tipo di mezzo adatto per le vendite nazionali
4.2.22	Standard per lo scambio di informazioni sulle tariffe nel contesto di una connessione con altri modi di trasporto

ALLEGATO III

ELENCO DEI DOCUMENTI A CUI SI FA RIFERIMENTO NELLA PRESENTE STI

Riferimento	Etichetta
B.1 (V1.1)	Generazione tramite calcolatore e scambio di dati sulle tariffe destinati alle vendite internazionali o effettuate all'estero — biglietti NRT
B.2 (V1.1)	Generazione tramite calcolatore e scambio di dati sulle tariffe destinati alle vendite internazionali o effettuate all'estero — biglietti con prenotazione integrata (IRT)
B.3 (V1.1)	Generazione tramite calcolatore e scambio di dati sulle tariffe destinati alle vendite internazionali o effettuate all'estero — offerte speciali
B.4 (V1.1)	Guida di applicazione per i messaggi EDIFACT riguardante lo scambio di dati sull'orario
B.5 (V1.1)	Prenotazione elettronica di posti a sedere, cuccette, letti e produzione elettronica di documenti di viaggio — scambio di messaggi
B.6 (V1.1)	Prenotazione elettronica di posti a sedere, cuccette, letti e produzione elettronica di documenti di trasporto (standard RCT2)
B.7 (V1.1)	IRTHP (International Rail ticket for Home Printing)
B.8 (V1.1)	Cifratura numerica standard per imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura e altre società coinvolte nel settore del trasporto ferroviario
B.9 (V1.1)	Cifratura numerica standard delle ubicazioni
B.10 (V1.1)	Prenotazione elettronica di assistenza per le persone con mobilità ridotta — scambio di messaggi
B.30 (V1.1)	Schema — catalogo di messaggi/insiemi di dati necessario per la comunicazione IF/GI delle STI TAP

ALLEGATO IV

ELENCO DELLE TARIFFE DESTINATE ALLE VENDITE INTERNAZIONALI O EFFETTUATE ALL'ESTERO**C.1. Tariffe NRT**

Il contenuto principale dei dati sulla tariffa NRT deve essere quello riportato di seguito:

- serie,
- prodotti,
- servizi,
- codici del vettore,
- tabelle dei prezzi,
- elenco delle stazioni.

Le tariffe NRT devono essere rese disponibili in anticipo almeno tre mesi prima della loro entrata in vigore.

C.2. Tariffe IRT

Il contenuto principale dei dati sulla tariffa IRT deve essere quello riportato di seguito:

- tariffe,
- intervalli tariffari,
- carte utilizzate con i prezzi di mercato,
- tipi di esclusione,
- condizioni di vendita,
- condizioni dopo la vendita,
- tabelle tariffarie,
- elenco delle stazioni e delle zone.

Le tariffe IRT devono essere rese disponibili in anticipo in base alle loro condizioni di vendita.

C.3. Tariffe speciali

Il contenuto principale dei dati sulle tariffe speciali deve essere quello riportato di seguito:

- offerta e relative condizioni,
- tariffe,
- supplementi,
- autorizzazioni,
- numero di passeggeri/accompagnatori e loro categorie,
- tipi di riduzione,
- tipi di esclusione,
- condizioni di vendita,
- condizioni di postvendita,

- tariffe di prenotazione,
- serie,
- treni, comprese categorie e strutture.

Le tariffe speciali devono essere rese disponibili in anticipo in base alle loro condizioni di vendita.

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 28 aprile 2011

che stabilisce i criteri ecologici per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) ai detersivi per bucato

[notificata con il numero C(2011) 2815]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2011/264/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 66/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, relativo al marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8, paragrafo 2,

previa consultazione del Comitato dell'Unione europea per il marchio di qualità ecologica (Eco-labelling Board),

considerando quanto segue:

- (1) Ai sensi del regolamento (CE) n. 66/2010, il marchio di qualità ecologica dell'Unione europea è concesso ai prodotti con minore impatto sull'ambiente durante l'intero ciclo di vita.
- (2) Il regolamento (CE) n. 66/2010 prevede che i criteri specifici per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica siano stabiliti per gruppi di prodotti.
- (3) La decisione 1999/476/CE della Commissione ⁽²⁾ ha fissato i criteri ecologici e le rispettive prescrizioni in materia di valutazione e verifica per i detersivi per bucato. In seguito al riesame dei criteri fissati dalla predetta decisione, la decisione 2003/200/CE della Commissione ⁽³⁾ ha stabilito criteri aggiornati validi fino al 30 aprile 2011.
- (4) Tali criteri sono stati ulteriormente sottoposti a revisione alla luce degli sviluppi tecnologici. Dal riesame risulta che è opportuno modificare la definizione del gruppo di prodotti al fine di includervi un nuovo gruppo di sottoprodotti e fissare nuovi criteri. Questi nuovi criteri e le rispettive prescrizioni in materia di valutazione e verifica devono essere validi per quattro anni a decorrere dalla data di adozione della presente decisione.

- (5) Per motivi di chiarezza, è opportuno sostituire la direttiva 2003/200/CE.

- (6) Occorre istituire un periodo transitorio per i produttori ai quali è stato assegnato il marchio di qualità ecologica per i detersivi per bucato sulla base dei criteri fissati nella decisione 2003/200/CE, affinché dispongano del tempo sufficiente per adeguare i propri prodotti e conformarsi ai criteri e ai requisiti riesaminati. Fino al termine di validità della decisione 2003/200/CE i produttori devono inoltre poter presentare le domande in base ai criteri istituiti dalla suddetta decisione o in base ai criteri istituiti dalla presente decisione.

- (7) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito ai sensi dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 66/2010,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il gruppo di prodotti «detersivi per bucato» comprende: i detersivi per bucato e gli smacchiatori pretrattanti (in polvere, liquidi o sotto altra forma) per il lavaggio di tessuti, destinati a essere utilizzati principalmente nelle lavatrici per uso domestico, senza tuttavia escluderne l'uso nelle lavanderie automatiche e nelle lavanderie comuni.

Gli smacchiatori pretrattanti comprendono gli smacchiatori usati per trattare direttamente le macchie sui tessuti, prima del lavaggio a macchina, ma non comprendono gli smacchiatori dosati nella lavatrice né gli smacchiatori destinati a usi diversi dal pretrattamento.

Questo gruppo di prodotti non comprende i prodotti già dosati presentati sotto forma di supporti quali foglietti, panni o altri materiali, né ausili di lavaggio usati senza successivo lavaggio, quali gli smacchiatori per tappeti e tappezzerie.

Articolo 2

1. Ai fini della presente decisione si intende per:

- 1) *Detersivi normali* — i detersivi usati per il bucato normale di tessuti bianchi a qualsiasi temperatura.

⁽¹⁾ GU L 27 del 30.1.2010, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 187 del 20.7.1999, pag. 52.

⁽³⁾ GU L 76 del 22.3.2003, pag. 25.

2) *Detersivi per capi colorati* — i detersivi usati per il bucato normale di tessuti colorati a qualsiasi temperatura.

3) *Detersivi delicati* — i detersivi usati per le fibre delicate.

4) *Sostanze* — un elemento chimico e i relativi composti, allo stato naturale o ottenuti mediante qualsiasi procedimento di produzione, compresi gli additivi necessari per preservare la stabilità del prodotto e le impurità derivanti dal procedimento impiegato, ed esclusi i solventi che possono essere separati senza incidere sulla stabilità della sostanza né modificarne la composizione.

2. Ai fini del paragrafo 1, punti 1) e 2), un detersivo deve essere considerato un detersivo normale o un detersivo per capi colorati, tranne nel caso in cui il detersivo sia inteso e commercializzato principalmente per i tessuti delicati.

Ai fini del paragrafo 1, punto 3), i detersivi liquidi per il bucato normale di tessuti bianchi e colorati non devono essere considerati detersivi delicati.

Articolo 3

Al fine di conseguire l'Ecolabel UE ai sensi del regolamento (CE) n. 66/2010, un detersivo per bucato o uno smacchiatore pretrattante deve rientrare nel gruppo di prodotti «detersivi per bucato» secondo la definizione dell'articolo 1 della presente decisione e deve soddisfare i criteri nonché le relative prescrizioni in materia di valutazione e verifica delineati nell'allegato della presente decisione.

Articolo 4

I criteri ecologici per il gruppo di prodotti «detersivi per bucato» e le relative prescrizioni in materia di valutazione e verifica sono validi per quattro anni dalla data di adozione della presente decisione.

Articolo 5

A fini amministrativi, al gruppo di prodotti «detersivi per bucato» è assegnato il numero di codice «6».

Articolo 6

La decisione 2003/200/CE è abrogata.

Articolo 7

1. In deroga all'articolo 6, le domande relative all'Ecolabel UE per il gruppo di prodotti «detersivi per bucato» presentate prima della data di adozione della presente decisione sono valutate in base ai criteri istituiti dalla decisione 2003/200/CE.

2. Le domande per l'assegnazione dell'Ecolabel UE ai prodotti appartenenti al gruppo «detersivi per bucato» presentate a partire dalla data di adozione della presente decisione, entro e non oltre il 30 aprile 2011 possono basarsi sui criteri di cui alla decisione 2003/200/CE o sui criteri stabiliti dalla presente decisione.

