

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di provvedimento in esame intende recepire nell'ordinamento nazionale la direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione) (c.d. "direttiva sicurezza"), adottata al fine di sviluppare e migliorare la sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione europea, nonché di migliorare l'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari.

La direttiva (UE) 2016/798 costituisce, insieme alla direttiva (UE) 2016/797 e al regolamento (UE) 2016/796, il cosiddetto Pilastro Tecnico del IV Pacchetto Ferroviario, pubblicato dalla Commissione europea a giugno 2016.

Il pacchetto normativo sarà pienamente attuativo dal 16 giugno 2019.

La direttiva (UE) 2016/798, che deve essere recepita entro il 16 giugno 2019, abroga la direttiva 2004/49/CE, recepita in Italia con il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

L'emanazione del presente decreto legislativo dà attuazione alla delega al Governo di cui all'articolo 1, della legge 25 ottobre 2017, n. 163 (legge di delegazione europea 2016-2017).

Lo schema di decreto, suddiviso in 7 Capi, si compone di 34 articoli e di 3 allegati.

### **CAPO I - DISPOSIZIONI GENERALI**

#### **Articolo 1 Finalità**

La norma individua le finalità del provvedimento nello sviluppo e nel miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario nonché nel miglioramento dell'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari.

#### **Articolo 2 Ambito di applicazione**

Il **comma 1** stabilisce che le disposizioni del decreto si applicano all'intero sistema ferroviario, vale a dire tutte le reti ferroviarie del territorio nazionale, e riguarda i requisiti di sicurezza del sistema nel suo complesso, compresa la gestione sicura dell'infrastruttura e del traffico, con esclusione delle infrastrutture e dei veicoli indicati al **comma 3**, e cioè: a) metropolitane; b) tram e veicoli leggeri su rotaia, nonché le infrastrutture utilizzate soltanto da tali veicoli; c) infrastrutture ferroviarie private, ivi compresi i binari di raccordo privati, utilizzate per fini non commerciali dal proprietario o da un operatore per le loro rispettive attività di trasporto merci o per il trasporto di persone, nonché i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture; d) infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia, utilizzate occasionalmente da veicoli ferroviari nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia, ove è necessario il transito di quei veicoli soltanto a fini di connettività; e) veicoli utilizzati principalmente sulle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia, ma attrezzati con alcuni componenti ferroviari necessari per consentire il transito a tali veicoli su una sezione confinata e limitata di infrastruttura ferroviaria soltanto a fini di connettività.

Al **comma 2**, si dispone che restano ferme le competenze del Ministero dell'interno in materia di soccorso pubblico, difesa civile, prevenzione incendi e altre attività assegnate al Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in materia di norme tecniche costruttive delle opere civili e dei Ministeri del lavoro e delle politiche sociali e della salute, con particolare riferimento alle condizioni delle aree di cantiere.

Il **comma 4** inserisce nel campo di applicazione del decreto anche le reti isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, fino ad oggi escluse dall'applicazione del decreto legislativo n. 162 del 2007; tali reti sono quelle concesse dallo Stato e quelle per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione, che saranno



individuare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto. La norma prevede, altresì, che nelle more dell'adozione del predetto decreto, sono da considerarsi isolate le reti che non figurano nell'Allegato A al decreto MIT 5 agosto 2016. Al riguardo, si rappresenta che il decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, ha fissato al 30 giugno 2019 il limite temporale per l'esclusione di tali reti dall'applicazione del menzionato decreto legislativo n. 162 del 2007. Pertanto, utilizzando la facoltà data agli Stati membri dall'articolo 2, comma 4, della direttiva oggetto di recepimento, si è optato per l'inserimento delle reti funzionalmente isolate nell'ambito di applicazione dello schema di provvedimento, precisando l'inapplicabilità di alcune disposizioni e rinviando al Capo VI la disciplina dei relativi atti autorizzativi.

Il **comma 5** dispone che per le infrastrutture ferroviarie destinate ad un uso turistico di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128, nonché per i relativi veicoli, l'ANSFISA indica le modalità applicative delle prescrizioni di cui agli articoli 6, 8, 13 e 17.

### **Articolo 3 Definizioni**

Sono spiegate le definizioni richiamate nel provvedimento.

Rispetto alle definizioni previste nella direttiva, ne sono state inserite altre, al fine di chiarire alcuni aspetti peculiari della norma nazionale, quali "*Organismo Indipendente Ferroviario*" (lett. rr), che svolgerà attività non espletate dall'"*organismo di valutazione della conformità*" (lett. s), diverse da quelle previste dalla direttiva e ad oggi svolte da soggetti che operano in Italia con un riconoscimento da parte dell'attuale ANSF.

## **CAPO II – SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA**

### **Articolo 4 Ruolo dei soggetti del sistema ferroviario nello sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria**

Il **comma 1** individua nel MIT e nell'ANSFISA i soggetti del sistema ferroviario competenti nello sviluppo e nel miglioramento della sicurezza ferroviaria.

Al **comma 2** sono elencati i compiti dell'ANSFISA.

Il **comma 3** individua i compiti delle imprese ferroviarie e dei gestori delle infrastrutture, responsabili del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano.

Il **comma 4** definisce i compiti dei soggetti responsabili della manutenzione (ECM), e di tutti gli altri soggetti che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario, tra i quali, i fabbricanti, i fornitori di servizi di manutenzione, i detentori, i fornitori di servizi e gli enti appaltanti.

Il **comma 5** reca disposizioni sugli adempimenti in capo alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura e a tutti i soggetti indicati al comma precedente che individuino o siano informati di un rischio di sicurezza.

Al **comma 6** si prevede che, in caso di scambio di veicoli tra imprese ferroviarie, le stesse devono scambiarsi tutte le informazioni necessarie per lo svolgimento sicuro dell'esercizio, compresa la storia del veicolo.

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

E' previsto che il MIT acquisisca le informazioni sugli indicatori comuni di sicurezza (Common Safety Indicator – CSI), indicati nell'allegato 1 del decreto, mediante le relazioni annuali dell'ANSFISA.



#### **Articolo 6 Metodi comuni di sicurezza e Obiettivi comuni di sicurezza**

La norma prevede che il MIT, l'ANSFISA e le altre autorità eventualmente coinvolte promuovano le modifiche necessarie alle norme nazionali di rispettiva competenza (comma 1). Tali norme devono essere notificate dall'ANSFISA alla Commissione europea (comma 2).

