

ferroviaria principale dell'Unione europea e per il quale il soddisfacimento dei requisiti di cui all'articolo 13, comma 2, è garantito da accordi internazionali con Paesi terzi;

c) carri merci e carrozze passeggeri in uso condiviso con Paesi terzi il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione europea;

d) attrezzature militari e trasporti speciali che necessitano di un'autorizzazione specifica dell'ANSFISA prima della loro messa in servizio. In tal caso sono concesse deroghe per periodi non superiori ai cinque anni.

2. Le misure alternative di cui al comma 1 sono attuate mediante specifiche deroghe concesse dall'ANSFISA o dall'ERA all'atto della registrazione dei veicoli a norma dell'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797, per quanto riguarda l'identificazione del soggetto responsabile della manutenzione, ovvero al momento del rilascio di certificati di sicurezza unici e di autorizzazioni di sicurezza a imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura a norma degli articoli 9 e 11, per quanto riguarda l'identificazione o la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione.

3. Le deroghe di cui al comma 2 sono identificate e motivate nella relazione annuale di cui all'articolo 19.

Capo IV

Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA)

Art. 15

Principi che regolano l'attività
e il funzionamento dell'ANSFISA

1. Nei limiti della propria dotazione organica, il funzionamento dell'ANSFISA, per le funzioni in ambito ferroviario è assicurato anche con l'utilizzazione di un numero non superiore a dodici unità di personale proveniente dai ruoli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in regime di comando,

in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità ed esperienza necessari per l'espletamento delle funzioni assegnate.

2. L'ANSFISA utilizza anche gli immobili precedentemente in uso da parte di ANSF, con contratti, convenzioni e accordi stipulati ai sensi del decreto legislativo n. 162 del 2007. Al funzionamento dell'ANSFISA si provvede anche nei limiti delle seguenti risorse:

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.

Tali entrate sono riscosse direttamente dall'ANSFISA e vengono destinate all'implementazione delle attività e delle dotazioni istituzionali;

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. I gestori delle infrastrutture erogano all'ANSFISA l'importo corrispondente al suddetto incremento dei canoni in due rate semestrali, nei mesi di maggio e novembre, sulla base della programmazione annuale dei traffici. Con la prima rata dell'anno successivo viene conguagliato l'importo relativo all'esatto consuntivo dell'anno precedente. Entro il 28 febbraio di ciascun anno, i gestori presentano ad ANSFISA la dichiarazione dei pagamenti previsti per l'anno corrente e per i due anni successivi;

c) per le reti per le quali non è previsto un canone di accesso, ANSFISA fissa i criteri in base ai quali gli esercenti corrispondono gli importi alla medesima a copertura degli oneri per i servizi resi.

Tali oneri sono determinati in relazione alla natura della rete interessata e rispondono a criteri di trasparenza, equità, pertinenza ed efficienza. Inoltre, nella determinazione degli oneri medesimi, l'ANSFISA consulta gli enti pubblici territoriali competenti e, per gli aspetti di competenza, l'Autorità di regolazione dei trasporti;

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.

Art. 16

Compiti in ambito ferroviario dell'ANSFISA

1. L'ANSFISA, coerentemente con quanto previsto dall'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, è preposta alla sicurezza del sistema ferroviario italiano, ha poteri di regolamentazione tecnica di settore e detta, in conformità con le disposizioni dell'Unione europea e con quelle assunte dall'ERA, i principi e i criteri per la sicurezza del sistema ferroviario, operando con indipendenza di giudizio e di valutazione, nel rispetto della normativa dell'Unione europea e nazionale in materia. L'ANSFISA è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente o appaltante e qualsiasi soggetto che aggiudica appalti pubblici di servizi e promuove il miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario tenendo conto in modo organico dell'integrazione di tutti i sottosistemi coinvolti nella realizzazione e nella gestione della sicurezza ferroviaria.

2. Con specifico riferimento al settore ferroviario, l'ANSFISA, tenuto conto di quanto stabilito dall'articolo 7, comma 3, è incaricata di svolgere i seguenti compiti:

a) promuovere il riordino e sovrintendere all'emanazione di norme tecniche e standard anche con riguardo al trasporto di merci e passeggeri, anche su proposta motivata dei soggetti di cui all'articolo 4, nonché vigilare sulla relativa applicazione;

b) controllare, promuovere e, se necessario disporre, che i gestori delle infrastrutture e le imprese ferroviarie emanino disposizioni e prescrizioni di esercizio, in coerenza con il quadro normativo nazionale di cui alla lettera a);

c) stabilire i principi e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari in ordine all'emanazione delle disposizioni di cui alla lettera b);

d) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra, costitutivi del sistema ferroviario, a norma del decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;

e) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo a

norma del decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;

f) coadiuvare l'ERA nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca delle autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo a norma dell'articolo 21, comma 5, della direttiva (UE) 2016/797 e delle autorizzazioni del tipo di veicoli a norma dell'articolo 24 della medesima direttiva;

g) supervisionare che sul territorio nazionale i componenti di interoperabilità siano conformi ai requisiti essenziali fissati nel decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;

h) assicurare che la numerazione dei veicoli sia stata assegnata a norma del decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;

i) coadiuvare l'ERA nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca dei certificati di sicurezza unici rilasciati a norma dell'articolo 10, comma 5, della direttiva (UE) 2016/798;

l) rinnovare, modificare e revocare i certificati di sicurezza unici da essa rilasciati a norma dell'articolo 9, comma 8;

m) rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni di sicurezza rilasciate a norma dell'articolo 11;

n) garantire la supervisione delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 17;

o) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le licenze di conduzione treni a norma del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247;

p) adottare senza ritardo le necessarie decisioni, qualora abbia un valido motivo per ritenere che un soggetto responsabile della manutenzione non soddisfi i requisiti previsti dalla normativa vigente, dandone comunicazione a tutti i soggetti interessati;

q) verificare che l'applicazione delle disposizioni e delle prescrizioni tecniche relative al funzionamento e alla manutenzione dei sottosistemi costitutivi del sistema ferroviario avvenga conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;

r) rilasciare, su richiesta dell'interessato, l'autorizzazione all'utilizzo di un'applicazione generica dopo aver verificato le attività effettuate dall'organismo indipendente ferroviario prescelto dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nell'Unione europea, dall'ente appaltante, dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura interessato;

s) verificare che i veicoli siano debitamente immatricolati e che le informazioni in materia di sicurezza contenute nei registri dei veicoli e dell'infrastruttura, istituiti a norma degli articoli 47 e 49 della

direttiva (UE) 2016/797, siano complete e aggiornate;

t) tenere e aggiornare il registro nazionale dei veicoli di cui al decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;

u) compiere attività di studio, ricerca e approfondimento in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, anche recependo indicazioni emergenti dalle indagini e dalle procedure svolte dall'organismo investigativo nazionale sugli incidenti e gli inconvenienti ferroviari per il miglioramento della sicurezza; svolgere attività di consultazione in materia di sicurezza ferroviaria a favore di pubbliche amministrazioni e attività propositiva anche nei confronti del Parlamento in vista della approvazione di norme di legge atte a promuovere livelli più elevati di sicurezza delle ferrovie;

v) formulare proposte e osservazioni relative a problemi della sicurezza ferroviaria ad ogni soggetto o autorità competente;

z) impartire, ai gestori delle infrastrutture, alle imprese ferroviarie, e se del caso agli altri soggetti di cui all'articolo 4, direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza, nonché in ordine ad accorgimenti e procedure necessarie ovvero utili al perseguimento della sicurezza ferroviaria;

aa) svolgere i compiti di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128, per le ferrovie turistiche e vigilare sulla sicurezza nel rispetto di quanto da essa stessa stabilito ai sensi degli articoli 6 e 7 della medesima legge e del presente decreto;

bb) svolgere i compiti derivanti dall'articolo 15-ter del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, per le reti funzionalmente isolate e rilasciare i certificati e le autorizzazioni di cui al Capo VI. A tal fine, l'ANSFISA valuta le misure mitigative o compensative proposte dai richiedenti sulla base di una analisi del rischio che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del tipo di esercizio. Inoltre, con atti propri da emanare entro il 30 giugno 2019, l'ANSFISA disciplina per tali reti:

1) le modalità per ottenere da parte dei soggetti che operano sull'infrastruttura il necessario certificato di cui al Capo VI per lo svolgimento delle proprie funzioni;

2) le modalità applicative degli articoli 6, 8, 13 e 17, tenendo conto dei soggetti che vi operano, delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei veicoli e del tipo di esercizio;

3) le modalità applicative dei pertinenti CSM di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016;

4) tutti gli aspetti legati all'ottenimento dell'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi

strutturali e dei veicoli di cui al Capo VI;

5) le abilitazioni del personale con mansioni di sicurezza;

6) i principi di sicurezza e gli standard tecnici applicabili su tali reti;

7) le modalità di registrazione dei veicoli in un apposito registro informatico;

cc) riconoscere gli Organismi indipendenti ferroviari (OIF) definiti all'articolo 3, lettera rr);

dd) svolgere le attività di cui al decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria con riguardo agli organismi di valutazione della conformità;

ee) partecipare alle attività che si svolgono nell'ambito dell'Unione europea e internazionale, nelle materie di competenza, e fornire qualificato supporto tecnico alle strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con competenze nei medesimi ambiti;

ff) disciplinare le modalità di circolazione di particolari categorie di veicoli che circolano sull'infrastruttura ricadente nell'ambito di applicazione del presente decreto, compresi i veicoli storici;

((ff-bis) svolgere i compiti derivanti dal decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35)).

3. Per lo svolgimento dei compiti di cui al comma 2, che comunque non possono essere trasferiti o appaltati ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o soggetto appaltante, l'ANSFISA può chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di gestori delle infrastrutture e imprese ferroviarie o altri organismi qualificati. Gli eventuali costi derivanti rientrano nelle spese di funzionamento dell'ANSFISA.

4. L'ANSFISA, per l'assolvimento dei propri compiti, può condurre le ispezioni, gli audit e le indagini che dovesse ritenere necessarie e accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, nonché, ove necessario, dei soggetti di cui all'articolo 4. Tale attività può essere svolta congiuntamente al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, all'uopo designato, ferme restando le rispettive competenze e responsabilità. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti disciplina, con proprio decreto, le modalità di rilascio al personale dell'ANSFISA e del Ministero medesimo di un documento che garantisce l'accesso incondizionato all'infrastruttura, agli impianti e ai veicoli. Detto documento non costituisce titolo di viaggio ed è utilizzato durante le suddette attività.

5. L'ANSFISA collabora con le istituzioni e le autorità pubbliche, comprese quelle preposte alla

regolazione economica del settore.

Art. 17

Supervisione

- 1.** L'ANSFISA vigila sul rispetto, da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, dell'obbligo permanente di usare un sistema di gestione della sicurezza, di cui all'articolo 8. A tal fine e per la supervisione di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/798, l'ANSFISA applica i principi enunciati nel pertinente CSM provvedendo affinché le attività di supervisione comprendano, in particolare, la verifica dell'applicazione, da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, del sistema di gestione della sicurezza, per monitorarne l'efficacia, di singoli elementi o di elementi parziali del sistema di gestione della sicurezza, fra cui le attività operative, i servizi di manutenzione, la fornitura di materiale e il ricorso a imprese appaltatrici, per monitorarne l'efficacia, nonché dei pertinenti CSM di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798. Le relative attività di supervisione si applicano anche ai soggetti responsabili della manutenzione, nel caso in cui questi siano anche imprese ferroviarie o gestori infrastruttura.
- 2.** Almeno due mesi prima dell'inizio di qualsiasi nuova attività di trasporto ferroviario, le imprese ferroviarie ne informano l'ANSFISA per consentire a quest'ultima di pianificare le attività di supervisione. Le imprese ferroviarie forniscono inoltre una ripartizione delle categorie di personale e dei tipi di veicoli.
- 3.** Il titolare di un certificato di sicurezza unico informa senza indugio l'ANSFISA in merito ad ogni modifica rilevante rispetto alle informazioni che hanno portato al rilascio del certificato stesso.
- 4.** Il monitoraggio del rispetto delle norme relative all'orario di lavoro, ai tempi di guida e di riposo dei macchinisti è garantito dalle competenti strutture territoriali del Ministero del lavoro e delle politiche sociali che cooperano con l'ANSFISA al fine di consentire a quest'ultima di svolgere il proprio ruolo di

supervisione della sicurezza ferroviaria.

5. Se l'ANSFISA constata che il titolare di un certificato di sicurezza unico non soddisfa più le condizioni per la certificazione, chiede all'ERA di limitare o revocare tale certificato. Tutte le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza sono informate immediatamente dall'ERA che, se decide di limitare o revocare il certificato di sicurezza unico, invia la propria motivata decisione. In caso di disaccordo tra l'ERA e l'ANSFISA si applica la procedura di arbitrato di cui all'articolo 9, comma 6. Se da questa risulta che il certificato di sicurezza unico non è né limitato né revocato le misure di sicurezza temporanee di cui al comma 6 sono sospese. Qualora sia stata l'ANSFISA a rilasciare il certificato di sicurezza unico a norma dell'articolo 9, comma 8, essa può limitare o revocare detto certificato motivando la propria decisione e informandone l'ERA. Il soggetto al quale l'ERA o l'ANSFISA abbiano limitato o revocato il certificato, ha il diritto di proporre ricorso a norma dell'articolo 9, comma 9.

6. Se, durante le attività di supervisione, l'ANSFISA individua un rischio grave per la sicurezza può in qualsiasi momento disporre misure di sicurezza temporanee, anche limitando o sospendendo immediatamente le relative operazioni. Se il certificato di sicurezza unico è stato rilasciato dall'ERA, l'ANSFISA la informa immediatamente e fornisce le prove a sostegno della sua decisione. Se l'ERA riscontra che il titolare di un certificato non soddisfa più le condizioni di certificazione limita o revoca immediatamente tale certificato. Se l'ERA riscontra che le misure applicate dall'ANSFISA sono sproporzionate può chiederle di revocare o di adattare tali misure. L'ERA e l'ANSFISA cooperano al fine di raggiungere una valutazione mutuamente accettabile e se necessario coinvolgono anche l'impresa ferroviaria nel processo. Qualora quest'ultima procedura fallisca le misure temporanee poste in essere dall'ANSFISA restano in vigore. La decisione dell'ANSFISA concernente le misure di sicurezza temporanee è soggetta a sindacato giurisdizionale ai sensi dell'articolo 18, comma 4. Se la durata di una misura di sicurezza temporanea è superiore a tre mesi, l'ANSFISA chiede all'ERA di limitare o revocare il certificato di sicurezza unico e si applica la procedura di cui al comma 5.

7. L'ANSFISA sottopone a supervisione i sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra, e ne controlla la conformità con i requisiti essenziali. Se ritiene che il gestore dell'infrastruttura titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni,

l'ANSFISA limita o revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione. In caso di infrastrutture transfrontaliere, l'ANSFISA realizza le proprie attività di supervisione in cooperazione con le altre autorità nazionali preposte alla sicurezza competenti.

8. Nel sottoporre a supervisione l'efficacia dei sistemi di gestione della sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, l'ANSFISA può tener conto delle prestazioni in termini di sicurezza dei soggetti di cui all'articolo 4, comma 4, del presente decreto e, se del caso, dei centri di formazione di cui al decreto legislativo n. 247 del 2010, nella misura in cui le loro attività abbiano un impatto sulla sicurezza ferroviaria. Il presente comma si applica fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 4, comma 3, del presente decreto.