Queste domande sono valutate conformemente ai criteri su cui si basano.

3. Se l'Ecolabel UE è assegnato in base a una domanda valutata secondo i criteri istituiti dalla decisione 2003/200/CE, tale marchio può essere utilizzato per dodici mesi a decorrere dalla data di adozione della presente decisione.

Articolo 8

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 28 aprile 2011.

Per la Commissione

Janez POTOČNIK

Membro della Commissione

ALLEGATO

QUADRO DI RIFERIMENTO

Finalità dei criteri

I criteri intendono in primo luogo promuovere prodotti che esercitano un impatto contenuto sugli ecosistemi acquatici, che contengono un quantitativo limitato di sostanze pericolose e il cui rendimento sia stato sottoposto a prova. I criteri mirano inoltre a ridurre il consumo energetico del lavaggio, poiché promuovono prodotti efficaci a basse temperature.

CRITERI

Si stabiliscono criteri per ciascuno degli aspetti in appresso:

1. Prescrizioni di dosaggio
2. Tossicità per gli organismi acquatici: volume critico di diluizione (VCD)
3. Biodegradabilità dei composti organici
4. Sostanze e miscele escluse o limitate
5. Requisiti per l'imballaggio
6. Rendimento di lavaggio (idoneità all'uso)
7. Punti
8. Informazione dei consumatori
9. Informazioni presenti sul marchio UE di qualità ecologica

1. Valutazione e verifica:**a) Requisiti**

Per ciascun criterio sono previsti requisiti specifici di valutazione e verifica.

Nel caso in cui il richiedente sia tenuto a produrre dichiarazioni, documenti, analisi, rapporti di prova o altri elementi che attestino la conformità ai criteri, questa documentazione può a seconda dei casi provenire dal richiedente stesso e/o dai suoi fornitori e/o dai fornitori di questi ultimi ecc.

Ove possibile, le prove devono essere effettuate da laboratori che soddisfino i requisiti generali stabiliti dalla norma EN ISO 17025 o da norme equivalenti.

Ove opportuno, possono essere utilizzati metodi di prova diversi da quelli indicati per ciascun criterio se l'organismo competente che esamina la domanda ritiene che siano equivalenti.

L'appendice I si riferisce al nuovo database sugli ingredienti dei detersivi (elenco DID), ove sono elencati i principali ingredienti utilizzati nella formulazione dei detersivi, e che costituirà la base di riferimento per ottenere i dati per il calcolo del volume critico di diluizione (VCD) e per la valutazione della biodegradabilità degli ingredienti. Per quanto attiene alle sostanze non presenti nell'elenco DID, si forniscono orientamenti circa le modalità di calcolo o di estrapolazione dei dati pertinenti. La versione aggiornata dell'elenco DID è disponibile sul sito web dell'Ecolabel UE e attraverso i siti web di ciascun organismo competente.

All'occorrenza, gli organismi competenti possono chiedere documenti giustificativi ed eseguire verifiche indipendenti.

b) Soglie di misurazione

Le sostanze costitutive la cui concentrazione eccede lo 0,010 % in peso del preparato devono soddisfare i criteri ecologici.

Per quanto concerne i conservanti, le sostanze coloranti e le fragranze, è necessario il rispetto dei criteri indipendentemente dalla loro concentrazione, eccettuato il criterio 4 b) relativo alle sostanze e alle miscele escluse o limitate.

Le sostanze impiegate sono definite come tutte le sostanze presenti nel prodotto, compresi gli additivi (per esempio conservanti o agenti stabilizzanti) presenti negli ingredienti. Devono soddisfare i criteri anche le impurità derivate dalla produzione delle materie prime, presenti in concentrazioni superiori allo 0,010 % in peso della formulazione finale.

Quando le istruzioni di dosaggio presenti sull'imballaggio contemplano sia il prelavaggio, sia il successivo lavaggio, oltre al lavaggio semplice a ciclo unico, anche il dosaggio complessivo (prelavaggio e lavaggio) deve soddisfare i criteri ecologici.

Se il prodotto è dotato di una pellicola idrosolubile che non deve essere rimossa prima del lavaggio, detta pellicola deve essere considerata parte della formulazione del prodotto ai fini di tutti i requisiti.

2. Unità funzionale

L'unità funzionale per questo gruppo di prodotti deve essere espressa in g/kg di bucato (grammi per kilogrammo di bucato).

3. Dosaggio di riferimento

Nel caso dei *detersivi normali* e dei *detersivi per capi colorati*, ai fini del calcolo dei criteri ecologici e per la prova del rendimento di lavaggio si utilizza come dose di riferimento la dose consigliata ai consumatori dal produttore per una durezza dell'acqua pari a 2,5 mmol CaCO₃/l e per tessuti «normalmente sporchi». Per i detersivi normali e i detersivi per capi colorati il riferimento è a un dosaggio per carico di 4,5 kg a secco in lavatrice.

Nel caso dei *detersivi delicati*, per il calcolo dei criteri ecologici e per la prova del rendimento di lavaggio si utilizza come dose di riferimento la dose consigliata ai consumatori dal produttore per una durezza dell'acqua pari a 2,5 mmol CaCO₃/l e per tessuti «poco sporchi». Per i detersivi delicati il riferimento è a un dosaggio per carico di 2,5 kg a secco in lavatrice.

Se il dosaggio raccomandato è indicato per carichi diversi dai predetti, il dosaggio di riferimento impiegato ai fini del calcolo dei criteri ecologici deve tuttavia corrispondere al carico normale. Se negli Stati membri in cui il detersivo è commercializzato la durezza dell'acqua non è uguale a 2,5 mmol CaCO₃/l, il richiedente deve specificare la dose utilizzata come riferimento.

Requisiti relativi alla valutazione e alla verifica dell'unità funzionale 2) e del dosaggio di riferimento 3): devono essere comunicati all'organismo competente la formulazione integrale comprensiva della marca commerciale, la denominazione chimica, il numero CAS, il numero DID (*), la quantità impiegata compresa ed esclusa l'acqua nonché la funzione di tutti gli ingredienti del prodotto, indipendentemente dalla concentrazione. Si deve inoltre presentare all'organismo competente un campione della grafica, comprensiva delle raccomandazioni di dosaggio.

Le schede di sicurezza di ciascun ingrediente devono essere fornite all'organismo competente conformemente al regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio (¹).

L'elenco DID è reperibile sul sito web del marchio UE di qualità ecologica: http://ec.europa.eu/environment/ecolabel/ecolabelled_products/categories/did_list_en.htm

I CRITERI DEL MARCHIO DI QUALITÀ ECOLOGICA DELL'UNIONE EUROPEA

Criterio 1 — Requisiti di dosaggio

Il dosaggio corrisponde al dosaggio raccomandato espresso in g/kg di bucato (polvere/pastiglie) o in ml/kg di bucato (liquidi). Deve essere impiegato il dosaggio raccomandato per una durezza dell'acqua pari a 2,5 mmol CaCO₃/l, rispettivamente per tessuti normalmente sporchi (detersivi normali e detersivi per capi colorati) e tessuti poco sporchi (detersivi delicati).

Il dosaggio non deve eccedere i seguenti quantitativi:

Tipo di prodotto	Dosaggio, polvere/pastiglie	Dosaggio, liquidi/gel
Detersivo per bucato normale, detersivo per capi colorati	17,0 g/kg di bucato	17,0 ml/kg di bucato
Detersivo delicato	17,0 g/kg di bucato	17,0 ml/kg di bucato
Smacchiatore (solo pretrattamento)	2,7 g/kg di bucato	2,7 ml/kg di bucato (*)

(*) Dose media stimata da usare ai fini del calcolo del VCD. Il dosaggio effettivo dipende dal numero di macchie in un dato carico di bucato. La dose stimata si basa su un dosaggio di 2 ml per applicazione e 6 applicazioni per carico di bucato di 4,5 kg (smacchiatore liquido).

Se sono applicabili le raccomandazioni sia per il prelavaggio, sia per il successivo lavaggio, il dosaggio complessivo raccomandato (prelavaggio e lavaggio successivo) deve rispettare il livello di dosaggio massimo.

Valutazione e verifica: formulazione integrale del prodotto, dell'etichetta o della grafica comprensiva di istruzioni. Deve essere indicata la densità (g/ml) per tutti i prodotti (sia sull'imballaggio o in una scheda di sicurezza).

Criterio 2 — Tossicità per gli organismi acquatici: volume critico di diluizione (VCD)

Il volume critico di diluizione non deve essere superiore ai limiti in appresso (VCD_{cronico}):

(*) Il numero DID rappresenta il numero dell'ingrediente nell'elenco DID («database sugli ingredienti dei detersivi») ed è utilizzato per determinare la conformità ai criteri 2 e 3. Cfr. appendice I.

(¹) GU L 396 del 30.12.2006, pag. 1.