#### **Articolo 7 Norme nazionali tecniche in materia di sicurezza**

La norma prevede che il MIT, sentita l'ANSFISA per quanto di competenza, provveda a riesaminare le norme nazionali tecniche notificate entro il 15 giugno 2016 e, pertanto, conformi al diritto dell'Unione, ai sensi della direttiva 2004/49/CE, e, con apposito provvedimento, individua le norme che continuano ad essere applicate purché le stesse rispettino le condizioni indicate alle lettere a), b) e c) (comma 1). Inoltre è previsto che il MIT, sentita l'ANSFISA, per quanto di competenza, all'esito del riesame normativo previsto dal comma 1, proceda, con il provvedimento di cui al comma 1, ad abrogare o a dichiarare inefficaci le norme nazionali tecniche che non sono state notificate o che non soddisfano le condizioni specificate al comma 1, nonché le norme nazionali tecniche rese superflue dal diritto dell'Unione, comprese in particolare le STI, i CST e i CSM (comma 2).

Inoltre, sono individuati i casi in cui il MIT, sentita l'ANSFISA, nelle materie di competenza, possa stabilire nuove norme nazionali tecniche (comma 3) e sono disciplinate le modalità di presentazione della bozza di nuova norma per l'analisi preventiva da parte della Commissione europea e dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) (comma 4). Resta comunque garantita all'ANSFISA, laddove devono essere poste in essere misure preventive d'urgenza, la possibilità di adottare e applicare una nuova norma, senza preliminarmente notificare (comma 5). I commi 6, 8, 9 e 10 disciplinano il regime di notifica delle norme nazionali tecniche alla Commissione, mentre il comma 7 dispone che il MIT, per il tramite dell'ANSFISA, assicuri la facile accessibilità e la massima pubblicità delle vigenti norme nazionali tecniche, nonché l'utilizzo di un linguaggio redazionale che ne garantisca la semplicità espositiva.

#### **Articolo 8 Sistemi di gestione della sicurezza**

La norma, al comma 1, istituisce l'obbligo per i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie di elaborare i propri "sistemi di gestione della sicurezza (SGS)", per garantire il controllo della propria parte di sistema ed il miglioramento della sicurezza (tale disposizione era già prevista nella precedente direttiva e pertanto nel D.Lgs. n. 162/2007 e ss.mm.ii.). I commi da 2 a 9 definiscono le caratteristiche ed il contenuto degli SGS, ad eccezione del comma 4 che prevede che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie devono fare una valutazione dei rischi connessi alla loro attività ed includere nell'SGS qualsiasi altro elemento necessario a coprire i rischi per la sicurezza. Il comma 10 dispone che, entro il 31 maggio di ogni anno, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'ANSFISA una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno solare precedente.

### **CAPO III**

#### **CERTIFICATO E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA**

#### **Articolo 9 Certificato di sicurezza unico**

La norma dispone (comma 1) che l'accesso all'infrastruttura ferroviaria è consentito solo alle imprese ferroviarie in possesso del "certificato di sicurezza unico" che specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie e l'area di esercizio. Il certificato fornisce la prova che l'impresa ferroviaria ha un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista (comma 2). Il comma 3 prevede che nella domanda di certificato di sicurezza unico, l'impresa ferroviaria precisa il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e



l'area di esercizio prevista. Tale domanda deve essere accompagnata da un fascicolo contenente le prove documentali che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza e che la stessa soddisfa i requisiti previsti dalle pertinenti norme nazionali notificate a norma dell'articolo 7. Tutte le trasmissioni devono avvenire tramite un sistema informatico centralizzato europeo gestito dall'ERA, chiamato "sportello unico" (One Stop Shop - OSS), di cui al **comma 4**. Il **comma 5** descrive l'attività svolta dall'ERA ai fini del rilascio del certificato di sicurezza, prevedendo il coordinamento tra ERA ed ANSFISA, nel caso in cui l'area di esercizio comprenda anche il territorio italiano. Viene, inoltre, disciplinata la procedura in caso di disaccordo tra l'ERA e l'ANSFISA sulle valutazioni propedeutiche al rilascio del certificato, che può sfociare anche in un arbitrato gestito dalla commissione di ricorso prevista presso l'ERA dall'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796 (**comma 6**). Il **comma 7** dispone che l'ERA, entro un mese dalla data di ricezione della domanda di certificato, deve comunicare all'impresa la completezza della documentazione o richiedere elementi integrativi. Nel caso in cui l'area di esercizio sia limitata al solo sistema ferroviario italiano, l'ANSFISA può rilasciare, sotto la propria responsabilità e su istanza del richiedente, un certificato di sicurezza unico (**comma 8**). In caso di decisione negativa riguardo al rilascio di un certificato di sicurezza unico, il richiedente può attivare prima una richiesta di riesame presso l'ERA o l'ANSFISA, a seconda dei casi, e poi eventualmente una procedura di ricorso dinanzi alla commissione di ricorso designata a norma dell'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796 (**comma 9**). I **commi 10 e 11** disciplinano i casi del rilascio, rispettivamente da parte dell'ERA e dell'ANSFISA, di un certificato di sicurezza unico aggiornato che copra l'estensione dell'area di esercizio. Al **comma 12** è prevista la facoltà per ANSFISA di prescrivere la revisione dei certificati di sicurezza già rilasciati, mentre il **comma 13** prevede l'obbligo in capo all'ERA di informare ANSFISA del rilascio, rinnovo, modifica o revoca di un certificato che include aree di esercizio nel territorio italiano.

#### **Articolo 10 Cooperazione tra ANSFISA, ERA e le altre autorità nazionali preposte alla sicurezza per il rilascio dei certificati di sicurezza unici**

Il nuovo processo di rilascio del certificato di sicurezza unico di cui al precedente articolo presuppone una fattiva collaborazione tra l'ERA e l'ANSFISA che si prevede debba essere disciplinata tramite uno o più accordi di cooperazione (**comma 1**), in cui sono definiti i compiti e le condizioni per i risultati da produrre, i limiti di tempo per la loro realizzazione e una ripartizione delle tariffe (**comma 2**).