9. Nel caso in cui un'impresa ferroviaria eserciti la sua attività in più Stati membri, l'ANSFISA coopera con le autorità nazionali preposte alla sicurezza coinvolte per coordinare le proprie attività di supervisione, al fine di garantire la condivisione di informazioni essenziali sull'impresa ferroviaria in questione, in particolare per quanto riguarda i rischi noti e le prestazioni della stessa in materia di sicurezza. L'ANSFISA comunica tali informazioni anche alle altre autorità nazionali preposte alla sicurezza e all'ERA se constata che l'impresa ferroviaria non adotta le necessarie misure di controllo del rischio. Tale cooperazione garantisce che l'attività di supervisione abbia una copertura sufficiente e che siano evitate duplicazioni delle ispezioni e degli audit. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza coinvolte possono elaborare insieme un piano di supervisione congiunto al fine di assicurare che gli audit e le altre ispezioni siano effettuati regolarmente, tenendo conto del tipo e della portata delle attività di trasporto in ciascuno degli Stati membri interessati.

10. L'ANSFISA può inviare notifiche al fine di richiamare i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, in caso di non conformità agli obblighi di cui al comma 1.

11. L'ANSFISA utilizza le informazioni raccolte dall'ERA durante la propria valutazione del fascicolo di cui all'articolo 10, comma 5, lettera a), della direttiva (UE) 2016/798, ai fini della supervisione di un'impresa ferroviaria dopo il rilascio del certificato di sicurezza unico, nonché quelle raccolte durante la procedura di autorizzazione di sicurezza a norma dell'articolo 11, ai fini della supervisione del gestore dell'infrastruttura.

12. Ai fini del rinnovo dei certificati unici di sicurezza rilasciati a norma dell'articolo 9, comma 8, e delle autorizzazioni di sicurezza, l'ANSFISA utilizza le informazioni raccolte durante le attività di supervisione.

13. L'ANSFISA collabora con l'ERA al fine di adottare le disposizioni necessarie per coordinare e garantire lo scambio di tutte le informazioni di cui ai commi 10, 11 e 12.

Art. 18

Principi che regolano le decisioni

- 1.** L'ANSFISA svolge i propri compiti in modo non discriminatorio e trasparente, acquisendo il parere delle parti interessate e motivando le proprie decisioni.
- 2.** L'ANSFISA risponde entro trenta giorni a tutte le richieste dei soggetti del sistema ferroviario, comunica le proprie richieste senza indugio ai medesimi soggetti e adotta tutte le proprie decisioni nei quattro mesi successivi alla trasmissione da parte del richiedente di tutte le informazioni pertinenti.
- 3.** L'ANSFISA consulta tutti i soggetti e le parti interessate, compresi i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie, i fabbricanti, i fornitori di servizi di manutenzione, gli utenti e i rappresentanti del personale.
- 4.** Le decisioni dell'ANSFISA sono soggette a sindacato giurisdizionale di fronte all'autorità giudiziaria competente.
- 5.** L'ANSFISA avvia e promuove attività di cooperazione con le omologhe autorità nazionali preposte alla sicurezza, in particolare nell'ambito della rete istituita dall'ERA, al fine di armonizzare i loro criteri decisionali in tutta l'Unione europea.

Art. 19

Relazione annuale

- 1.** L'ANSFISA pubblica annualmente una relazione sulle attività svolte nell'anno precedente sulle reti interconnesse del sistema ferroviario italiano e la trasmette, entro il 30 settembre, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'ERA.
- 2.** La relazione di cui al comma 1 rende conto dei seguenti aspetti:

 - a) evoluzione della sicurezza ferroviaria, compresa una sintesi a livello nazionale dei CSI, a norma dell'articolo 5, comma 1;
 - b) modifiche sostanziali intervenute nella legislazione e nella regolamentazione nazionale in materia di sicurezza ferroviaria, rappresentando, nel rispetto delle norme sulla produzione delle fonti, l'eventuale esigenza di apportare modifiche legislative e regolamentari nel settore di competenza, ulteriori rispetto all'ambito di cui all'articolo 7 commi 1 e 2;
 - c) evoluzione della certificazione di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza;
 - d) risultati ed esperienza acquisita in relazione alla supervisione dell'attività dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, compresi il numero e l'esito delle ispezioni e degli audit;
 - e) deroghe decise a norma dell'articolo 14;
 - f) esperienza acquisita dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura nell'applicare i pertinenti CSM.
- 3.** Con riferimento alle reti isolate dal punto di vista funzionale di cui all'articolo 2, comma 4, l'ANSFISA pubblica annualmente una relazione sulle attività svolte nell'anno precedente, e la trasmette, entro il 30 settembre, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale relazione contiene quantomeno informazioni circa l'evoluzione della sicurezza ferroviaria, delle certificazioni e delle autorizzazioni di cui al Capo VI, nonché i risultati e l'esperienza acquisita in relazione alla supervisione dell'attività dei soggetti che operano su tali reti, compresi il numero e l'esito delle ispezioni e degli audit.
- 4.** Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 30 novembre di ogni anno, trasmette al Presidente del Consiglio dei ministri e al Parlamento la relazione sull'attività svolta dall'ANSFISA, relativamente all'anno precedente.

Capo V

Indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti

Art. 20

Organismo investigativo nazionale

1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti opera l'Organismo investigativo nazionale, di seguito «Organismo investigativo», costituito **((da un ufficio dirigenziale di livello non generale tra quelli della))** Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime prevista dal vigente regolamento di organizzazione dello stesso Ministero. Al fine di garantirne la piena autonomia funzionale, l'Organismo investigativo è posto alle dirette dipendenze del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e non rientra tra gli uffici di diretta collaborazione.

2. L'Organismo investigativo assolve ai propri compiti in piena autonomia funzionale, organizzativa e contabile, con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'Organismo investigativo, al quale è preposto quale responsabile **((un dirigente di livello non generale della Direzione generale))** di cui al comma 1, si articola in un numero massimo di tre uffici di livello dirigenziale non generale. L'Organismo investigativo è indipendente dall'ANSFISA, da qualsiasi gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria, organismo preposto alla determinazione dei diritti, organismo preposto alla ripartizione delle capacità e organismo di valutazione della conformità, da qualsiasi ente di regolamentazione delle ferrovie, nonché da qualsiasi altro soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con i compiti assegnati all'Organismo investigativo. Gli investigatori incaricati sono dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed esperti esterni designati dall'Organismo investigativo e godono delle garanzie di indipendenza necessarie, disciplinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

3. L'ANSFISA, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie hanno l'obbligo di segnalare immediatamente all'Organismo investigativo, tutti gli incidenti e inconvenienti che si verificano nel sistema ferroviario e di fornire tutte le informazioni disponibili. Ove ne ricorrano i presupposti, le segnalazioni sono aggiornate non appena diventino disponibili le informazioni mancanti.

Nelle ventiquattro ore successive essi provvedono inoltre a dar seguito alla segnalazione con un sommario rapporto descrittivo dell'incidente o dell'inconveniente. Sulla base delle segnalazioni ricevute relative a un incidente o a un inconveniente, l'Organismo investigativo valuta se avviare l'indagine entro due mesi dal ricevimento della segnalazione, nominando gli investigatori preposti all'indagine medesima.

4. Oltre ai compiti assegnatigli dal presente decreto, l'Organismo investigativo può 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.

5. Ai sensi dell'articolo 15-ter, comma 4, lettera

a) del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, l'Organismo investigativo provvede ad effettuare le investigazioni anche sugli incidenti occorsi sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario e adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché sugli incidenti che si verificano sui sistemi di trasporto ad impianti fissi, applicando i criteri e le procedure di investigazione definiti al presente Capo.

6. Ferme restando le specifiche competenze del Nucleo investigativo antincendi del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, l'Organismo investigativo può avvalersi anche dei corpi tecnici dello Stato e di altre organizzazioni specializzate, sulla base di apposite convenzioni. Inoltre, se necessario e purché non ne sia compromessa l'indipendenza, può richiedere l'assistenza degli organismi investigativi di altri Stati membri o dell'ERA, per consulenze o ispezioni tecniche, analisi o valutazioni.