Tipo di prodotto	VCD _{cronico}
Detersivo per bucato normale, detersivo per capi colorati (tutte le forme)	35 000 l/kg di bucato
Detersivo delicato (tutte le forme)	20 000 l/kg di bucato
Smacchiatore (solo pretrattamento)	3 500 l/kg di bucato (*)

(*) La dose stimata si basa su un dosaggio di 2 ml per applicazione e 6 applicazioni per carico di bucato di 4,5 kg (smacchiatore liquido). I prodotti dosati quali per esempio polveri o pasta devono rispettare lo stesso limite del VCD.

Per ciascun ingrediente (i) si calcola la tossicità del volume critico di diluizione (VCD_{cronico}) mediante la seguente equazione:

$$VCD_{cronico} = \sum VCD_{(i)} = \sum \frac{peso_{(i)} \times DF_{(i)}}{TF_{cronico(i)}} \times 1\,000$$

in cui

peso(i) = peso dell'ingrediente per dose raccomandata

DF = fattore di degradazione

TF = fattore di tossicità cronica della sostanza quale dichiarata nell'elenco DID.

Nel calcolo del VCD si devono includere inoltre i conservanti, gli agenti coloranti e le fragranze presenti nel prodotto anche se in concentrazione inferiore allo 0,010 % (100 ppm).

Valutazione e verifica: calcolo del VCD_{cronico} del prodotto. Sul sito web dell'Ecolabel UE è disponibile una tabella per calcolare il valore del VCD.

I valori dei parametri DF e TF sono indicati nel database sugli ingredienti dei detersivi (elenco DID). Se la sostanza non è ripresa nell'elenco DID, i parametri devono essere calcolati con l'ausilio degli orientamenti presenti nella parte B dell'elenco DID, allegando la documentazione pertinente.

Criterio 3 — Biodegradabilità delle sostanze organiche

Il contenuto nel prodotto di sostanze organiche non biodegradabili in ambiente aerobico (non immediatamente biodegradabili, aNBO) e/o non biodegradabili in ambiente anaerobico (anNBO) non deve superare i limiti in appresso:

aNBO

Tipo di prodotto	aNBO, polvere	aNBO, liquidi/gel
Detersivo per bucato normale, detersivo per capi colorati	1,0 g/kg di bucato	0,55 g/kg di bucato
Detersivo delicato	0,55 g/kg di bucato	0,30 g/kg di bucato
Smacchiatore (solo pretrattamento) (*)	0,10 g/kg di bucato	0,10 g/kg di bucato

(*) Il limite aNBO si basa su un dosaggio stimato di 2 ml per applicazione e 6 applicazioni per carico di bucato di 4,5 kg (smacchiatore liquido).

anNBO

Tipo di prodotto	anNBO, polvere	anNBO, liquido/gel
Detersivo per bucato normale, detersivo per capi colorati	1,3 g/kg di bucato	0,70 g/kg di bucato

Tipo di prodotto	anNBO, polvere	anNBO, liquido/gel
Detersivo delicato	0,55 g/kg di bucato	0,30 g/kg di bucato
Smacchiatore (solo pretrattamento) (*)	0,10 g/kg di bucato	0,10 g/kg di bucato

(*) Il limite anNBO si basa su un dosaggio stimato di 2 ml per applicazione e 6 applicazioni per carico di bucato di 4,5 kg (smacchiatore liquido).

Valutazione e verifica: calcolo dei valori anNBO e anNBO del prodotto. Sul sito web dell'Ecolabel UE è disponibile una tabella per calcolare i valori anNBO e anNBO.

Fare riferimento all'elenco DID. Per quanto concerne gli ingredienti non presenti nell'elenco DID, occorre fornire dati pertinenti tratti dalla letteratura scientifica o da altre fonti, oppure risultati di prove significative che dimostrino la biodegradabilità aerobica e anaerobica di tali ingredienti. Cfr. appendice I.

NB: la TAED deve essere considerata anaerobicamente biodegradabile.

Criterio 4 — Sostanze e miscele escluse o limitate

a) Ingredienti specifici esclusi

Il prodotto non deve contenere i seguenti ingredienti, né come componenti della formulazione, né come componenti di qualsiasi preparato incluso nella formulazione:

- Fosfati
- EDTA (etilendiamminatetracetato)
- Muschi azotati e muschi policiclici

Valutazione e verifica: il richiedente deve presentare una dichiarazione di conformità debitamente compilata e firmata.

b) Sostanze e miscele pericolose

Conformemente all'articolo 6, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 66/2010 relativo all'Ecolabel UE, il prodotto o le sue parti non devono contenere sostanze o preparati/miscele rispondenti ai criteri per la classificazione del rischio di cui al regolamento (CE) n. 1272/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, indicate oltre, né sostanze di cui all'articolo 57 del regolamento (CE) n. 1907/2006.

Elenco delle indicazioni di pericolo:

Indicazione di pericolo GHS ⁽¹⁾	Frase di rischio UE ⁽²⁾
H300 Mortale se ingerito	R28
H301 Tossico se ingerito	R25
H304 Può essere mortale in caso di ingestione e di penetrazione nelle vie respiratorie	R65
H310 Mortale a contatto con la pelle	R27
H311 Tossico a contatto con la pelle	R24
H330 Mortale se inalato	R23/26
H331 Tossico se inalato	R23
H340 Può provocare alterazioni genetiche	R46
H341 Sospettato di provocare alterazioni genetiche	R68
H350 Può provocare il cancro	R45
H350i Può provocare il cancro se inalato	R49
H351 Sospettato di provocare il cancro	R40

Indicazione di pericolo GHS ⁽¹⁾	Frase di rischio UE ⁽²⁾
H360F Può nuocere alla fertilità	R60
H360D Può nuocere al feto	R61
H360FD Può nuocere alla fertilità. Può nuocere al feto	R60/61/60-61
H360Fd Può nuocere alla fertilità. Sospettato di nuocere al feto	R60/63
H360Df Può nuocere al feto. Sospettato di nuocere alla fertilità	R61/62
H361f Sospettato di nuocere alla fertilità	R62
H361d Sospettato di nuocere al feto	R63
H361fd Sospettato di nuocere alla fertilità. Sospettato di nuocere al feto	R62-63
H362 Può essere nocivo per i lattanti allattati al seno	R64
H370 Provoca danni agli organi	R39/23/24/25/26/27/28
H371 Può provocare danni agli organi	R68/20/21/22
H372 Provoca danni agli organi in caso di esposizione prolungata o ripetuta	R48/25/24/23
H373 Può provocare danni agli organi in caso di esposizione prolungata o ripetuta	R48/20/21/22
H400 Altamente tossico per gli organismi acquatici	R50
H410 Altamente tossico per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata	R50-53
H411 Tossico per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata	R51-53
H412 Nocivo per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata	R52-53
H413 Può essere nocivo per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata	R53
EUH059 Pericoloso per lo strato di ozono	R59
EUH029 A contatto con l'acqua libera un gas tossico	R29
EUH031 A contatto con acidi libera un gas tossico	R31
EUH032 A contatto con acidi libera un gas altamente tossico	R32
EUH070 Tossico per contatto oculare	R39-41
Sostanze sensibilizzanti	
H334 Può provocare sintomi allergici o asmatici o difficoltà respiratorie se inalato	R42
H317 Può provocare una reazione allergica della pelle	R43

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1272/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativo alla classificazione, all'etichettatura e all'imballaggio delle sostanze e delle miscele, recante modifica e abrogazione delle direttive 67/548/CEE e 1999/45/CE, nonché recante modifica del regolamento (CE) n. 1907/2006 (GU L 353 del 31.12.2008, pag. 1).

⁽²⁾ Direttiva 67/548/CEE del Consiglio adeguata al regolamento REACH conformemente alla direttiva 2006/121/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e alla direttiva 1999/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio quale modificata

Il presente criterio si applica a tutti gli ingredienti presenti in concentrazione uguale o superiore allo 0,010 %, compresi i conservanti, gli agenti coloranti e le fragranze.

Le sostanze o miscele la cui lavorazione ne modifica le proprietà (per esempio non sono più biodisponibili, subiscono un mutamento chimico) in un modo che elimina il rischio identificato sono esonerate dal predetto requisito.

Deroghe: le sostanze o miscele che seguono sono esplicitamente esonerate da detto requisito:

Tensioattivi In concentrazione < 25 % nel prodotto	H400 Altamente tossico per gli organismi acquatici	R 50
Biocidi usati a fini di conservazione (*)	H410 Molto tossico per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata H411 Tossico per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata	R50-53 R51-53
Fragranze	H412 Nocivo per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata	R52-53
Biocidi usati a fini di conservazione (*)		
Enzimi (**)	H334 Può provocare sintomi allergici o asmatici o difficoltà respiratorie se inalato	R42
Catalizzatori sbiancanti (**)		
Enzimi (**)	H317 Può provocare una reazione allergica della pelle	R43
Catalizzatori sbiancanti (**)		
NTA come impurità in MGDA e GLDA (***)	H351 Sospettato di provocare il cancro	R40
Sbiancanti ottici (solo per detersivo per bucato normale)	H413 Può essere nocivo per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata	R53

(*) Di cui al criterio 4 e). Tale esonero è applicabile a condizione che i potenziali di bioaccumulo dei biocidi siano caratterizzati da un logPow (log coefficiente di ripartizione ottanolo/acqua) inferiore a 3,0 o da un fattore di bioconcentrazione (BCF) determinato in via sperimentale inferiore o uguale a 100.