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

Al **comma 1** si prevede l'obbligo per i gestori dell'infrastruttura di ottenere una "autorizzazione di sicurezza", al fine di poter gestire e far funzionare un'infrastruttura ferroviaria in modo sicuro, rilasciata dall'ANSFISA. L'Agenzia individua i requisiti delle autorizzazioni di sicurezza e i documenti prescritti sotto forma di linee guida per la compilazione della domanda. La citata autorizzazione, che è analoga a quella prevista dalla normativa attuale (d.lgs. n. 162/2007), attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza da parte del gestore e contiene le procedure e le disposizioni per soddisfare i requisiti necessari per la progettazione, manutenzione e funzionamento, in condizioni di sicurezza, dell'infrastruttura ferroviaria. Tale autorizzazione, che può contenere limitazioni e/o prescrizioni per parti limitate dell'infrastruttura (**comma 2**), ha una validità di cinque anni e può essere rinnovata su richiesta del gestore; deve, comunque, essere aggiornata ogniqualvolta siano apportate modifiche sostanziali ai sottosistemi infrastruttura, segnalamento o energia (**comma 3**). L'ANSFISA può prescrivere la revisione dell'autorizzazione a seguito di intervenute modifiche delle norme in materia di sicurezza (**comma 4**). Il **comma 5** stabilisce in 4 mesi il limite temporale entro il quale l'ANSFISA deve decidere in merito a una domanda di autorizzazione. L'ANSFISA deve notificare all'ERA, al più presto e comunque entro due settimane, il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca delle autorizzazioni (**comma 6**) e, nel caso di infrastrutture transfrontaliere, coopera con le competenti autorità nazionali (**comma 7**). Per

il rilascio dell'autorizzazione, è prevista da parte di ANSFISA l'applicazione di diritti commisurati ai costi sostenuti (**comma 8**).

#### **Articolo 12 Accesso alle strutture di formazione**

L'ANSFISA garantisce un accesso equo e non discriminatorio alla formazione necessaria per l'esercizio dei servizi sul sistema ferroviario italiano, in particolare per il personale addetto a compiti di sicurezza essenziali (**comma 1**) e provvede al riconoscimento delle strutture di formazione del personale e a vigilare sull'attività delle medesime (**comma 2**). Tale formazione può essere presa in considerazione dalle imprese ferroviarie anche all'atto delle assunzioni di personale (**comma 3**). Le imprese ferroviarie ed i gestori dell'infrastruttura sono responsabili del livello di formazione del proprio personale incaricato di attività di sicurezza essenziali (**comma 4**).

#### **Articolo 13 Manutenzione dei veicoli**

Come già previsto dalla precedente direttiva (modifica recepita con d.lgs. n. 43/2011), ad ogni veicolo, prima del suo utilizzo sulla rete, deve essere assegnato un soggetto responsabile della manutenzione (Entity in Charge of Maintenance - ECM) (**comma 1**), il quale è registrato nel registro dei veicoli ai sensi dell'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797. In particolare l'articolo prevede a carico di questo soggetto, che deve assicurare la sicurezza dei veicoli della cui manutenzione è responsabile, l'obbligo di predisporre un sistema di manutenzione per i veicoli, disciplinandone contenuti (**comma 2**) e funzioni (**comma 3**). Sono, altresì, individuati i compiti dei soggetti responsabili della manutenzione, che sono tenuti a svolgere la propria attività previo ottenimento di apposito certificato, che viene rilasciato, da parte di un organismo accreditato o riconosciuto o da un'autorità preposta alla sicurezza, nel rispetto di specifiche condizioni (**commi 4-7**). Rispetto all'attuale quadro normativo in cui gli ECM vengono in Italia certificati da Organismi di Certificazione (OdC) riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con questo articolo si prevede al **comma 8** che gli OdC debbano essere organismi di valutazione della conformità accreditati ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008. Il passaggio all'accreditamento recepisce le indicazioni della Commissione europea che ha sempre preferito tale percorso per armonizzare i processi di valutazione. Analogamente, anche per gli organismi di valutazione della conformità di cui al Reg. (UE) n. 402/2013 si procede al passaggio dal riconoscimento all'accreditamento, al fine di uniformare i processi per le diverse qualifiche, in considerazione del fatto che i soggetti interessati sono praticamente i medesimi. Al fine di consentire all'Ente unico nazionale di accreditamento di svolgere sin da subito l'attività con le necessarie competenze, è prevista, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, la sottoscrizione di una o più convenzioni tra MIT, ANSFISA (che attualmente svolgono le attività di riconoscimento dei suddetti organismi) e l'Ente unico nazionale, al fine di gestire anche il transitorio (**comma 9**). Gli oneri derivanti dall'espletamento delle attività relative all'accreditamento sono a carico degli organismi di valutazione della conformità (**comma 10**).

#### **Articolo 14 Deroghe al sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione**

La norma prevede, al **comma 1**, che l'ANSFISA, possa identificare il soggetto responsabile della manutenzione, mediante misure alternative rispetto al sistema di manutenzione delineato dall'articolo precedente. Le citate misure alternative sono attuate mediante apposite deroghe che l'ANSFISA o l'ERA concedono all'atto della registrazione del veicolo o al momento del rilascio dei certificati di sicurezza (**comma 2**). Le deroghe devono essere indicate e motivate nella relazione annuale pubblicata dall'ANSFISA (**comma 3**).

### **CAPO IV - AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI (ANSFISA)**



## **Articolo 15 Principi che regolano l'attività dell'ANSFISA**

La norma stabilisce che l'autorità nazionale preposta alla sicurezza dell'intero sistema ferroviario italiano è l'ANSFISA. Inoltre reca disposizioni sugli aspetti organizzativi e finanziari, non dettagliati nel decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito dalla legge 16 novembre, 2018, n.130. Inoltre, poiché il citato decreto-legge non ha previsto personale aggiuntivo rispetto alla dotazione organica di ANSF in relazione ai nuovi compiti in ambito ferroviario assunti con il presente decreto di recepimento, si prevede l'utilizzo di dodici unità di personale proveniente dal MIT in possesso della necessaria competenza ed esperienza, nei limiti della dotazione organica. Per quanto riguarda le risorse finanziarie di ANSFISA, si stabilisce che le stesse sono costituite anche dalle entrate derivanti dalle attività dirette di servizio previste dal presente provvedimento in ambito ferroviario, dall'incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alle reti ferroviarie, dagli oneri per le attività istituzionali sulle reti ove non è previsto un canone di accesso, e da uno stanziamento iscritto nello stato di previsione del MIT. Si precisa che il citato incremento dei canoni di accesso era già previsto dal d.lgs. n. 162/2007 ed in virtù del presente decreto, si applica alle reti interconnesse.