7. L'Organismo investigativo istituisce, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, un elenco di esperti in materia di tecnica e normativa ferroviaria indipendenti dai gestori dell'infrastruttura, dalle imprese ferroviarie e dall'ANSFISA, anche esterni all'Amministrazione, che, in caso di incidenti,

incidenti gravi e inconvenienti, possano essere individuati per svolgere il ruolo di investigatori incaricati. Gli esperti esterni possono provenire dall'Università, dal Genio ferrovieri o avere maturato esperienze specifiche quali dipendenti non più in servizio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di imprese ferroviarie, gestori delle infrastrutture, aziende costruttrici, soggetti responsabili della manutenzione od organismi di valutazione della conformità. Al fine di poter garantire l'accesso alle migliori e più alte specializzazioni, l'incarico di investigatore è compatibile col regime di tempo pieno eventualmente svolto dagli esperti nella loro attività principale. L'incarico di investigatore è conferito agli esperti esterni previa verifica dei requisiti previsti dall'articolo 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni e dal decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39 per quanto attiene l'assenza di conflitto di interesse, l'inconferibilità e l'incompatibilità connessi all'incarico assegnato.

8. L'Organismo investigativo procede con gli organismi analoghi degli altri Stati membri ad un attivo scambio di opinioni e di esperienze al fine di sviluppare metodi investigativi comuni, elaborare principi comuni di sorveglianza sull'attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza e di adeguamento al progresso tecnico e scientifico. L'Organismo investigativo partecipa alle attività degli organismi di coordinamento europei e, nei limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio, a seminari tecnici e conferenze di settore nazionali e internazionali. Con il sostegno dell'ERA, collabora inoltre, alla definizione del programma di valutazione di cui all'articolo 38, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796, e vi partecipa in modo da monitorarne l'efficacia e l'indipendenza. L'Organismo investigativo pubblica sulla propria pagina del sito web del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il programma comune di valutazione ed i relativi criteri di revisione e una relazione annuale sul programma, in cui siano messi in evidenza i punti di forza individuati e le proposte di miglioramento. Le relazioni sulla valutazione inter pares sono fornite a tutti gli organismi investigativi e all'ERA, secondo le modalità definite nel programma stesso. Tali relazioni sono pubblicate su base volontaria.

Art. 21

Obbligo di indagine

1. L'Organismo investigativo, a seguito di incidenti gravi, svolge indagini con l'obiettivo di migliorare la sicurezza ferroviaria e la prevenzione di incidenti nel sistema ferroviario italiano.

2. Oltre che sugli incidenti gravi, l'Organismo investigativo può indagare sugli incidenti e sugli inconvenienti che, in simili circostanze, avrebbero potuto determinare incidenti gravi, tra cui in particolare guasti tecnici ai sottosistemi di natura strutturale o ai componenti di interoperabilità del sistema ferroviario italiano.

L'Organismo investigativo decide se indagare in merito ad un siffatto incidente o inconveniente tenendo conto dei seguenti elementi:

- a) gravità dell'incidente o inconveniente;
- b) riconducibilità ad una serie di altri incidenti o inconvenienti pertinenti al sistema nel suo complesso;
- c) impatto dell'evento sulla sicurezza ferroviaria;
- d) richieste dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dell'ANSFISA o delle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. La portata delle indagini e le procedure da seguire sono stabilite dall'Organismo investigativo, tenendo conto degli articoli 22 e 23 ed in funzione delle conclusioni che esso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza.

4. L'indagine non è sostitutiva di quelle che potrebbero essere svolte in merito dall'Autorità giudiziaria e non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità.

Art. 22

Disciplina del procedimento dell'indagine

1. Gli investigatori incaricati di un'indagine svolgono il proprio compito nel modo più efficiente e nel più

breve tempo possibile e agiscono, nei limiti del proprio mandato, in qualità di pubblici ufficiali, conducendo l'indagine in modo indipendente rispetto ad ogni eventuale inchiesta relativa a procedimenti penali pendenti sui medesimi fatti. L'attività degli investigatori è svolta in collaborazione con quella della polizia giudiziaria per acquisire la notizia di reato e assicurare le fonti di prova, secondo quanto stabilito dal codice di procedura penale. Ferme restando le disposizioni di cui al comma 2, ai soli fini dell'indagine, gli investigatori possono accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, nonché, ove necessario, dei soggetti di cui all'articolo 4. Con successivo atto dell'Organismo investigativo è disciplinato il rilascio agli investigatori incaricati di un documento che garantisce ad essi l'accesso all'infrastruttura, agli impianti e ai veicoli, specificandone le modalità.

2. Nei casi in cui l'Autorità giudiziaria avvia un procedimento a seguito di un evento nel quale si ravvisino ipotesi di reato, la stessa Autorità autorizza gli investigatori incaricati a svolgere i compiti di cui al presente comma, assicurando la piena collaborazione tra gli investigatori incaricati dall'Organismo e le Autorità responsabili delle inchieste giudiziarie. Gli investigatori possono, previa espressa autorizzazione dell'Autorità giudiziaria procedente, accedere tempestivamente alle informazioni e alle prove pertinenti per l'indagine nelle modalità e nei limiti indicati dalla stessa Autorità giudiziaria. In particolare, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente, è consentito agli investigatori autorizzati di:

- a) accedere immediatamente al luogo dell'incidente o dell'inconveniente nonché al materiale rotabile coinvolto, alla relativa infrastruttura e agli impianti di segnalamento e di controllo del traffico;
- b) ottenere immediatamente un elenco degli indizi e la rimozione sotto controllo di rottami, impianti o componenti dell'infrastruttura a fini di esame o di analisi;
- c) acquisire senza limitazioni, e utilizzare, il contenuto dei registratori di bordo e delle apparecchiature di registrazione dei messaggi verbali e la registrazione dei dati di funzionamento del sistema di segnalamento e controllo del traffico;
- d) accedere ai risultati dell'esame dei corpi delle vittime;
- e) accedere ai risultati dell'esame del personale viaggiante e di ogni altro componente del personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente;

f) sentire il personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente e altri testimoni, garantendo la riservatezza dell'identità;

g) accedere a qualsiasi informazione o registrazione pertinente in possesso del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie e dei soggetti responsabili della manutenzione interessati, nonché dell'ANSFISA.

3. Ove l'Autorita' giudiziaria abbia sequestrato eventuali prove, gli investigatori incaricati possono accedere a tali prove e possono utilizzarle nel rispetto degli obblighi di riservatezza previsti dal diritto nazionale e dell'Unione europea. A tal fine, l'autorizzazione di cui al comma 2 è rilasciata dal pubblico ministero nel corso delle indagini preliminari e dal giudice procedente, al termine delle stesse indagini. L'esercizio delle attività e dei poteri degli investigatori incaricati non ostacola l'indagine giudiziaria. Se l'esame o l'analisi di alcuni elementi di prova materiale rischia di modificare, alterare o distruggere tali elementi probatori, per essi è richiesto il preventivo accordo tra l'Autorita' giudiziaria competente e gli investigatori incaricati. A tale fine, specifici accordi possono essere conclusi tra l'Organismo investigativo e l'Autorita' giudiziaria per disciplinare gli aspetti riguardanti l'utilizzo e lo scambio di informazioni nonché le attività di cui al comma 2, nel rispetto della reciproca indipendenza.

4. Allorchè l'indagine interessa veicoli autorizzati dall'ERA o imprese ferroviarie certificate dalla stessa, l'Organismo investigativo può richiedere all'ERA tutte le informazioni, le spiegazioni e le registrazioni che ritiene opportune.

Art. 23

Procedura investigativa

1. L'Organismo investigativo compie indagini sugli incidenti e inconvenienti avvenuti nel territorio nazionale sui sistemi e sulle reti che rientrano nelle proprie competenze. Qualora 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, gli

Organismi investigativi nazionali competenti decidono di comune accordo quale di essi svolgerà l'indagine oppure decidono di indagare in collaborazione tra loro. Se l'indagine non è condotta dall'Organismo nazionale, esso è comunque autorizzato a partecipare all'indagine stessa e ad avere accesso ai relativi risultati.