(**) Compresi gli stabilizzanti e altre sostanze ausiliarie nei preparati.

(***) In concentrazione inferiore all'1,0 % nella materia prima a condizione che la concentrazione totale nel prodotto finito sia inferiore allo 0,10 %.

Valutazione e verifica: il richiedente deve fornire all'organismo competente l'esatta formulazione del prodotto. Il richiedente deve inoltre fornire una dichiarazione di conformità a tale criterio, congiuntamente alla documentazione pertinente, quali le dichiarazioni di conformità firmate dai fornitori di materie prime e copie delle schede di sicurezza pertinenti per le sostanze o le miscele.

c) *Sostanze elencate conformemente all'articolo 59, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1907/2006*

Non si concedono deroghe all'esclusione di cui all'articolo 6, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 66/2010 in materia di sostanze identificate quali sostanze estremamente problematiche e incluse nell'elenco di cui all'articolo 59 del regolamento (CE) n. 1907/2006 presenti nelle miscele in concentrazione superiore allo 0,010 %.

Valutazione e verifica: l'elenco delle sostanze identificate come sostanze estremamente problematiche e incluse nell'elenco delle sostanze candidate, stabilito ai sensi dell'articolo 59 del regolamento (CE) n. 1907/2006, è reperibile all'indirizzo che segue: http://echa.europa.eu/chem_data/authorisation_process/candidate_list_table_en.asp

Alla data della domanda si deve fare riferimento all'elenco. Il richiedente deve fornire all'organismo competente l'esatta formulazione del prodotto. Il richiedente deve inoltre fornire una dichiarazione di conformità a tale criterio, congiuntamente alla documentazione pertinente, quale le dichiarazioni di conformità firmate dai fornitori di materie prime e copie delle schede di sicurezza pertinenti per le sostanze o le miscele.

d) *Ingredienti specifici soggetti a limitazioni — fragranze*

Ciascun ingrediente aggiunto al prodotto in qualità di fragranza deve essere prodotto e trattato conformemente al codice di buona pratica dell'International Fragrance Association (Associazione internazionale dei produttori di profumi, IFRA). Il codice è reperibile sul sito web dell'IFRA: <http://www.ifraorg.org>.

Il produttore è tenuto a seguire le raccomandazioni normative dell'IFRA relative ai divieti, alle restrizioni all'uso e ai criteri di purezza specificati per le materie prime.

Le fragranze soggette alla prescrizione di dichiarazione disposta dal regolamento (CE) n. 648/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai detersivi (allegato VII) e che non siano già state escluse a norma del criterio 4 b) e le (altre) fragranze classificate H317/R43 («Può provocare una reazione allergica della pelle») e/o H334/R42 («Può provocare sintomi allergici o asmatici o difficoltà respiratorie se inalato») non possono essere presenti in quantità superiori o uguali allo 0,010 % (≥ 100 ppm) per sostanza.

Valutazione e verifica: il richiedente deve fornire una dichiarazione di conformità firmata nella quale si indica il quantitativo di fragranze nel prodotto. Il richiedente deve altresì fornire una dichiarazione del produttore di fragranze ove si precisa il contenuto di ciascuna sostanza nelle fragranze elencata all'allegato III, parte I, della direttiva 76/768/CEE del Consiglio, nonché il contenuto di (altre) sostanze classificate secondo le frasi di rischio H317/R43 e/o H334/R42.

e) *Biocidi*

- i) Il prodotto può contenere biocidi al solo fine di esercitare un'azione conservante e comunque in dose appropriata a tale scopo. Non applicabile ai tensioattivi dotati anche di proprietà biocide.

Valutazione e verifica: il richiedente deve fornire copie delle schede di sicurezza dei materiali concernenti i conservanti eventualmente aggiunti, insieme a informazioni sulla loro esatta concentrazione nel prodotto finale. Il produttore o fornitore dei conservanti deve fornire informazioni sulla dose necessaria per la conservazione del prodotto (per esempio i risultati di un challenge test o equivalente).

- ii) È fatto divieto di dichiarare o suggerire, mediante diciture apposte sull'imballaggio o altri metodi, che il prodotto è in grado di esercitare un'azione antimicrobica.

Valutazione e verifica: il richiedente deve trasmettere all'organismo competente il testo e la grafica che compaiono su ogni tipo di imballaggio e/o un campione di ciascun tipo di imballaggio.

Criterio 5 — Requisiti di imballaggio

a) *Rapporto peso/utilità (RPU)*

Il rapporto peso/utilità del prodotto non deve superare i seguenti valori:

Tipo di prodotto	RPU
Polveri	1,2 g/kg di bucato
Altri (per esempio liquidi, gel, pastiglie, capsule)	1,5 g/kg di bucato

Il RPU deve essere calcolato per il solo imballaggio primario (comprensivo di coperchi, tappi e spruzzatori/pompe a mano) per mezzo della formula che segue:

$$CPU = \Sigma[(W_i + U_i)/(D_i * r_i)]$$

Dove:

W_i = peso (in g) dell'imballaggio (i) compresa l'eventuale etichetta.

U_i = peso (in g) dei materiali non riciclati (vergini) nell'imballaggio (i). Se la proporzione di materiali non riciclati nell'imballaggio è pari a 0 %, allora $U_i = W_i$.

D_i = numero di unità funzionali contenute nell'imballaggio (i). Unità funzionale = dosaggio in g/kg di bucato.

r_i = coefficiente di riciclaggio, ossia il numero di volte che l'imballaggio (i) è riutilizzato per gli stessi fini attraverso un sistema di vuoti a rendere o di ricarica. Il valore di r per difetto è pari a 1 (= nessun riutilizzo). È possibile utilizzare un valore superiore nel calcolo solo nel caso il richiedente sia in grado di documentare che l'imballaggio è riutilizzato per lo stesso fine.

Deroghe:

Gli imballaggi in plastica/carta/cartone contenenti oltre l'80 % di materiali riciclati sono esonerati da detta prescrizione.

L'imballaggio è considerato riciclato se le materie prime con le quali è stato prodotto sono state ottenute presso produttori di imballaggi in fase di distribuzione o di commercializzazione. Nel caso in cui le materie prime siano gli scarti industriali derivati dal processo produttivo dello stesso produttore di materiali, il materiale non è considerato riciclato.

Valutazione e verifica: calcolo del CPU del prodotto. Sul sito web dell'Ecolabel UE è disponibile una tabella per calcolarne il valore. Indicazione del contenuto per i materiali riciclati nell'imballaggio. Per l'approvazione dell'imballaggio di ricarica, il richiedente e/o il dettagliante devono documentare la disponibilità (attuale e futura) delle ricariche sul mercato.

b) Imballaggio di plastica

Nell'imballaggio di plastica è ammesso il solo uso di ftalati che siano stati sottoposti a valutazione del rischio al momento della domanda e che non siano stati classificati secondo il criterio 4 b) e relative combinazioni.

c) Etichettatura dell'imballaggio di plastica

Per consentire l'identificazione delle diverse parti dell'imballaggio a fini di riciclaggio, le parti in plastica dell'imballaggio primario devono essere contrassegnate secondo la norma DIN 6120, parte 2, o equivalente. I tappi e le pompe non sono soggetti a questo obbligo.

Valutazione e verifica: il richiedente deve presentare una dichiarazione di conformità debitamente compilata e firmata.

Criterio 6 — Rendimento di lavaggio (idoneità all'uso)

Il prodotto deve soddisfare i requisiti di rendimento indicati per il tipo di prodotto in questione conformemente all'ultima versione delle prove di rendimento dei detersivi per bucato dotati dell'Ecolabel UE reperibili al seguente indirizzo: http://ec.europa.eu/environment/ecolabel/ecolabelled_products/categories/laundry_detergents_en.htm

Valutazione e verifica: il richiedente deve fornire un rapporto di prova da cui risulti che il prodotto soddisfa i requisiti minimi definiti in tale prova.

Criterio 7 — Punti

a) Detersivi per bucato normale, detersivi per capi colorati

Si devono conseguire almeno 3 punti ai sensi della tabella sottostante. Il punteggio massimo ottenibile è pari a 8 punti per i prodotti utilizzabili in acqua fredda, 7 punti per i prodotti a bassa temperatura e 6 punti per gli altri prodotti.