## **Articolo 16 Compiti in ambito ferroviario dell'ANSFISA**

La norma definisce compiti e poteri dell'ANSFISA in ambito ferroviario, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109. In particolare, al **comma 1** si stabilisce che l'ANSFISA ha poteri di regolamentazione tecnica di settore ed opera con indipendenza di giudizio e di valutazione. Al **comma 2** sono descritti i compiti svolti dall'Agenzia e al **comma 3** si precisa che tali compiti non possono essere trasferiti o appaltati ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o soggetto appaltante (**comma 3**). Per l'assolvimento di tali compiti, l'ANSFISA può condurre ispezioni, audit e indagini e accedere a tutta la documentazione, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie. La norma prevede che tale attività può essere svolta congiuntamente al personale del MIT. Prevede, inoltre, che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è disciplinato il rilascio al personale dell'ANSFISA e del Ministero di un apposito documento che garantisce l'accesso all'infrastruttura, agli impianti e ai veicoli (**comma 4**). Il **comma 5** prevede, infine, l'obbligo a carico dell'ANSFISA di collaborare con le istituzioni e le autorità pubbliche, con particolare riferimento a quelle preposte alla regolazione economica del settore.

I

## **Articolo 17 Supervisione**

L'articolo disciplina l'attività di supervisione svolta dall'ANSFISA ed, in particolare, la verifica dell'applicazione del sistema di gestione della sicurezza da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, per monitorarne l'efficacia. Più precisamente, sono disciplinati i casi in cui l'ANSFISA constata che il titolare di un certificato di sicurezza unico non soddisfa più le condizioni per la certificazione (**comma 5**), oppure individua un rischio grave per la sicurezza (**comma 6**). La norma precisa, inoltre, che le strutture territoriali del Ministero del lavoro, competenti a garantire il monitoraggio del rispetto delle norme relative all'orario di lavoro, ai tempi di guida e di riposo dei macchinisti, cooperano con l'ANSFISA, al fine di consentire alla stessa di svolgere il ruolo di supervisore della sicurezza ferroviaria (**comma 4**). Nel caso in cui un'impresa ferroviaria esercita la propria attività in più Stati membri, si prevede che l'ANSFISA cooperi con le autorità nazionali preposte alla sicurezza (**comma 9**). I restanti commi recano disposizioni sull'invio di notifiche al fine di richiamare i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie e sull'utilizzo da parte dell'ANSFISA delle informazioni raccolte durante le attività di supervisione e dall'ERA durante la valutazione del fascicolo di cui all'articolo 10 della direttiva.





## **Articolo 18 Principi che regolano le decisioni**

La norma individua i principi ai quali deve ispirarsi l'attività decisionale dell'ANSFISA.

Il **comma 1** prevede l'obbligo di rispettare i principi di non discriminazione e trasparenza, di partecipazione delle parti interessate e di motivazione.

Il **comma 2** individua i termini entro i quali l'ANSFISA risponde alle richieste dei soggetti del sistema ferroviario, comunica le proprie richieste di informazioni e chiarimenti e adotta le proprie decisioni.

Il **comma 3** dispone che l'ANSFISA consulta tutti i soggetti e le parti interessate, ricomprendendo specificamente fra questi i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie, i fabbricanti, i fornitori di servizi di manutenzione, gli utenti e i rappresentanti del personale.

Il **comma 4** statuisce l'impugnabilità in sede giurisdizionale delle decisioni di ANSFISA.

Il **comma 5** prevede che l'ANSFISA avvii e promuova attività di cooperazione con le omologhe autorità nazionali preposte alla sicurezza, in particolare nell'ambito della rete istituita dall'ERA, per armonizzare a livello europeo, i rispettivi criteri decisionali.

## **Articolo 19 Relazione annuale**

La disposizione normativa prevede, a carico di ANSFISA, l'obbligo di pubblicare e trasmettere, entro il 30 settembre di ogni anno, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'ERA una relazione sulle attività svolte sulle reti interconnesse del sistema ferroviario italiano (**comma 1**).

Il **comma 2** elenca i diversi aspetti dei quali la citata relazione deve rendere conto, tra cui, in particolare, le modifiche sostanziali intervenute nella legislazione e nella regolamentazione nazionale in materia di sicurezza ferroviaria, rappresentando l'eventuale esigenza di apportare modifiche legislative e regolamentari nel settore di competenza.

Il **comma 3** prevede a carico di ANSFISA l'obbligo, anch'esso con cadenza annuale, di pubblicazione e comunicazione, entro il 30 settembre, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di un'ulteriore relazione riguardante le reti isolate dal punto di vista funzionale di cui all'articolo 2, comma 4. Il medesimo comma indica le informazioni essenziali che devono essere contenute nella citata relazione.

Il **comma 4** dispone che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 30 novembre di ogni anno, deve inviare al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Parlamento un rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSFISA nell'anno precedente.

## **CAPO V - INDAGINI SUGLI INCIDENTI E SUGLI INCONVENIENTI**

### **Articolo 20 Organismo investigativo nazionale, National investigation Body - NIB**

Per effetto dell'abrogazione, disposta dall'articolo 32 del presente decreto, del d.lgs. 10 agosto 2007, n. 162, che ha istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'Organismo investigativo nazionale permanente, la disposizione effettua una ricognizione dell'organizzazione e dei compiti del menzionato Organismo. In particolare, si evidenziano: a) il **comma 1** prevede l'istituzione di tale Organismo posto alle dirette dipendenze del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; b) il **comma 2** prevede che tale Organismo assolve ai propri compiti, in piena autonomia funzionale, organizzativa e contabile, con le risorse strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e che ad esso è preposto un dirigente di livello generale; c) il **comma 4**, che attribuisce allo stesso Organismo, come ulteriore compito rispetto a quelli assegnatigli dal presente decreto, la facoltà di indagare su incidenti e inconvenienti ferroviari diversi da quelli indicati nell'articolo 21 oppure su eventi sui sistemi di trasporto ad impianti fissi diversi dagli incidenti e inconvenienti ferroviari.