2. Gli Organismi investigativi di altri Stati membri sono, ove opportuno, invitati a partecipare ad un'indagine quando sia implicata nell'incidente o nell'inconveniente un'impresa ferroviaria che è stabilita e ha ottenuto una licenza di esercizio in uno di questi Stati membri, oppure, sia implicato nell'incidente o nell'inconveniente un veicolo registrato o mantenuto in uno di questi Stati membri. In tali casi, gli organismi investigativi degli altri Stati membri possono, se richiesto, assistere alla raccolta delle prove da parte dell'Organismo investigativo. Fermo restando il pieno rispetto della vigente normativa nazionale, agli organismi investigativi di Stati membri invitati è dato accesso per il tramite dell'Organismo investigativo nazionale, alle informazioni e alle prove necessarie che consentono loro di partecipare effettivamente all'indagine.

3. Per ciascun incidente o inconveniente l'Organismo investigativo, previa espressa autorizzazione dell'Autorità giudiziaria procedente, ove l'attività investigativa sia compiuta a seguito del verificarsi di un fatto di reato, pone in essere i mezzi e le risorse operative e tecniche necessarie per lo svolgimento dell'indagine, a cura e spese dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura interessati.

4. L'indagine è condotta nella massima trasparenza possibile, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. In particolare, il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie coinvolti, l'ANSFISA, l'ERA, le vittime e i loro parenti, i proprietari di beni danneggiati, i soggetti responsabili della manutenzione, i fabbricanti, i servizi di soccorso intervenuti e i rappresentanti del personale e degli utenti, forniscono all'Organismo investigativo le informazioni tecniche pertinenti per migliorare la qualità della relazione d'indagine.

Fermo restando quanto previsto dall'articolo 21, comma 4, l'Organismo investigativo tiene conto delle esigenze delle vittime e dei loro parenti e li tiene informati dell'indagine, dei relativi progressi e dei progetti di relazione. I soggetti coinvolti sopraindicati possono, per quanto fattibile, presentare per iscritto osservazioni e pareri sull'indagine.

5. L'Organismo investigativo conclude le proprie verifiche sul luogo dell'incidente il più rapidamente possibile, in modo da consentire al gestore dell'infrastruttura di ripristinarla al più presto ai servizi di trasporto ferroviario.

Art. 24

Relazioni dell'Organismo investigativo

- 1.** L'indagine su un incidente o un inconveniente è oggetto di una relazione redatta in forma appropriata rispetto alla tipologia e alla gravità dell'evento nonché alla pertinenza dei risultati dell'indagine. La relazione precisa la finalità dell'indagine a norma dell'articolo 21, comma 1, e contiene eventuali raccomandazioni in materia di sicurezza.
- 2.** L'Organismo investigativo pubblica la relazione finale, almeno sul proprio sito istituzionale, nel più breve tempo possibile e comunque entro dodici mesi dalla data dell'evento. Se la relazione finale non può essere conclusa entro dodici mesi, l'Organismo investigativo pubblica una dichiarazione intermedia, specificando i progressi dell'indagine e le eventuali questioni di sicurezza emerse, con cadenza almeno annuale rispetto alla data dell'incidente. La relazione e le raccomandazioni in materia di sicurezza sono trasmesse ai soggetti di cui all'articolo 23, comma 4, nonché agli organismi e ai soggetti degli altri Stati membri eventualmente interessati. La relazione d'indagine è redatta conformemente al modello armonizzato stabilito dagli atti di esecuzione di cui al paragrafo 24, comma 2, della direttiva (UE) 2016/798.
- 3.** Entro il 30 settembre di ogni anno l'Organismo investigativo pubblica una relazione annuale che riferisce sulle indagini svolte nel corso dell'anno precedente, sulle raccomandazioni formulate in materia di sicurezza e sulle relative azioni intraprese.

Art. 25

Informazioni da trasmettere all'Agenzia
dell'Unione europea per le ferrovie ERA

1. Entro sette giorni dall'apertura di un'indagine, l'Organismo investigativo ne informa l'ERA.

L'informazione riporta la data, l'ora e il luogo dell'evento, la tipologia di evento e le sue conseguenze in termini di decessi, lesioni e danni materiali.

2. L'Organismo investigativo trasmette all'ERA una copia della relazione finale di cui all'articolo 24, comma 2, e della relazione annuale di cui all'articolo 24, comma 3.

Art. 26

Raccomandazioni in materia di sicurezza

1. Le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dall'Organismo investigativo non costituiscono in alcun caso una presunzione di colpa o responsabilità per un incidente o inconveniente, nell'ambito dei procedimenti dell'Autorità giudiziaria.

2. Le raccomandazioni sono indirizzate all'ANSFISA e, se il loro carattere lo richiede, all'ERA, ad altri soggetti interessati o autorità dello Stato o di altri Stati membri. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le autorità nazionali interessate e l'ANSFISA adottano, nell'ambito delle rispettive competenze, le misure necessarie per garantire che tutti i soggetti interessati tengano debitamente conto di dette raccomandazioni e che, ove opportuno, esse siano recepite con misure concrete da parte dei rispettivi destinatari.

3. L'ANSFISA, i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie e altre autorità o soggetti interessati oppure, se del caso, altri Stati membri destinatari delle raccomandazioni, comunicano all'Organismo investigativo, entro dodici mesi dalla ricezione delle raccomandazioni, le misure correttive adottate o

da adottare a seguito di una data raccomandazione, nonché il relativo stato di aggiornamento, tramite apposita relazione da inviarsi almeno ogni dodici mesi, fino all'implementazione completa di dette misure correttive.

Art. 27

Sistema di segnalazione volontaria

- 1.** La segnalazione volontaria consiste in una comunicazione fatta direttamente all'Organismo investigativo di un evento che potrebbe non essere stato segnalato ai sensi dell'articolo 20, comma 2, 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.
- 2.** L'Organismo investigativo può istituire e mantenere un sistema per la raccolta e l'elaborazione delle segnalazioni volontarie di cui al comma 1, anche sulla base delle linee guida dell'ERA in materia. A tal fine, l'Organismo investigativo utilizza, laddove possibile, i sistemi informatici già in essere, apportando le necessarie modifiche e integrazioni. Tale sistema ha come unico obiettivo la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti e non mira alla determinazione di colpe e responsabilità. In particolare, esso è finalizzato a promuovere una cultura della fiducia e dell'apprendimento reciproci in cui il personale dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, degli ECM e di tutti gli altri soggetti che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario sia incoraggiato a contribuire allo sviluppo e al miglioramento della sicurezza, garantendo l'anonimato della fonte e promuovendo la fiducia delle persone nel sistema di segnalazione. Le informazioni raccolte sono fornite in forma aggregata alle Autorità ed Amministrazioni dello Stato che ne facciano richiesta, nel rispetto della normativa sulla protezione dei dati personali.
- 3.** Con provvedimenti da emanare entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto,

l'Organismo investigativo disciplina 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

Art. 28

Certificato di idoneità all'esercizio

- 1.** Per poter svolgere le proprie attività sulle reti di cui all'articolo 2, comma 4, ogni soggetto che opera su di esse, deve ottenere un certificato di idoneità all'esercizio da parte dell'ANSFISA. Tale certificato prova che il soggetto richiedente 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, corrispondente alla singola infrastruttura, o di gestire e far funzionare l'infrastruttura ferroviaria in modo sicuro, tenendo conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto. Il suddetto certificato è unico nel caso dell'esercente.
- 2.** La richiesta di certificato di idoneità e la relativa documentazione allegata sono redatte in lingua italiana.
- 3.** Agli eventuali oneri per l'adeguamento infrastrutturale connesso al rilascio del certificato di cui al comma 1, o conseguenti alle prescrizioni in esso contenuto, si provvede 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 30 dicembre 2018, n. 145, nell'ambito della quota attribuita al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 29

Autorizzazione di messa in servizio
di sottosistemi strutturali e di veicoli

- 1.** Per poter aprire al pubblico esercizio linee ferroviarie nuove, rinnovate o ristrutturate, o parti di esse, ogni soggetto che gestisce l'infrastruttura, deve ottenere da parte dell'ANSFISA un'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali che lo compongono.
- 2.** Per poter circolare su tali reti, un veicolo ottiene un'autorizzazione di messa in servizio da parte dell'ANSFISA.
- 3.** Le richieste di autorizzazione di cui ai commi 1 e 2, nonché la relativa documentazione allegata, sono redatte in lingua italiana.