Profilo climatico	Prodotti per acqua fredda (rendimento di lavaggio documentato a $\leq 20\text{ }^{\circ}\text{C}$)	2P
	Prodotti a bassa temperatura (rendimento di lavaggio documentato fra $20\text{ }^{\circ}\text{C}$ e $30\text{ }^{\circ}\text{C}$)	1P
Dosaggio massimo	Dosaggio massimo $\leq 14\text{ g/kg}$ di bucato (polvere, pastiglie) o $\leq 14\text{ ml/kg}$ di bucato (liquidi, gel)	2P
	Dosaggio massimo $\leq 16\text{ g/kg}$ di bucato (polvere, pastiglie) o $\leq 16\text{ ml/kg}$ di bucato (liquidi, gel)	1P
VCD	$\text{VCD}_{\text{cronico}} < 25\,000\text{ l/kg}$ di bucato	2P
	$\text{VCD}_{\text{cronico}}$ compreso fra 25 000 e 30 000 l/kg di bucato	1P
aNBO	$\text{aNBO} \leq 75\%$ del valore limite	1P
anNBO	$\text{anNBO} \leq 75\%$ del valore limite	1P
Punteggio minimo da conseguire per ottenere il marchio di qualità ecologica dell'Unione europea		3P

b) Detersivi per bucato delicato

Si devono conseguire almeno 3 punti ai sensi della tabella sottostante. Il punteggio massimo ottenibile è pari a 8 punti per i prodotti utilizzabili in acqua fredda, 7 punti per i prodotti a bassa temperatura e 6 punti per gli altri prodotti.

Profilo climatico	Prodotti per acqua fredda (rendimento di lavaggio documentato a $\leq 20\text{ }^{\circ}\text{C}$)	2P
	Prodotti a bassa temperatura (rendimento di lavaggio documentato fra $> 20\text{ }^{\circ}\text{C}$ e $< 30\text{ }^{\circ}\text{C}$)	1P

Dosaggio massimo	Dosaggio massimo ≤ 14 g/kg di bucato (polvere, pastiglie) o ≤ 14 ml/kg di bucato (liquidi, gel)	2P
	Dosaggio massimo ≤ 16 g/kg di bucato (polvere, pastiglie) o ≤ 16 ml/kg di bucato (liquidi, gel)	1P
VCD	VCD _{cronico} $< 15\,000$ l/kg di bucato	2P
	VCD _{cronico} compreso fra 15 000 e 18 000 l/kg di bucato	1P
aNBO	aNBO ≤ 75 % del valore limite	1P
anNBO	anNBO ≤ 75 % del valore limite	1P
Punteggio minimo da conseguire per ottenere il marchio di qualità ecologica dell'Unione europea		3P

Valutazione e verifica: calcolo della somma dei punti conseguiti per il prodotto. Sul sito web dell'Ecolabel UE è disponibile una tabella per calcolare tale valore.

Criterio 8 — Informazioni per i consumatori

a) Istruzioni per il dosaggio

È necessario specificare le dosi consigliate per tessuti «normalmente sporchi» e «molto sporchi» e per i diversi gradi di «durezza» dell'acqua relativi ai paesi interessati, riferite al peso dei tessuti (non applicabile agli smacchiatori).

La differenza fra le dosi consigliate per un grado di durezza dell'acqua pari a 1 (dolce) e tessuti «normalmente sporchi» e quelle per il grado massimo di durezza dell'acqua (3 o 4) e tessuti «molto sporchi» non deve essere superiore a 2 (non applicabile agli smacchiatori).

La dose di riferimento utilizzata per la prova del rendimento del lavaggio e per la valutazione del rispetto dei criteri ecologici relativi agli ingredienti è la dose consigliata per tessuti «normalmente sporchi» e per una durezza dell'acqua corrispondente a 2,5 mmol CaCO₃/l.

Se le dosi consigliate si riferiscono unicamente a una durezza dell'acqua inferiore a 2,5 mmol CaCO₃/l, la dose massima consigliata per tessuti «normalmente sporchi» deve essere inferiore alla dose di riferimento indicata nella prova del rendimento del lavaggio (durezza dell'acqua pari a 2,5 mmol CaCO₃/l).

b) Informazioni da riportare sulla confezione

Sulla confezione dei prodotti contrassegnati con l'Ecolabel UE e che appartengono a questo gruppo di prodotti (eccettuati gli smacchiatori) devono essere riportate le seguenti raccomandazioni di lavaggio (o equivalenti), che possono essere presenti sotto forma di testo o di simboli:

- «— Lavare alla temperatura più bassa possibile
- Lavare sempre a pieno carico
- Dosare in base al livello di sporco e alla durezza dell'acqua, seguire le istruzioni di dosaggio
- In caso di allergia alla polvere di casa, lavare sempre la biancheria da letto a 60 °C. Aumentare la temperatura di lavaggio a 60 °C in caso di malattie infettive.

Se usato seguendo queste istruzioni, il prodotto con l'Ecolabel UE contribuisce a ridurre l'inquinamento idrico, la produzione di rifiuti e il consumo di energia.»

c) Dichiarazioni sulla confezione

Di norma occorre documentare le dichiarazioni riportate sulla confezione attraverso prove di rendimento o altra documentazione pertinente, relative per esempio all'efficacia a basse temperature, alla rimozione di determinati tipi di macchie, ai benefici per taluni tipi o colori di tessuto o altre dichiarazioni di proprietà/benefici particolari del prodotto.

- A titolo di esempio, se un prodotto dichiara un'efficacia a 20 °C, la prova di rendimento deve essere effettuata a ≤ 20 °C (e analogamente per le dichiarazioni di temperature diverse inferiori a 30 °C).

- A titolo di esempio, se un prodotto dichiara un'efficacia rispetto a un determinato tipo di macchia, è necessaria una documentazione corredata di una prova di rendimento.

d) *Informazioni sulla confezione, requisiti supplementari per gli smacchiatori*

Non è possibile attribuire al prodotto capacità smacchianti per le quali non è stata effettuata alcuna prova di rendimento.

Valutazione e verifica (a-d): il richiedente deve fornire un campione dell'etichetta del prodotto, unitamente a una dichiarazione di conformità a questo criterio. Le dichiarazioni relative al prodotto devono essere documentate attraverso rapporti di prova o altra documentazione pertinente.

Criterio 9 — Informazioni presenti sul marchio UE di qualità ecologica

L'etichetta facoltativa recante una casella di testo deve presentare il testo che segue:

- «— Impatto ridotto sugli ecosistemi acquatici
- Uso limitato di sostanze pericolose
- Rendimento del lavaggio verificato.»

Gli orientamenti per l'uso dell'etichetta facoltativa con casella di testo sono reperibili in «Guidelines for use of the Ecolabel logo» sul sito web: http://ec.europa.eu/environment/ecolabel/promo/logos_en.htm

Valutazione e verifica: il richiedente deve presentare un campione di tale etichetta.

Appendice I

Database sugli ingredienti dei detersivi (elenco DID)

L'elenco DID (parte A) è un elenco che presenta informazioni relative alla tossicità acquatica e alla biodegradabilità degli ingredienti di norma utilizzati nelle formulazioni dei detersivi. L'elenco comprende informazioni relative alla tossicità e alla biodegradabilità di una serie di sostanze utilizzate nei prodotti per il lavaggio e la pulizia. L'elenco non è esaustivo, ma la parte B fornisce orientamenti relativi alla determinazione dei parametri di calcolo pertinenti per le sostanze non riprese nell'elenco DID, quali il fattore di tossicità (TF) e il fattore di degradazione (DF) impiegati nel calcolo del volume critico di diluizione. L'elenco in questione è una fonte generale di informazioni e le sostanze in esso presenti non sono automaticamente approvate per l'uso nei prodotti recanti il marchio UE di qualità ecologica. L'elenco DID (parti A e B) è reperibile sul sito web del marchio UE di qualità ecologica.

Per le sostanze in merito alle quali non vi sono dati relativi alla tossicità e alla biodegradabilità, ai fini della valutazione del TF e del DF è consentito il ricorso alle analogie strutturali con sostanze analoghe. Tali analogie strutturali devono essere approvate dall'organismo competente per il rilascio dell'autorizzazione ad avvalersi del marchio UE di qualità ecologica. In alternativa è possibile applicare l'approccio meno favorevole, avvalendosi dei parametri che seguono:

Approccio meno favorevole:

Componente	Tossicità acuta			Tossicità cronica			Degradazione		
	EC50/LC50	SF _(acuta)	TF _(acuta)	NOEC (*)	SF _(cronica) (*)	TF _(cronica)	DF	Aerobica	Anaerobica
«Denominazione»	1 mg/l	10 000	0,0001			0,0001	1	P	N

(*) In mancanza di dati accettabili relativi alla tossicità cronica, le colonne contrassegnate in questo modo rimangono vuote. In tal caso, il fattore TF_(cronica) è definito pari al fattore TF_(acuta).

Documentazione di biodegradabilità rapida

Si devono applicare i seguenti metodi di prova di biodegradabilità rapida:

- 1) Fino al 1° dicembre 2010 e durante il periodo di transizione dal 1° dicembre 2010 al 1° dicembre 2015:

I metodi di prova di biodegradabilità rapida disposti dalla direttiva 67/548/CEE, in particolare i metodi illustrati nell'allegato V.C4 di detta direttiva o i relativi metodi di prova equivalenti OCSE 301 A-F o le relative prove ISO equivalenti.

Non si applica il principio del periodo finestra di 10 giorni per i tensioattivi. Per le prove di cui all'allegato V.C4-A e C4-B della direttiva 67/548/CEE (nonché per gli equivalenti OCSE 301 A ed E e per gli equivalenti ISO) la percentuale minima necessaria è del 70 %, mentre per le prove C4-C, D, E e F (nonché per le equivalenti OCSE 301 B, C, D ed F e per le equivalenti ISO) è del 60 %.