## **Articolo 21 Obbligo di indagine**

La disposizione disciplina l'attività principale che compete all'Organismo investigativo nazionale, che si sostanzia nell'obbligo, a seguito di gravi incidenti ferroviari, di svolgere indagini con l'obiettivo di migliorare la sicurezza ferroviaria e la prevenzione di incidenti nel sistema ferroviario italiano (comma 1).

Il comma 2, attribuisce, inoltre, all'Organismo in questione la facoltà di indagare su ogni altro incidente o inconveniente, che, ancorché non abbia dato luogo a gravi incidenti ferroviari, comunque ne sarebbe potuto essere causa. La norma individua una serie di elementi di cui l'Organismo investigativo deve tener conto per determinarsi ad effettuare o meno un'indagine al riguardo.

Il comma 3, rimette all'Organismo investigativo il potere di stabilire la portata delle indagini e le procedure da seguire, purché nel rispetto delle statuizioni di cui agli articoli 22 (Disciplina del procedimento dell'indagine) e 23 (Procedura investigativa) ed in funzione delle conclusioni che lo stesso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza.

Il comma 4, infine, precisa che le indagini svolte dall'Organismo in questione, che non si sostituiscono a quelle che competono all'Autorità giudiziaria, non hanno mai lo scopo di stabilire colpe o responsabilità.

## **Articolo 22 Disciplina del procedimento dell'indagine**

Il comma 1, fissa i principi generali nel cui rispetto deve svolgersi l'attività di indagine attribuita agli investigatori dell'Organismo investigativo nazionale, che agiscono, nei limiti del proprio mandato, in qualità di pubblici ufficiali: efficienza, celerità e indipendenza. Il medesimo comma, inoltre, dopo aver evidenziato che l'attività degli investigatori si svolge in collaborazione con quella della polizia giudiziaria ed è finalizzata ad acquisire la notizia di reato e assicurare le fonti prova, nel rispetto delle disposizioni del codice di procedura penale, precisa le attività ispettive che ad essi competono, nei limiti delle esigenze investigative, nonché le modalità di rilascio agli stessi investigatori di un apposito documento che ne attesta le funzioni ispettive.

Il comma 2 e il comma 3, disciplinano le modalità di collaborazione e coordinamento tra l'attività dell'Autorità giudiziaria e quella dell'Organismo di investigazione nazionale, avviate con riferimento al medesimo evento. Inoltre, il comma 2, nel rispetto della normativa vigente, elenca le attività consentite agli investigatori incaricati dell'attività di indagine.

Il comma 4, riconosce all'Organismo investigativo la facoltà di richiedere all'ERA tutte le informazioni, le spiegazioni e le registrazioni che ritenga opportune, quando l'indagine riguarda veicoli autorizzati dall'ERA o imprese ferroviarie certificate dalla stessa.

## **Articolo 23 Procedura investigativa**

La disposizione, che prevede il ricorso a forme di collaborazione e partecipazione fra gli Organismi investigativi degli Stati membri dell'Unione europea nei casi in cui non sia possibile stabilire in quale Stato membro si sia verificato l'incidente o l'inconveniente oppure qualora si sia verificato in un impianto o nei pressi di un impianto situato al confine fra due Stati membri, disciplina le modalità procedurali che l'Organismo deve porre in essere nello svolgimento dell'attività investigativa, scandendone una puntuale articolazione, in coerenza con i dettami della direttiva (UE) 2016/798.

## **Articolo 24 Relazioni dell'Organismo investigativo**





La disposizione prevede l'obbligo in capo all'Organismo investigativo di redigere una relazione per ogni indagine effettuata, redatta in forma adeguata alla tipologia e alla gravità dell'evento e alla pertinenza dei risultati dell'indagine, contenente eventuali raccomandazioni in materia di sicurezza (comma 1). In particolare la relazione finale deve essere pubblicata, almeno sul sito istituzionale dell'Organismo, nel più breve tempo possibile e comunque entro dodici mesi dalla data dell'evento. In ogni caso, laddove la citata relazione non possa essere perfezionata entro l'anno, entro il medesimo periodo l'Organismo investigativo è tenuto a pubblicare una dichiarazione intermedia, che dia conto dei progressi dell'indagine e delle eventuali questioni di sicurezza emerse (comma 2). Infine, stabilisce a carico dell'Organismo investigativo l'obbligo di pubblicare, entro il 30 settembre, una relazione annuale sulle indagini svolte, sulle raccomandazioni formulate e sulle azioni intraprese.

#### **Articolo 25 Informazioni da trasmettere all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA)**

Nei due commi in cui sia articolata la disposizione viene disciplinata l'attività di informazione obbligatoria che l'Organismo è tenuto ad assolvere nei confronti all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA).

#### **Articolo 26 Raccomandazioni in materia di sicurezza**

La norma definisce la valenza delle raccomandazioni adottate dall'Organismo investigativo in materia di sicurezza, i destinatari delle medesime raccomandazioni e le attività che ne derivano in capo ai destinatari.

#### **Articolo 27 Sistema di segnalazione volontaria**

L'obiettivo cui mira la norma in questione è di prevedere la possibilità di creare un sistema di segnalazione volontaria all'Organismo investigativo di eventi che potrebbero non essere stati segnalati ai sensi dell'articolo 20, comma 3, dei "quasi incidenti" e di altre informazioni in materia di sicurezza che il soggetto che effettua la segnalazione ritiene rappresentino o possano rappresentare una situazione di rischio o danno potenziale. Tale iniziativa intende recepire lo spirito del considerato (10) della direttiva stessa e si configura come strumento attuativo della cosiddetta "Safety culture", che la Commissione europea vuole incentivare con lo scopo di prevenire incidenti ed inconvenienti ferroviari. Misure analoghe sono già previste in Italia nel settore del trasporto aereo (Regolamento ANSV per il trattamento delle segnalazioni spontanee, attuativo del Reg. UE n. 376/2014).

La norma, infine, demanda all'Organismo investigativo, nel termine ivi indicato, l'adozione di provvedimenti volti a disciplinare le modalità di comunicazione delle segnalazioni volontarie, le procedure messe in atto per la protezione dei dati personali e per assicurare la tutela della fonte di informazione, le procedure per il trattamento e l'analisi delle segnalazioni volontarie e le modalità di inserimento nella banca dati.