Capo VII

Disposizioni transitorie e finali

Art. 30

Sanzioni

- 1.** Alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura e agli altri soggetti del sistema ferroviario di cui all'articolo 4, comma 4, che violano le direttive e le raccomandazioni adottate dall'ANSFISA a norma dell'articolo 16, comma 2, lettera z), 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, si applica una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 100.000.
- 2.** Le inosservanze da parte delle imprese ferroviarie, dei gestori dell'infrastruttura e degli altri

soggetti del sistema ferroviario di cui all'articolo 4, comma 4, delle disposizioni adottate dall'ANSFISA in materia di adeguamento dei sistemi di sicurezza ferroviaria, sono punite con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 20.000 a euro 200.000 per il mancato adeguamento alle misure di sicurezza indicate nelle disposizioni emanate dall'ANSFISA entro il termine prescritto. Per ogni giorno di ritardo, successivo al primo, nell'adeguamento alle misure di sicurezza, si applica un'ulteriore sanzione amministrativa pecuniaria pari al 10 per cento della sanzione da applicare.

3. Ai gestori delle infrastrutture e alle imprese ferroviarie o agli altri organismi qualificati di cui all'articolo 4, comma 4, che violano gli obblighi di fornire all'ANSFISA la necessaria assistenza tecnica, le informazioni o la documentazione richiesti si applica una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000.

4. Per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie da parte dell'ANSFISA si osservano, in quanto compatibili con quanto previsto dal presente articolo, le disposizioni contenute nel Capo I, Sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689.

5. I proventi derivanti dalle sanzioni sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.

Art. 31

Disposizioni transitorie e finali

1. Fino alla data di applicazione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 24, comma 2, della direttiva (UE) 2016/798, l'Organismo investigativo utilizza per la relazione d'indagine il modello di cui all'allegato V del decreto legislativo n. 162/2007.

2. Fino al 16 giugno 2019, l'ANSFISA rilascia i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza ai sensi del decreto legislativo n. 162/2007. Tali certificati e autorizzazioni sono validi fino alla data di scadenza.

3. Per garantire la continuità del servizio ferroviario dopo l'entrata in vigore del presente decreto sulle

reti di cui all'articolo 2, comma 4, resta fermo il quadro regolatorio vigente fino all'adozione delle nuove disposizioni adottate dall'ANSFISA e i soggetti interessati sono autorizzati a proseguire la propria attività in virtù dei provvedimenti rilasciati dalle Autorità ed Amministrazioni competenti prima della data di cui al comma 4, fino al rilascio dei certificati e delle autorizzazioni ai sensi del Capo VI. Detti soggetti presentano all'ANSFISA, entro novanta giorni dalla data di cui al comma 4, istanza per il rilascio dei certificati e delle autorizzazioni ai sensi del Capo VI, secondo le modalità definite dall'Agenzia stessa. Alla data di entrata in vigore del presente decreto le competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informano ANSFISA dei procedimenti amministrativi in corso, ai fini del passaggio al nuovo regime.

4. Le competenze in materia di sicurezza ferroviaria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulle reti di cui al comma 3 e sui soggetti che operano su di esse, che siano in contrasto o in sovrapposizione con le competenze attribuite all'ANSFISA cessano a far data dal 1° luglio 2019.

5. Gli organismi di valutazione della conformità riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del regolamento (UE) n. 445/2011 e quelli riconosciuti dall'ANSF o dall'ANSFISA ai sensi del regolamento (UE) n. 402/2013 prima della data di entrata in vigore del presente decreto, transitano al regime dell'accreditamento ai sensi dell'articolo 13, comma 8, entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Tali organismi continuano ad operare in virtù dei riconoscimenti rilasciati e alle condizioni per le quali sono stati rilasciati i relativi riconoscimenti, fino alla data di conclusione del suddetto processo di accreditamento e relativa comunicazione ai pertinenti organi dell'Unione europea da parte di ANSFISA. Le attività di verifica necessarie al passaggio all'accreditamento per i suddetti organismi sono svolte dall'Ente unico nazionale di accreditamento. I relativi oneri sono a carico degli organismi nel rispetto del principio di economicità. Le convenzioni di cui all'articolo 13, comma 9, disciplinano anche le modalità operative per gestire le attività di cui al primo paragrafo.

6. Ai sensi dell'articolo 12, comma 19, quarto periodo, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con legge 16 novembre 2018, n. 130, nelle more della piena operatività di ANSFISA, le funzioni e le competenze ad essa attribuite ai sensi del presente decreto sono svolte dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) già istituita ai sensi del decreto legislativo 10 agosto

2007, n. 162.

7. Laddove necessario, alle modifiche e all'aggiornamento degli allegati tecnici al presente decreto si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

8. Il comma 3 dell'articolo 12, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, è sostituito dal seguente: «3. Con riferimento al settore ferroviario, l'Agenzia svolge i compiti e le funzioni, anche di regolamentazione tecnica, per essa previsti dai decreti legislativi recanti attuazione della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie e della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea ed ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale, secondo quanto previsto dai medesimi decreti. Per le infrastrutture transfrontaliere specializzate, i compiti di autorità nazionale preposta alla sicurezza di cui al Capo IV della direttiva (UE) 2016/798 sono affidati, a seguito di apposite convenzioni, all'Agenzia o all'Autorita' per la sicurezza ferroviaria del Paese limitrofo».

Art. 32

Abrogazione

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogati:

a) l'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) il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, di recepimento delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE;

c) il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43, di recepimento della direttiva 2008/110/CE;

d) il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 26 giugno 2015, di recepimento della direttiva 2014/88/UE pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 170 del 24 luglio 2015;

e) il 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 nella Gazzetta Ufficiale n. 60 del 12 marzo 2013;

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

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

3. L'ANSFISA adotta tutte le misure necessarie al fine di modificare i decreti e le linee guida da essa emanate o già emanate dall'ANSF in contrasto con le disposizioni di cui al presente decreto.

Art. 33

Clausola di invarianza finanziaria

1. Dall'attuazione delle disposizioni del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 34

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il 16 giugno 2019.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 maggio 2019

MATTARELLA

Conte, Presidente del Consiglio dei ministri

Toninelli, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Moavero Milanesi, Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale

Bonafede, Ministro della giustizia

Tria, Ministro dell'economia e delle finanze

Bongiorno, Ministro per la pubblica amministrazione

Di Maio, Ministro dello sviluppo economico

Visto, il Guardasigilli: Bonafede

Allegato I

INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA (COMMON SAFETY INDICATOR - CSI)

Gli indicatori comuni di sicurezza (Common safety indicators - CSI) devono essere comunicati ogni anno dall'ANSFISA.

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

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

1. Indicatori relativi a incidenti.

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

collisione di treno con veicolo ferroviario,

collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari,

deragliamento di treno,

incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello, e

un'ulteriore ripartizione per i cinque tipi di passaggio a livello di cui al punto 6.2,

incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi,

incendio a bordo del materiale rotabile,

altro.

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

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

passaggero (anche in relazione al numero totale di passeggeri-chilometri e di passeggeri per treno-chilometro),

dipendente o impresa appaltatrice,

utilizzatore del passaggio a livello,

persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria,

altra persona sul marciapiede,

altra persona che non si trova sul marciapiede.