- 2) Successivamente al 1° dicembre 2015 e nel periodo di transizione dal 1° dicembre 2010 al 1° dicembre 2015:

I metodi di prova disposti dal regolamento (CE) n. 1272/2008.

Documentazione della biodegradabilità anaerobica

La prova di riferimento per la degradabilità anaerobica deve essere il metodo EN ISO 11734, ECETOC n. 28 (giugno 1988), OCSE 311 o un metodo equivalente, la degradabilità finale in condizioni anaerobiche deve essere almeno pari al 60 %. Per dimostrare il conseguimento di una degradabilità finale pari al 60 % in condizioni anaerobiche, è possibile utilizzare metodi di prova che simulano le condizioni esistenti in un ambiente anaerobico pertinente.

Estrapolazioni per le sostanze non incluse nell'elenco DID

Per fornire la necessaria documentazione relativa alla biodegradabilità anaerobica di ingredienti che non figurano nell'elenco DID, è possibile procedere come segue:

- 1) Ricorrere a estrapolazioni ragionevoli. Utilizzare i risultati di prova ottenuti con una determinata materia prima per estrapolare la degradabilità anaerobica finale di tensioattivi dotati di strutture simili. Laddove la biodegradabilità anaerobica di un determinato tensioattivo (o di un gruppo di omologhi) è stata accertata sulla base dell'elenco DID, si può presumere che anche i tensioattivi di tipo simile siano biodegradabili in condizioni anaerobiche [per esempio il C12-15 A 1-3 EO solfato (n. 8 dell'elenco DID) è biodegradabile in condizioni anaerobiche, sicché si può ipotizzare una biodegradabilità anaerobica simile anche per il C12-15 A 6 EO solfato]. Laddove la biodegradabilità anaerobica di un tensioattivo è stata accertata mediante un metodo di prova adeguato, si può presumere che anche

tensioattivi di tipo simile siano biodegradabili in condizioni anaerobiche (ad esempio i dati tratti dalla letteratura scientifica che confermano la biodegradabilità anaerobica dei tensioattivi appartenenti al gruppo dei sali di ammonio-esteri alchilici possono essere utilizzati a comprova dell'analoga biodegradabilità anaerobica di altri sali di ammonio quaternario contenenti legami esterei nella o nelle catene alchiliche).

- 2) Effettuare una prova di accertamento (screening test) della degradabilità anaerobica. Qualora siano necessarie nuove prove, si effettua una prova di accertamento della degradabilità anaerobica ricorrendo al metodo EN ISO 11734, ECETOC n. 28 (giugno 1988), OCSE 311 o a metodi equivalenti.
 - 3) Effettuare prove di degradabilità a basso dosaggio. Qualora siano necessarie nuove prove e in caso di problemi sperimentali durante la prova di accertamento della degradabilità anaerobica (per esempio inibizione dovuta alla tossicità delle sostanze sottoposte a prova) è opportuno ripetere la prova utilizzando dosi ridotte di tensioattivo e controllando la degradazione mediante misurazioni con il metodo del carbonio C_{14} o analisi chimiche. Le prove a basso dosaggio possono essere effettuate utilizzando il metodo OCSE 308 (agosto 2000) o metodi equivalenti.
-

Chi siamo

Attività

Giovani in Europa

Doc e formazione

Pubblicazioni

Ricerca

Home > Archivio Newsletter > Monitor Europa n. 8 - 16 Maggio 2011 >

Regioni a rischio per mancanza di energia

Il disastro nucleare giapponese e le recenti sommosse nel mondo arabo potrebbero modificare le politiche energetiche dell'Europa. Secondo l'Agenzia internazionale dell'energia, l'Europa riceve oltre l'85% delle esportazioni di greggio provenienti dalla Libia, di conseguenza diventano sempre più urgenti delle politiche orientate alle fonti di energia pulita e di energia sostenibile. ESPON fornisce informazioni dettagliate sullo sviluppo del territorio europeo ai responsabili delle decisioni; questo si riflette chiaramente nel rapporto finale ESPON ReRisk (Regioni a rischio per mancanza di energia), pubblicato di recente, che mostra i risultati del progetto da un'interessante prospettiva a livello politico.

Nel loro discorso rivolto all'unità di coordinamento di ESPON, i responsabili delle decisioni hanno posto l'accento sui modi in cui si potrebbero sfruttare le scoperte del progetto ReRisk, mentre gli scienziati hanno messo in evidenza le prove e gli scenari riguardanti l'impatto di un aumento dei prezzi dell'energia. L'intervista è disponibile sul sito web di ESPON.

→ Documentazione

» Link:

relativamente all'argomento trattato nella pagina di seguito sono forniti alcuni link

🔗 [Sito web di ESPON](#)

» Documenti:

per completare i contenuti della pagina si forniscono i seguenti allegati

» [Rapporto finale ESPON ReRisk \(.pdf 6180 kB\)](#)

Privacy | Copyright | Accessibilità | Credits | Disclaimer

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226

Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it

[Chi siamo](#)[Attività](#)[Giovani in Europa](#)[Doc e formazione](#)[Pubblicazioni](#)[Ricerca](#)[Home](#) > [Archivio Newsletter](#) > [Monitor Europa n. 8 - 16 Maggio 2011](#) >

Qualità di governo negli Stati membri e nelle regioni dell'UE

Questa relazione prende in considerazione un ampio ventaglio di indicatori di governance e rivela che un numero significativo di Stati membri dell'UE non gode di un buon punteggio per tali indicatori. Una scarsa governance ostacola lo sviluppo economico e sociale e può ridurre l'impatto della politica di coesione. Una cattiva governance, ad esempio, può frenare la crescita economica, danneggiare l'ambiente o ridurre la sicurezza dei dati personali e il benessere.

La relazione conclude affermando che vi sono quattro temi prioritari per l'UE: 1) corruzione, 2) stato di diritto, 3) efficacia del governo e 4) voce e affidabilità. Questo studio è il primo a misurare la qualità dei governi dell'UE a livello regionale. Si basa sulla più ampia indagine sulla qualità regionale di governo in più nazioni mai condotta finora. Tale indagine rivela che diversi Stati membri devono affrontare una grande diversificazione interna nella percezione della qualità del governo.

La relazione si conclude con dieci casi studio che offrono un'analisi approfondita di come migliorare la qualità regionale di governo. Questo studio è stato finanziato dalla Commissione europea, ma rappresenta solo il punto di vista degli autori e in nessun caso può essere ritenuto la posizione ufficiale della Commissione.

→ Documentazione

► Documenti:

per completare i contenuti della pagina si forniscono i seguenti allegati

► [Mappa sulla qualità della governance 2009 \(.MS-Word 117 kB\)](#)

► [Breve nota sulla Governance \(EN\) \(.pdf 1026 kB\)](#)

[Privacy](#) | [Copyright](#) | [Accessibilità](#) | [Credits](#) | [Disclaimer](#)

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226

Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it



Comitato delle Regioni

L'Assemblea dei rappresentanti regionali e locali dell'UE

Comunicato stampa

COR/11/23

Bruxelles, 6 maggio 2011

Van Rompuy alla plenaria del CdR per discutere di immigrazione ed economia; all'ordine del giorno anche riforma agricola e servizi pubblici

Per la prima volta dalla sua nomina, il Presidente del Consiglio europeo Hermann Van Rompuy interverrà mercoledì 11 maggio davanti ai rappresentanti degli enti regionali e locali.

Van Rompuy intende discutere con i presidenti di regione e le autorità locali degli ultimi sviluppi concernenti la strategia Europa2020 e delle condizioni per il suo successo. I membri del CdR non perderanno l'occasione per porre domande riguardo ai flussi migratori provenienti dal sud del Mediterraneo, ai quali devono fare fronte numerosi enti locali.

Nel corso della sessione plenaria di maggio verranno inoltre adottati tre pareri riguardanti la riforma di una delle politiche europee più importanti: la politica agricola comune o PAC. Le proposte della Commissione europea per [una nuova PAC dopo il 2013](#) saranno discusse con il progetto di parere di **Luis Durnwalder** (IT/PPE), presidente della provincia autonoma di Bolzano, sulla base delle precedenti richieste del CdR a favore di una PAC più equa ed equilibrata. Il progetto di parere di **René Souchon** (FR/PSE), presidente della regione dell'Alvernia, porrà in evidenza il [ruolo dei prodotti di qualità](#) nella valorizzazione degli agricoltori europei sulla scena mondiale, mentre le sfide e le opportunità che interessano il settore lattiero-caseario a seguito della [proposta di riforma della regolamentazione del mercato del latte](#) saranno affrontate nel progetto di parere di **Emilia Müller** (DE/PPE), ministro di Stato per gli Affari federali ed europei del governo della Baviera.

La plenaria affronterà inoltre due questioni fondamentali per gli enti locali e regionali europei: la loro fornitura di servizi pubblici di base ai cittadini (approvvigionamento idrico, riciclaggio dei rifiuti, ospedali) spesso rischia di entrare in conflitto con le severe norme dell'UE in materia di aiuti di Stato. I membri del CdR discuteranno i recenti piani di riforma di tali norme sui "servizi d'interesse economico generale" con **Joaquín Almunia**, vicepresidente della Commissione europea responsabile della Concorrenza. Allo stesso tempo, l'UE sta rivedendo il proprio quadro giuridico in materia di appalti pubblici, che include anche gli enti regionali e locali. **Henk Kool** (NL/PSE), assessore comunale de L'Aia, presenterà le sue [proposte per una maggiore efficienza del mercato europeo degli appalti](#).