### **CAPO VI - RETI FUNZIONALMENTE ISOLATE**

#### **Articolo 28 Certificato di idoneità all'esercizio**

La norma prevede il certificato di idoneità all'esercizio, che è necessario affinché ciascuno dei soggetti che opera sulle reti funzionalmente isolate di cui all'articolo 2, comma 4, possa svolgere le attività di propria competenza, in quanto non si applicano le disposizioni degli articoli 9 (Certificato di sicurezza unico) e 11 (Autorizzazione di sicurezza), stante la diversità dei soggetti che vi operano (potrebbe esserci il solo esercente, invece del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie), delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei veicoli e del tipo di esercizio. In particolare, prevede



che ogni soggetto che opera su tali reti debba ottenere un "certificato di idoneità all'esercizio" da parte dell'ANSFISA, che fornisce la prova che il soggetto ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista e/o di gestire e far funzionare l'infrastruttura ferroviaria in modo sicuro.

Le reti funzionalmente isolate transitano nelle competenze dell'ANSFISA ai sensi dell'articolo 15-ter del D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, come modificato dalla legge di conversione 4 dicembre 2017, n. 172, ma non è possibile applicare pienamente le disposizioni della direttiva, né quelle del d.P.R. n. 753 del 1980. Pertanto, sono stati previsti titoli autorizzativi diversi, ancorché ispirati agli stessi principi della direttiva. Il quadro normativo specifico completo e le modalità per ottenere i certificati sono stabiliti dall'ANSFISA, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, lettera bb).

#### **Articolo 29 Autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e di veicoli**

Dal momento che le reti funzionalmente isolate dal resto dell'infrastruttura ferroviaria non rientrano nel campo di applicazione del decreto di recepimento della direttiva (UE) 2016/797 (Direttiva interoperabilità), è stato necessario prevedere nel presente decreto la disciplina dell'autorizzazione dei sottosistemi che compongono l'infrastruttura e dei veicoli. Come già evidenziato nella relazione all'articolo 28, non è più possibile, infatti, applicare le disposizioni del d.P.R. n. 753 del 1980. Pertanto, è stato previsto l'obbligo di ottenere dall'ANSFISA un'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali che compongono l'infrastruttura ferroviaria, per poter poi aprire al pubblico esercizio le linee ferroviarie, e un'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli, per poter circolare su tali reti. Le modalità per ottenere le autorizzazioni sono stabilite dall'ANSFISA, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, lettera bb).

### **CAPO VII - DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI**

#### **Articolo 30 Sanzioni**

La norma disciplina le sanzioni amministrative pecuniarie previste per l'inosservanza, da parte delle imprese ferroviarie, dei gestori delle infrastrutture e degli altri soggetti del sistema ferroviario di cui all'articolo 4, comma 4, delle direttive e delle raccomandazioni adottate dall'ANSFISA in materia di gestione della circolazione ferroviaria, di funzionamento e manutenzione degli elementi del sistema ferroviario, di requisiti e qualificazione del personale impiegato in attività inerenti la sicurezza della circolazione ferroviaria, di certificati e autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma del presente decreto (**comma 1**). Al **comma 2**, si prevede l'applicazione delle sanzioni in caso di mancato adeguamento alle misure di sicurezza indicate dall'ANSFISA. Al **comma 3** sono previste sanzioni amministrative pecuniarie per la violazione, da parte dei gestori delle infrastrutture e delle imprese ferroviarie o degli altri organismi qualificati di cui all'articolo 14, comma 4, degli obblighi di fornire all'ANSFISA la necessaria assistenza tecnica, le informazioni o la documentazione richiesti.

Per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, da parte dell'ANSFISA, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui al capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689 (**comma 3**). I relativi proventi sono versati all'entrata del bilancio dello Stato (**comma 4**).

#### **Articolo 31 Disposizioni transitorie e finali**

L'articolo in questione detta disposizioni necessarie per gestire la fase transitoria fino alla piena applicazione del nuovo quadro normativo, prevedendo che:



- fino alla data di applicazione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 24, comma 2, della direttiva (UE) 2016/798, l'Organismo investigativo utilizzi per la relazione d'indagine il modello di cui all'allegato V del decreto legislativo n. 162/2007 (**comma 1**);
- fino alla data di entrata in vigore del decreto (16 giugno 2019), continuano a valere, per quanto riguarda il rilascio da parte di ANSFISA dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza, le disposizioni del d. lgs. n. 162 del 2007 e che i documenti sopra menzionati conservino validità fino alla scadenza negli stessi indicata (**comma 2**);
- al fine di garantire la continuità del servizio ferroviario sulle reti funzionalmente isolate, sia conservata la validità dei provvedimenti rilasciati dalle Autorità ed Amministrazioni competenti, in analogia a quanto disposto dal d.m. 5 agosto 2016 per le reti interconnesse. La norma indica, inoltre, le modalità per il passaggio al nuovo regime (**comma 3**);
- dall'entrata in vigore del presente decreto cessino le competenze in materia di sicurezza ferroviaria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle reti in oggetto e sui soggetti che operano su di esse, laddove in contrasto o in sovrapposizione con le competenze attribuite all'ANSFISA (**comma 4**);
- il passaggio degli organismi di valutazione della conformità al regime dell'accreditamento ai sensi dell'articolo 13, comma 8, avvenga entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto, disciplinandone la relativa attività (**comma 5**);
- nelle more della piena operatività di ANSFISA, viene assicurata la continuità operativa dall'ANSF, ai sensi dell'articolo 12, comma 19, quarto periodo, del d.l. 28 settembre 2018, n. 109, convertito con la legge. 16 novembre 2018, n. 130 (**comma 6**);
- se necessario, alle modifiche e all'aggiornamento degli allegati tecnici al presente decreto si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (**comma 7**);
- la sostituzione del comma 3, dell'articolo 12, del decreto-legge n. 109 del 2018, al fine di prevedere: a) tra i compiti e le funzioni dell'ANSFISA anche quelli di regolamentazione tecnica ad essa attribuiti dai decreti legislativi di recepimento delle direttive (UE) 2016/798 e (UE) 2016/797, rispettivamente relative alla sicurezza delle ferrovie e all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea; b) l'ANSFISA ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale, secondo quanto previsto dai citati provvedimenti di recepimento; c) per le infrastrutture transfrontaliere specializzate, che i compiti di autorità nazionale preposta alla sicurezza di cui al Capo IV della citata direttiva (UE) 2016/798 sono affidati, a seguito di apposite convenzioni nazionali, all'Agenzia o all'Autorità per la sicurezza ferroviaria del Paese limitrofo o ad apposito Organismo binazionale (**comma 8**).