2. Indicatori relativi alle merci pericolose.

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

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

3. Indicatori relativi ai suicidi.

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

4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti.

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

rotaia rotta,

deformazione del binario e altro disallineamento del binario, guasto all'apparato di segnalamento laterale,

superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto,

superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto,

ruota rotta su materiale rotabile in servizio,

assile rotto su materiale rotabile in servizio.

Devono essere comunicati tutti i precursori, sia quelli che hanno dato luogo a incidenti, sia quelli senza conseguenze.

(Un precursore che ha causato un incidente significativo è segnalato anche tra gli indicatori relativi ai precursori; un precursore che non ha causato un incidente significativo è segnalato solo tra gli indicatori relativi ai precursori).

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

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

numero di decessi e lesioni gravi moltiplicato per il Valore della prevenzione di vittime (VPC, Value of Preventing a Casualty), costo dei danni all'ambiente,

costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura,

costo dei ritardi conseguenti agli incidenti.

L'ANSFISA comunica l'impatto economico degli incidenti significativi.

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

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

6.1. Percentuale di binari dotati di sistemi di protezione dei treni (Train protection systems - TPS) in funzione e percentuale di treno-chilometri che utilizzano sistemi di protezione dei treni a bordo, se tali sistemi prevedono:

allarme,

allarme e arresto automatico,

allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità,

allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità.

6.2. Numero di passaggi a livello (totale, per chilometro di linea e per chilometro di binari) dei seguenti cinque tipi:

a) passaggio a livello con misure di sicurezza passiva,

b) passaggio a livello con misure di sicurezza attiva:

i) manuale,

ii) automatico con allarme lato utente,

iii) automatico con protezione lato utente,

iv) protetto lato ferrovia.

Appendice

Definizioni comuni per gli indicatori comuni di sicurezza e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti.

1. Indicatori relativi a incidenti.

1.1. «Incidente significativo»: qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi;

1.2. «danno significativo a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente»: danni quantificabili in 150.000

EUR o più;

1.3. «interruzione prolungata del traffico»: i servizi ferroviari su una linea principale sono sospesi per sei ore o più;

1.4. «treno»: uno o più veicoli ferroviari trainati da una o più locomotive o automotrici, oppure un'automotrice che viaggia da sola, che circolano identificati da un numero specifico o da una designazione specifica, da un punto d'origine fissato a un punto di destinazione fissato, inclusa una locomotiva isolata, ossia una locomotiva che viaggia da sola;

1.5. «collisione di treno con veicolo ferroviario»: una collisione frontale, laterale o posteriore fra una parte di un treno e una parte di un altro treno o veicolo ferroviario oppure con materiale rotabile di manovra;

1.6. «collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari»: una collisione fra una parte di un treno e oggetti fissi o temporaneamente presenti sopra o vicino al binario (ad eccezione di quelli che si trovano presso i passaggi a livello se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore che attraversa i binari), compresa la collisione con la linea aerea di contatto;

1.7. «deragliamento di treno»: tutti i casi in cui almeno una ruota di un treno esce dai binari;

1.8. «incidente al passaggio a livello»: qualsiasi incidente ai passaggi a livello che coinvolge almeno un veicolo ferroviario e uno o più veicoli che attraversano i binari, altri utilizzatori che attraversano i binari, quali i pedoni, oppure altri oggetti temporaneamente presenti sui binari o nelle loro vicinanze se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore durante l'attraversamento dei binari;

1.9. «incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento»: gli incidenti che coinvolgono una o più persone urtate da un veicolo ferroviario o da un oggetto che vi è attaccato o che si è staccato dal veicolo. Sono incluse le persone che cadono dai veicoli ferroviari nonché le persone che cadono o che sono colpite da oggetti mobili quando viaggiano a bordo dei veicoli;

1.10. «incendio a bordo del materiale rotabile»: incendio o esplosione che si verifica in un veicolo ferroviario (compreso il relativo carico) durante il percorso fra la stazione di partenza e la destinazione, anche durante la sosta nella stazione di partenza, a destinazione o nelle fermate intermedie, nonché durante le operazioni di smistamento dei carri;

1.11. «altro (incidente)»: qualsiasi incidente diverso da una collisione del treno con un veicolo ferroviario, da una collisione del treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari, da un

deragliamento del treno, da un incidente al passaggio a livello, da un incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento o da un incendio a bordo del materiale rotabile;

1.12. «passeggero»: qualsiasi persona, escluso il personale del treno, che viaggia a mezzo ferrovia, compresi i passeggeri che tentano di salire o scendere da un treno in movimento, solo ai fini delle statistiche di incidente;

1.13. «dipendente o impresa appaltatrice»: qualsiasi soggetto la cui attività lavorativa sia collegata con una ferrovia e si trovi in servizio al momento dell'incidente, incluso il personale delle imprese appaltatrici e delle imprese appaltatrici indipendenti, l'equipaggio del treno e il personale che gestisce il materiale rotabile e le infrastrutture;

1.14. «utilizzatore del passaggio a livello»: chiunque utilizzi un passaggio a livello per attraversare la linea ferroviaria con qualsiasi mezzo di trasporto o a piedi;

1.15. «persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria»: qualsiasi persona presente negli impianti ferroviari, quando tale presenza è vietata, ad eccezione dell'utilizzatore dei passaggi a livello;

1.16. «altra persona sul marciapiede»: qualsiasi persona presente sul marciapiede che non rientra nelle categorie «passeggero», «dipendente o impresa appaltatrice», «utilizzatore del passaggio a livello», «altra persona che non si trova sul marciapiede» o «persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria»;

1.17. «altra persona che non si trova sul marciapiede»: qualsiasi persona che non si trova sul marciapiede e che non rientra nelle categorie «passeggero», «dipendente o impresa appaltatrice», «utilizzatore del passaggio a livello», «altra persona sul marciapiede» o «persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria»;

1.18. «decesso (persona deceduta)»: qualsiasi persona deceduta immediatamente o entro trenta giorni a seguito di un incidente. Sono esclusi i suicidi;

1.19. «lesione grave (persona gravemente ferita)»: qualsiasi ferito ricoverato in ospedale per più di ventiquattro ore a seguito di un incidente. Sono esclusi i tentativi di suicidio.

2. Indicatori relativi alle merci pericolose.

2.1. «Incidente riguardante il trasporto di merci pericolose»: qualsiasi incidente che è soggetto a dichiarazione a norma del RID/ADR, punto 1.8.5;

2.2. «merci pericolose»: le sostanze e gli articoli il cui trasporto è vietato a norma del RID o autorizzato

soltanto alle condizioni ivi prescritte.

3. Indicatori relativi ai suicidi.

3.1. «Suicidio»: un atto autolesivo intenzionale tale da determinare il decesso, così come registrato e classificato dall'autorità nazionale competente;

3.2. «tentato suicidio»: un atto autolesivo intenzionale che causa gravi lesioni.

4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti.

4.1. «Rotaia rotta»: qualsiasi rotaia separata in due o più pezzi, oppure qualsiasi rotaia da cui si stacca un pezzo di metallo, provocando un'apertura di oltre 50 mm di lunghezza e oltre 10 mm di profondità sulla superficie di rotolamento;

4.2. «deformazione del binario o altro disallineamento del binario»: qualsiasi difetto nella continuità del binario e nella geometria del binario che richiede la chiusura del binario o la riduzione immediata della velocità consentita;

4.3. «guasto all'apparato di segnalamento laterale»: qualsiasi guasto tecnico del sistema di segnalamento (dell'infrastruttura o del materiale rotabile) che causa informazioni di segnalamento meno restrittive di quelle richieste;

4.4. «superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto»: i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato e supera il punto protetto;

4.5. «superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto»: i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato ma senza superare il punto protetto.