All'ordine del giorno sono iscritti anche i progetti di parere elaborati da **Norbert Kartmann** (DE/PPE), membro del Parlamento del Land Assia, sulla [reazione europea alle catastrofi](#) e da **Jesús Gamallo Aller** (ES/PPE), direttore generale per le relazioni esterne e con l'Unione europea, governo regionale della Galizia, sulla [politica di sviluppo dell'Unione europea](#).

La sessione plenaria sarà preceduta, il 10 maggio, dal [Forum sull'Innovazione sociale](#).

Per saperne di più:

- [ordine del giorno della sessione plenaria](#)
- [Programma per i mezzi di informazione](#)

I dibattiti saranno trasmessi in diretta sul sito www.cor.europa.eu dalle ore 14.30 alle ore 21.00 di mercoledì 11 maggio e dalle ore 9.00 alle ore 13.00 di giovedì 12 maggio.

Sito web del CdR: www.cor.europa.eu

Il Comitato delle regioni

Il Comitato delle regioni (CdR) è l'Assemblea dei rappresentanti regionali e locali dell'UE. Il compito dei suoi 344 membri, provenienti da tutti i 27 Stati membri dell'UE, è quello di coinvolgere nel processo decisionale dell'Unione gli enti regionali e locali e le comunità che essi rappresentano e di informarli sulle politiche dell'UE. La Commissione europea, il Parlamento europeo e il Consiglio sono tenuti a consultare il CdR in relazione alle politiche europee che possono avere un'incidenza sulle regioni e le città. Il CdR può inoltre adire la Corte di giustizia per salvaguardare le proprie prerogative o se ritiene che un atto legislativo dell'UE violi il principio di sussidiarietà o non rispetti le competenze degli enti regionali o locali.

Per maggiori informazioni rivolgersi a:

Michael Alfons

Tel. + 32 25468559

michael.alfons@cor.europa.eu

Athénaïs Cazalis de Fondouce

Tel. + 32 22822447

athenais.cazalisdefondouce@cor.europa.eu

Chris Jones

Tel. + 32 25468751

christopher.jones@cor.europa.eu

Per leggere i comunicati stampa precedenti, cliccare [qui](#).



European Economic and Social Committee

PRESS

CES/11/50
5 maggio 2011

Europa 2020: la strategia non può riuscire senza una svolta sull'integrazione dei Rom

Per il successo della strategia Europa 2020 serve il contributo di tutti, e il Comitato economico e sociale europeo (CESE) deve svolgere fino in fondo il proprio ruolo di interfaccia tra l'UE e la società civile per garantire che la voce dei più deboli non si perda nel nulla, ha dichiarato ieri durante la sessione plenaria del CESE il commissario per l'Occupazione, gli affari sociali e l'inclusione László Andor.

Alla sessione plenaria, presieduta dal Presidente del CESE **Staffan Nilsson**, il commissario Andor ha presentato brevemente i metodi e le sfide della strategia Europa 2020. Partendo dagli errori della precedente strategia di Lisbona, il commissario ha messo in evidenza il principio di collaborazione come mezzo di raggiungere gli obiettivi. "Bisogna continuare a coinvolgere le parti in un dialogo e a farle partecipare alla riuscita della strategia durante tutto il processo della sua attuazione", ha commentato.

In risposta all'appello, il Presidente **Nilsson** ha sottolineato che, durante il vertice UE di marzo, gli Stati membri hanno incaricato il CESE di osservare da vicino l'attuazione della strategia Europa 2020, e ha aggiunto che in questo modo si ridurrà il rischio di un deficit di legittimità della strategia stessa. Il Comitato contribuirà alla gestione della strategia mediante i propri pareri e consultandosi coi consigli economici e sociali di tutta l'UE. Ad esempio, il CESE ha adottato di recente un [parere sull'analisi annuale della crescita](#), uno degli strumenti economici della strategia, in cui mette in discussione alcune raccomandazioni per la crescita formulate dalla Commissione.

Il commissario **Andor**, facendo la gioia del Comitato e in linea con le raccomandazioni da questo più volte ribadite, si è espresso chiaramente a favore di un rafforzamento del dialogo sociale, che ha dimostrato di essere un fattore fondamentale di resistenza alle crisi. Ha anche citato una recente relazione della Commissione secondo cui gli accordi fra lavoratori e datori di lavoro nella prima fase della crisi hanno consentito ai primi di conservare il proprio impiego e ai secondi di gestire le proprie aziende traendo i massimi benefici dalla ripresa.

Ha però anche introdotto un elemento di prudenza, indicando che molti paesi dell'UE non sfruttano a dovere il potenziale del dialogo sociale, e ne ha sottolineato l'utilità per trovare un equilibrio in direzione delle riforme rese necessarie dal risanamento dei bilanci. Secondo il commissario, si tratta di una delle sfide più urgenti, nonché di una premessa necessaria per tornare a una crescita duratura.



European Economic and Social Committee

PRESS

La povertà è ancora un grosso problema per l'Europa, ed è chiaro che il modello sociale europeo, pur avendo confermato il proprio ruolo di ammortizzatore durante la recessione, non è ancora abbastanza inclusivo. Al riguardo, il commissario Andor ha sottolineato l'urgente bisogno di strategie efficaci volte ad integrare i Rom e ha nuovamente ricordato che la Commissione ha chiesto agli Stati membri di elaborare tali strategie entro la fine del 2011. "È impossibile raggiungere gli obiettivi della strategia Europa 2020 senza una svolta sull'integrazione dei Rom", ha dichiarato. Il Presidente **Nilsson** ha affermato che il CESE, in quanto instancabile difensore dell'integrazione dei Rom, farà la propria parte per aiutare le comunità Rom a trovare la giusta collocazione nella società.

Nei loro interventi, molti membri del Comitato hanno espresso preoccupazione per l'aumento della xenofobia e del razzismo in Europa, un fenomeno deprecabile che in più ha avuto effetti negativi sul mercato del lavoro. "La disperazione può spingere le persone a credere in qualunque cosa e in chiunque, anche in un pazzo", avverte [George Dassis](#), presidente del gruppo Lavoratori del CESE. I membri hanno messo in evidenza le lacune della strategia. [Krzysztof Pater](#) (Polonia, gruppo Attività diverse) ha chiesto maggiore attenzione per i lavoratori scarsamente qualificati e per le persone con disabilità che "incontrano particolari difficoltà nella ricerca di un lavoro". [Vladimíra Drbalová](#) (Repubblica ceca, gruppo Datori di lavoro) ha rimproverato alla strategia di riservare poca attenzione alla competitività e alla produttività come modo di arrivare a un'Europa più forte.

[Video: il messaggio del commissario Andor al CESE.](#)

Per maggiori informazioni:

Barbara Gessler, unità Stampa del CESE
Tel. +32 25468066;
barbara.gessler@eesc.europa.eu



European Economic and Social Committee

PRESS

CES/11/53
10 maggio 2011

Tutelare e rafforzare l'industria europea

L'Assemblea plenaria del Comitato economico e sociale europeo (CESE) ha adottato quattro pareri in materia di politica industriale che, pur prefiggendosi obiettivi diversi, sono contraddistinti dal comune accento posto sulla prosperità dell'industria europea. Tra gli interessi fondamentali che il Comitato sostiene in ciascuno di questi testi figurano la creazione di posti di lavoro e la salvaguardia dell'occupazione, l'incremento della competitività e la difesa del ruolo di *leader* dell'Europa nell'economia mondiale, nel quadro della strategia Europa 2020.

Il parere elaborato da **Antonello Pezzini** (gruppo Datori di lavoro, Italia) è dedicato agli [effetti della crisi economica](#), di cui analizza l'impatto sulla distribuzione della forza lavoro tra i settori produttivi dell'economia, con particolare riguardo alle piccole e medie imprese (PMI). Nel parere il CESE chiede che venga varata una tabella di marcia per assicurare le condizioni necessarie allo sviluppo dell'innovazione e delle imprese in quanto vie di uscita dalla crisi, e invoca inoltre la salvaguardia dell'occupazione in tutta l'Unione europea. Oltre a questa tabella di marcia, è importante promuovere l'accesso al mercato del lavoro, soprattutto da parte dei disoccupati e dei giovani. [Nel parere sull'aspetto esterno della politica industriale](#), il relatore **Pezzini** pone in risalto la necessità che l'Europa disponga di una politica commerciale competitiva - un obiettivo prioritario evidente nell'attuale contesto economico. Il CESE sottolinea che occorre definire quanto prima una strategia integrata per la politica industriale nella sua dimensione esterna, che assicuri orientamenti comuni negli accordi commerciali multilaterali e bilaterali. Il parere elenca inoltre una serie di interessi che dovrebbero venire garantiti, secondo regole di tutela chiare e trasparenti, in tali accordi e nei relativi negoziati.