### **Articolo 32 Abrogazione**

La norma, al **comma 1**, dispone l'abrogazione:

- a) dell'articolo 18 della legge 7 luglio 2016, n. 122 recante "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – legge europea 2015-2016";
- b) del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, di recepimento delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE;
- c) del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43, di recepimento della direttiva 2008/110/CE;
- d) del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 26 giugno 2015, di recepimento della direttiva 2014/88/UE pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 170 del 24 luglio 2015;
- e) del decreto 21 dicembre 2012 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di attuazione dell'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43, per l'adozione di un sistema provvisorio per la certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri ferroviari adibiti al trasporto di merci - pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 60 del 12 marzo 2013;

f) delle parole: "o ad apposito organismo binazionale", all'articolo 12, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con legge 16 novembre 2018, n. 130.

Al **comma 2**, si prevede che continuano ad applicarsi le norme tecniche adottate in attuazione dei decreti di cui al comma 1 e che restano efficaci, fino alla loro scadenza, tutti i negozi giuridici attivi e passivi posti in essere sia dall'ANSF che dall'ANSFISA prima della data di entrata in vigore del presente decreto.

Infine, al **comma 3**, viene posta a carico di ANSFISA l'adozione di tutte le misure necessarie per modificare i decreti e le linee guida da essa emanate o già emanate dall'ANSF che sono in contrasto con le disposizioni di cui al presente decreto.

### **Articolo 33 Clausola di invarianza finanziaria**

La norma statuisce che dall'attuazione delle disposizioni del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dallo stesso con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

### **Articolo 34 Entrata in vigore**

L'entrata in vigore del presente provvedimento normativo non viene fissata alla data di pubblicazione, ma al 16 giugno 2019, in quanto prima di tale data la direttiva non produce effetti pratici sul processo legato in particolare al certificato di sicurezza unico e all'autorizzazione di sicurezza. Nello specifico, solo al 16 giugno 2019 l'ERA acquisirà pieni poteri e potrà avviarsi il nuovo processo.



*ALLEGATO I - Indicatori Comuni di Sicurezza (Common Safety Indicator – CSI)*

Recepisce l'Allegato I alla direttiva ed elenca gli indicatori armonizzati relativi a: incidenti, merci pericolose, suicidi, precursori di incidenti, calcolo dell'impatto economico degli incidenti, sicurezza tecnica dell'infrastruttura e della sua realizzazione.

L'Appendice fornisce le definizioni comuni per i suddetti indicatori comuni di sicurezza e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti. E' stata recepita coerentemente alla direttiva.

*ALLEGATO II - Notifica delle Norme Nazionali di Sicurezza*

Recepisce l'Allegato II alla direttiva e individua le tipologie di norme nazionali di sicurezza notificate.

*ALLEGATO III - Requisiti e criteri di valutazione per le organizzazioni che chiedono un certificato ECM o un certificato relativo a funzioni di manutenzione esternalizzate da un soggetto responsabile della manutenzione*

Recepisce l'Allegato III alla direttiva e dettaglia i requisiti che deve possedere un soggetto per diventare ECM.



## RELAZIONE TECNICA

### Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie

Dallo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La menzionata direttiva abroga e sostituisce la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, già oggetto di varie e sostanziali modifiche. In linea con gli obiettivi della nuova direttiva, la proposta normativa, che abroga e sostituisce il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, di attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE, introduce, in particolare, un nuovo processo centralizzato a livello europeo per il rilascio del "certificato di sicurezza unico" alle imprese ferroviarie da parte dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA), o, in caso di area di esercizio esclusivamente nazionale, anche da parte dell'Autorità nazionale preposta alla sicurezza (oggi Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali – ANSFISA, di seguito anche Agenzia), istituita con il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, che succede a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi al predetto ente e ne acquisisce le risorse umane, strumentali e finanziarie.

L'Agenzia continua a svolgere in ambito ferroviario e nei limiti della dotazione organica le attività fino ad oggi attribuite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) dal citato decreto legislativo n. 162 del 2007, condividendo con l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) la competenza sul rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie.

Si sottolinea che lo schema di decreto di recepimento ricomprende, nel proprio campo di applicazione, le reti isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, fino ad oggi escluse dal decreto legislativo n. 162 del 2007 e attribuite alle competenze dell'Agenzia a decorrere dal 1° luglio 2019, in forza del decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, in coerenza con la previsione di cui all'articolo 2, paragrafo 4, della direttiva stessa. Le reti funzionalmente isolate, di cui all'articolo 2, comma 4, e di cui al Capo VI, saranno individuate, con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Tale individuazione non comporta oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica.

Per gli organismi di valutazione del rischio, ai sensi del Reg. (UE) n. 402/2013, e per quelli di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione, ai sensi del Reg. (UE) n. 445/2011, è previsto il passaggio dall'attuale regime di riconoscimento, rispettivamente da parte dell'Agenzia e del MIT, al nuovo regime di accreditamento, ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008, per il tramite dell'Ente unico nazionale di accreditamento italiano. Il passaggio all'accREDITAMENTO recepisce le indicazioni della Commissione europea che ha sempre preferito tale percorso per armonizzare i processi di valutazione.





Con il passaggio al regime dell'accreditamento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti cede la competenza in materia di riconoscimento e di vigilanza sugli organismi sopra indicati; mentre, nessuna modifica di competenze interviene con riferimento alle altre Amministrazioni dello Stato. Pertanto, per lo svolgimento delle attività previste dal decreto di recepimento, le Amministrazioni dello Stato, l'Agenzia e l'Ente unico nazionale di accreditamento provvederanno con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

In considerazione del passaggio dal regime del riconoscimento a quello dell'accreditamento, viene abrogato il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 21 dicembre 2012, pubblicato sulla G.U. 12 marzo 2013, n. 60, di attuazione dell'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43, recante l'adozione di un sistema provvisorio per la certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri ferroviari adibiti al trasporto di merci, con il quale sono state previste le tariffe dovute al MIT dai soggetti richiedenti, per l'espletamento delle attività tecnico-amministrative propedeutiche al riconoscimento. Ne consegue che i costi relativi al processo di accreditamento tramite l'Ente unico nazionale sono a carico degli organismi, senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

Il decreto reca norme ordinamentali e procedurali per le quali non si provvede ad una descrizione puntuale articolo per articolo ad eccezione delle norme che seguono.