Nel suo parere, [il relatore Joost van Iersel](#) (gruppo Datori di lavoro, Paesi Bassi) esamina la comunicazione della Commissione sulla politica industriale. Il CESE accoglie favorevolmente la pubblicazione della comunicazione quale "iniziativa faro" nell'ambito della strategia Europa 2020 e condivide l'approccio olistico adottato dalla Commissione, come pure l'idea di un coordinamento approfondito tra l'UE e gli Stati membri al fine di migliorare la gestione della futura politica industriale. Il parere esorta la Commissione e il Consiglio a realizzare progressi in questo campo redigendo un elenco di priorità e un calendario: tra le priorità individuate dal Comitato figurano l'esigenza di una regolamentazione intelligente, l'accesso al finanziamento, il coordinamento tra le catene della conoscenza e l'uso efficiente delle risorse.



European Economic and Social Committee

PRESS

Il parere predisposto dal relatore **Corrado Rossitto** (gruppo Attività diverse, Italia) in merito alle [imprese pubbliche dei paesi terzi sui mercati UE degli appalti pubblici](#) chiede di assicurare, sia sul piano interno che su quello internazionale, una difesa più efficace e più strategica degli interessi dell'UE in tema di accesso ai mercati pubblici, e si prefigge inoltre di accrescere il potere negoziale dell'Unione per migliorare l'accesso a tali mercati dei paesi terzi. Una delle numerose proposte avanzate nel parere è quella di una rapida adozione dell'iniziativa sulle condizioni d'accesso delle imprese dei paesi terzi al mercato europeo degli appalti pubblici (*Market Access Scheme for Procurement – MASP*).

Per maggiori informazioni:

Pol Liemans

Commissione consultiva per le trasformazioni industriali (CCMI)

Tel. +32 25468215

E-mail: pol.liemans@eesc.europa.eu



[Chi siamo](#)

[Attività](#)

[Giovani in Europa](#)

[Doc e formazione](#)

[Pubblicazioni](#)

[Ricerca](#)

[Home](#) > [Archivio Newsletter](#) > [Monitor Europa n. 8 - 16 Maggio 2011](#) >

Sentenze C-147/08: pensione complementare di vecchiaia versata ad una persona legata ad un partner in un'unione civile, inferiore a quella concessa ad una persona sposata, può costituire discriminazione fondata sulle tendenze sessuali

Sentenza della Corte di Giustizia nella causa C-147/08:

Jürgen Römer / Freie und Hansestadt Hamburg

Una pensione complementare di vecchiaia versata ad una persona legata ad un partner in un'unione civile, inferiore a quella concessa ad una persona sposata, può costituire una discriminazione fondata sulle tendenze sessuali

Tale ipotesi si verifica qualora l'unione civile sia riservata a persone dello stesso sesso e si trovi in una situazione di diritto e di fatto paragonabile a quella del matrimonio

Il sig. Jürgen Römer ha lavorato per la Freie und Hansestadt Hamburg (Città di Amburgo, Germania) in qualità di impiegato amministrativo dal 1950 fino al sopraggiungere della sua incapacità lavorativa il 31 maggio 1990. A partire dal 1969, egli ha vissuto ininterrottamente con il suo compagno, il sig. U., con il quale ha concluso un'unione civile registrata conformemente alla legge tedesca del 16 febbraio 2001 sulle unioni civili registrate. Il sig. Römer ha informato di tale circostanza il suo ex datore di lavoro con lettera in data 16 ottobre 2001.

Successivamente, egli ha chiesto che l'importo della sua pensione complementare di vecchiaia fosse ricalcolato applicando uno scaglione tributario più favorevole, corrispondente a quello applicato ai beneficiari coniugati. Pertanto, nel mese di settembre 2001 l'importo mensile della sua pensione di vecchiaia avrebbe dovuto essere superiore di DEM 590,87 (EUR 302,11) se per determinare il suo ammontare fosse stato preso in considerazione lo scaglione tributario più favorevole. Con lettera 10 dicembre 2001, la Città di Amburgo ha rifiutato di applicare lo scaglione tributario più favorevole per calcolare l'importo della pensione di vecchiaia dell'interessato, in quanto soltanto i beneficiari coniugati, non stabilmente separati, e quelli aventi diritto ad assegni familiari o ad altre prestazioni analoghe hanno diritto a tale beneficio.

Ritenendo di aver diritto ad essere trattato come un beneficiario coniugato non stabilmente separato ai fini del calcolo della sua pensione, e reputando che tale diritto discenda dalla direttiva 2000/78/CE che stabilisce un quadro generale per la parità di trattamento in materia di occupazione e di condizioni di lavoro, il sig. Römer ha adito l'Arbeitsgericht Hamburg (Tribunale del lavoro di Amburgo, Germania). Tale giudice ha chiesto alla Corte di giustizia di interpretare i principi generali e le disposizioni del diritto dell'Unione riguardanti le discriminazioni fondate sulle tendenze sessuali in materia di occupazione e di lavoro.



[Testo della sentenza \(.pdf 132 kB\)](#)



[Leggi il comunicato stampa \(.pdf 80 kB\)](#)

[Privacy](#) | [Copyright](#) | [Accessibilità](#) | [Credits](#) | [Disclaimer](#)

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226

Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it



[Chi siamo](#)

[Attività](#)

[Giovani in Europa](#)

[Doc e formazione](#)

[Pubblicazioni](#)

[Ricerca](#)

[Home](#) > [Archivio Newsletter](#) > [Monitor Europa n. 8 - 16 Maggio 2011](#) >

Sentenza della Corte nella causa C-499/08: privare un lavoratore di un'indennità di licenziamento perché può ricevere una pensione di vecchiaia costituisce una discriminazione fondata sull'età

Sentenza della Corte nel procedimento C-499/08

Ingeniørforeningen i Danmark per conto di Ole Andersen/ Region Syddanmark

Il diritto danese riconosce un'indennità speciale di licenziamento a favore dei lavoratori che hanno prestato servizio presso la stessa impresa per almeno dodici anni. Tuttavia, tale indennità non è versata ai lavoratori che possono beneficiare, al momento del loro licenziamento, di una pensione di vecchiaia in forza di un regime pensionistico professionale, anche se la persona interessata ha l'intenzione di continuare a lavorare.

Il sig. Andersen ha lavorato per la Region Syddanmark (Regione della Danimarca meridionale) dal 1979 fino al suo licenziamento, avvenuto nel 2006. Egli aveva all'epoca 63 anni e non intendeva andare in pensione; si è invece iscritto come disoccupato presso l'ufficio del lavoro. Ha quindi chiesto il versamento dell'indennità speciale di licenziamento. Tale domanda è stata respinta in quanto il sig. Andersen poteva beneficiare di una pensione. L'Ingeniørforeningen i Danmark, sindacato che agisce per conto del sig. Andersen, ha quindi proposto un ricorso dinanzi al Vestre Landsret (corte d'appello dell'Ovest) sostenendo che la normativa in questione istituisce una discriminazione fondata sull'età vietata dalla direttiva 2000/78/CE.

→ Documentazione

» Documenti:

per completare i contenuti della pagina si forniscono i seguenti allegati

- » [Testo della sentenza \(.pdf 117 kB\)](#)
- » [Leggi il comunicato stampa \(.pdf 76 kB\)](#)

[Privacy](#) | [Copyright](#) | [Accessibilità](#) | [Credits](#) | [Disclaimer](#)

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226

Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it



[Chi siamo](#)

[Attività](#)

[Giovani in Europa](#)

[Doc e formazione](#)

[Pubblicazioni](#)

[Ricerca](#)

[Home](#) > [Archivio Newsletter](#) > [Monitor Europa n. 8 - 16 Maggio 2011](#) >

In questo numero abbiamo selezionato per voi...

→ Le competenze interne dell'Unione tra evoluzione e principio di reversibilità

Le competenze interne dell'Unione tra evoluzione e principio di reversibilità / di Roberto Baratta

Fa parte di: Il diritto dell'Unione europea / direttori Alberto Predieri, Antonio Tizzano

[A.2010, fasc. n.3, p. 517--554]

Abstract: * Competenze dell'Unione europea nella riforma di Lisbona * Elencazione e classificazione delle competenze * Elementi di flessibilità *

Disponibilità:

Centro Europe Direct dell'Assemblea legislativa Coll.: E X I 1 DIRDUE

→ Architetture in viaggio

Architetture in viaggio. Europa delle città / a cura di Andrea Luccaroni e Francesco Fulvi

Fa parte di: Il Filo d'Europa [A. 2011, n. 6], serie edita dal Centro Europe Direct dell'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna

Questo numero de "Il Filo d'Europa" vuole dare voce ad esperienze e progettualità per noi rilevanti nel dibattito e nella prospettiva della costruzione europea. Un viaggio intorno all'Europa e non solo, alla scoperta delle città e delle architetture che le abitano insieme alle persone che in esse vivono, si muovono, viaggiano e insieme a loro le modificano continuamente, divenendo parte importante di quella che chiamiamo identità europea.

Disponibilità:

In distribuzione presso il Centro Europe Direct dell'Assemblea legislativa

Privacy | Copyright | Accessibilità | Credits | Disclaimer

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226

Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it