L'articolo 15, comma 2, del decreto elenca le fonti di finanziamento già previste a legislazione vigente dal soppresso decreto legislativo n.162/2007 di cui alle lettere a), b) e d):

- a) le entrate proprie, costituite dai proventi derivanti dall'esercizio delle attività dirette di servizio previste dal presente decreto e dagli introiti previsti nel proprio regolamento;
- b) l'incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie ai gestori dell'infrastruttura, dalla data di entrata in vigore del presente decreto;
- d) uno stanziamento pari a euro 5.686.476 per l'anno 2019 e euro 7.686.476 a decorrere dall'anno 2020 iscritto su apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il medesimo comma 2 dell'articolo 15, alla lettera c) prevede che per le reti per le quali non è previsto un canone di accesso, ANSFISA fissa i criteri in base ai quali gli esercenti corrispondono alla medesima gli importi a copertura degli oneri per i servizi resi.

In aggiunta, si ricorda che l'articolo 12, comma 18, del decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, attribuisce all'Agenzia ulteriori risorse pari a € 14.100.000 per l'anno 2019 e pari a euro € 22.300.000, a decorrere dall'anno 2020, mentre il comma 332 della Legge 30 dicembre 2018, n. 145 attribuisce risorse finanziarie per un importo complessivo pari ad € 1.000.000 per l'anno 2019 e ad € 2.000.000, a decorrere dall'anno 2020 oltre a quelle previste dal comma 331 per l'assunzione di nuovo personale che ammontano ad € 2.063.891 per l'anno 2019 e ad € 8.113.523 annui a decorrere dal 2020.



L'Organismo investigativo nazionale, disciplinato al Capo V (artt. 20-27), è un organismo già esistente in quanto previsto dal decreto legislativo n.162/2007 che viene abrogato con il presente decreto.

Tale organismo è costituito dalla Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e svolge i propri compiti con le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, può chiedere l'assistenza degli organismi investigativi di altri Stati membri o dell'ERA nell'ambito degli stanziamenti già disponibili.

L'Organismo investigativo può istituire e mantenere un sistema per la raccolta e l'elaborazione delle segnalazioni volontarie, utilizzando le risorse a legislazione vigente.

Per lo svolgimento delle proprie attività la Direzione Generale per le investigazioni, al netto delle risorse previste per coprire il costo del personale, dispone a legislazione vigente delle risorse iscritte sull'apposito capitolo 1219 (circa 114 mila euro) dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Pertanto, per lo svolgimento dei compiti previsti si provvede nei limiti delle risorse finanziarie, strumentali e umane disponibili a legislazione vigente.

Con riferimento all'articolo 28 relativo alle reti funzionalmente isolate, il certificato di idoneità all'esercizio è da rilasciarsi, per i gestori e le imprese di tali reti, previa istruttoria tecnica sul sistema di gestione della sicurezza e sull'organizzazione, evidenziando che lo stesso potrà essere rilasciato, con specifiche prescrizioni tecniche (ad esempio limitazioni di velocità, riduzione di capacità di traffico, o altro), anche in assenza di adeguamenti tecnici delle linee e del materiale rotabile che comunque sono in corso.

Il comma 3 del medesimo articolo 28 prevede che agli eventuali oneri per l'adeguamento infrastrutturale connesso al rilascio del certificato, o conseguenti alle prescrizioni in esso contenuto, si provveda con le risorse iscritte nel bilancio dello Stato a legislazione vigente, che potranno essere integrate in sede di riparto del Fondo di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 145 del 30 dicembre 2018 nell'ambito della quota attribuita al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Si segnala che è stata attivata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una procedura istruttoria volta ad individuare gli interventi prioritari per adeguare le ferrovie isolate al nuovo regime di sicurezza e alcuni interventi infrastrutturali sono già avviati. A seguito delle istanze formulate dalle Regioni interessate, sono stati ammessi a finanziamento gli interventi riguardanti l'implementazione di sistemi tecnologici con particolare riferimento, ad esempio, all'installazione di sistemi di controllo della marcia del treno e alla messa in sicurezza dei passaggi a livello.

Gli investimenti, attualmente previsti ammessi a contributo trovano copertura:

- per 338 milioni di euro sul capitolo 7431 dello stato di previsione del Bilancio del Ministero delle infrastrutture e trasporti (il relativo piano di riparto ha acquisito l'intesa in Conferenza Stato Regioni il 1 agosto 2018);
- per 60 milioni di euro (ferrovia circumetnea) sul capitolo 7150, piano gestionale 2, dello stato di previsione del Bilancio del Ministero delle infrastrutture e trasporti;
- per 66,61 milioni di euro sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 – Asse F (FSC) - Delibera Cipe 54/2016;



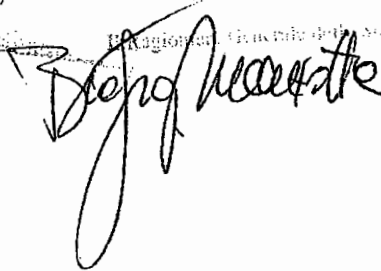
- per 387 milioni di euro sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 – Asse B e C (FSC) -  
Delibera Cipe 54/2016.

Si tratta, quindi, di un percorso *in progress* volto ad innalzare il livello di sicurezza con le risorse previste a tali scopi per le reti isolate cui non si applica interamente la disciplina nazionale.

L'articolo 30 dispone le sanzioni da comminare in caso di inosservanza del presente decreto e prevede che i relativi proventi siano versati all'entrata del bilancio dello Stato.

L'articolo 33 contiene infine la clausola di invarianza finanziaria, secondo la quale dall'attuazione delle disposizioni del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e le Amministrazioni interessate provvederanno all'adempimento dei compiti ivi previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli  
effetti dell'art. 17, comma 1, della legge 31 dicembre 2012 n. 220  
avuto esito

~~POSITIVO~~ ~~UNICO~~  
Ragione del contratto del 2018  


15 FEB. 2019