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

4.5.1 di un segnale a terra luminoso o un semaforo a via impedita oppure di un ordine di arrestarsi (STOP), quando non è in funzione un sistema di protezione del treno (Train protection system - TPS),

4.5.2 della fine di un'autorizzazione di movimento connessa alla sicurezza prevista nel sistema di protezione del treno,

4.5.3 di un punto comunicato mediante autorizzazione orale o scritta previsto nei regolamenti,

4.5.4 di pannelli di arresto (sono esclusi i respingenti fissi) o segnali manuali.

E' escluso il caso in cui un veicolo senza unità di trazione agganciata o un treno senza macchinista non rispetta un segnale disposto a via impedita. E' escluso il caso in cui, per qualsiasi ragione, il segnale non

è disposto a via impedita in tempo per consentire al macchinista di arrestare il treno prima del segnale. L'ANSFISA può notificare separatamente i quattro indici di movimento non autorizzato di cui ai punti da 4.5.1 a 4.5.4 e trasmette almeno un indicatore aggregato contenente dati sulle quattro voci.

4.6. «ruota rotta su materiale rotabile in servizio»: una rottura che interessa la ruota, creando un rischio di incidente (deragliamento o collisione);

4.7. «assile rotto su materiale rotabile in servizio»: una rottura che interessa l'assile, creando un rischio di incidente (deragliamento o collisione).

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

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

1) valore intrinseco della sicurezza: valori della «disponibilità a pagare» (Willingness to pay - WTP)

basati su studi delle preferenze dichiarate realizzati negli Stati membri nei quali sono applicati;

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

spese mediche e di riabilitazione,

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

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

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

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

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

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

il campione di intervistati utilizzato per i valori è rappresentativo della popolazione interessata. In particolare, il campione rispecchia la distribuzione di età e di reddito così come altre pertinenti

caratteristiche socio-economiche ovvero demografiche della popolazione, metodo per ottenere i valori WTP: lo studio è concepito in modo tale che le domande siano chiare e rilevanti per gli intervistati.

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

5.3. Definizioni

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

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

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

VT = valore monetario del risparmio dei tempi di percorrenza

- Valore del tempo per un passeggero di un treno (per un'ora) $VT_p = [VT \text{ dei passeggeri che viaggiano per lavoro}]^*$

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

VT_p è misurato in euro per passeggero e per ora

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

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

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

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

Media delle tonnellate di merci trasportate per treno in un anno = $(\text{tonnellate-km})/(\text{treno-km})$

CM = costo di 1 minuto di ritardo di un treno

- Treno passeggeri

$$CM_P = K1 * (VT_P / 60) * [(passeggeri-km)/(treno-km)]$$

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

- Treno merci

$$CM_F = K2 * (VT_F / 60)$$

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

- Costo dei ritardi a seguito di un incidente = $CM_P * (\text{minuti di ritardo dei treni passeggeri}) + CM_F * (\text{minuti di ritardo dei treni merci})$

- Ambito di applicazione del modello

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

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

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

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

6.1. «Sistema di protezione del treno» (Train protection system - TPS): un sistema che contribuisce a far rispettare i segnali e i limiti di velocità.

6.2. «Sistemi di bordo»: sistemi che aiutano il macchinista a osservare il segnalamento lungo la linea e il segnalamento in cabina di condotta, garantendo in tal modo una protezione dei punti protetti e il rispetto dei limiti di velocità.

I sistemi di protezione del treno di bordo sono descritti come segue:

- a) allarme, che garantisce un allarme automatico al macchinista;
- b) allarme e arresto automatico, che garantiscono un allarme automatico al macchinista e l'arresto automatico al superamento di un segnale disposto a via impedita;
- c) allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità, che garantiscono una protezione dei punti protetti, in cui «controllo discreto della velocità» indica il controllo della velocità in determinati

punti (limitatori di velocità) in prossimità di un segnale;

d) allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità, che garantiscono la protezione dei punti protetti e il controllo continuo dei limiti di velocità della linea, in cui «controllo continuo della velocità» significa indicazione continua e rispetto della velocità massima consentita su tutte le sezioni della linea.

La tipologia d) è considerata un sistema di protezione automatica del treno (Automatic train protection - ATP).

6.3. «Passaggio a livello»: qualsiasi intersezione a livello tra una strada o un passaggio e una ferrovia, riconosciuta dal gestore dell'infrastruttura e aperta a utenti pubblici o privati. Sono esclusi i passaggi fra i marciapiedi nelle stazioni e i passaggi sui binari riservati al personale.

6.4. «Strada»: ai fini delle statistiche sugli incidenti ferroviari, qualsiasi strada, via o autostrada, pubblica o privata, compresi i sentieri e le piste ciclabili.

6.5. «Passaggio»: qualsiasi percorso, diverso da una strada, adibito al passaggio di persone, animali, veicoli o macchinari.

6.6. «Passaggio a livello passivo»: un passaggio a livello privo di qualsiasi forma di sistema di allarme o protezione che si attiva quando per l'utente è pericoloso attraversare il passaggio.

6.7. «Passaggio a livello attivo»: un passaggio a livello in cui all'arrivo del treno gli utenti sono protetti o avvertiti mediante l'attivazione di dispositivi quando è pericoloso attraversare il passaggio.

La protezione mediante l'uso di dispositivi fisici comprende:

barriere complete o semibarriere,

cancelli.

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

dispositivi visibili: luci,

dispositivi sonori: campane, trombe, claxon, ecc.

I passaggi a livello attivi sono classificati come segue:

a) «manuale»: un passaggio a livello in cui la protezione o l'allarme lato utente sono attivati manualmente da un dipendente delle ferrovie;

b) «automatico con allarme lato utente»: un passaggio a livello in cui l'allarme lato utente è attivato dall'approssimarsi del treno;

c) «automatico con protezione lato utente»: un passaggio a livello in cui la protezione lato utente è attivata dall'approssimarsi del treno. Cio' comprende un passaggio a livello dotato sia di protezione che di allarme lato utente;

d) «protetto lato ferrovia»: un passaggio a livello in cui un segnale o un altro sistema di protezione del treno autorizza un treno a procedere se il passaggio a livello è completamente protetto lato utente ed è libero da ostacoli.

7. Definizioni delle basi di calcolo.

7.1. «Treno-km»: unità di misura che rappresenta lo spostamento di un treno su un percorso di un chilometro. Se disponibile viene utilizzata la distanza effettivamente percorsa; in caso contrario si utilizza la distanza di rete standard tra il punto d'origine e il punto di destinazione. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.

7.2. «Passeggeri-km»: unità di misura che rappresenta il trasporto di un solo passeggero per ferrovia su una distanza di un chilometro. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.

7.3. «Km di linea»: la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria nazionale il cui ambito di applicazione è stabilito all'art. 2. Per le linee ferroviarie a più binari va presa in considerazione solo la distanza fra il punto di origine e il punto di destinazione.

7.4. «Km di binario»: la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria nazionale il cui ambito di applicazione è stabilito all'art. 2. Va preso in considerazione ogni binario di una linea ferroviaria a più binari.

Allegato II

NOTIFICA DELLE NORME NAZIONALI
DI SICUREZZA

Le norme nazionali di sicurezza notificate a norma dell'art. 7, comma 1, lettera a), comprendono:

1. norme relative agli obiettivi e ai metodi di sicurezza in vigore a livello nazionale;
2. norme relative ai requisiti dei sistemi di gestione e di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie;
3. norme comuni di esercizio della rete ferroviaria non ancora oggetto di una STI, comprese le norme relative ai sistemi di segnalamento e di gestione del traffico;
4. norme che fissano i requisiti relativi a norme di esercizio interne supplementari (norme dell'impresa) che devono essere stabilite dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie;
5. norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo medico e formazione e certificazione, purché non siano ancora oggetto di una STI;
6. norme relative alle indagini su incidenti e inconvenienti.

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.

La direzione dell'organizzazione è documentata in tutti i suoi elementi rilevanti e descrivere, in particolare, la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione e con i subappaltatori. Indica come il controllo sia garantito da parte della direzione a diversi livelli, come sono coinvolti il personale e i rispettivi rappresentanti a tutti i livelli e in che modo sia garantito il miglioramento costante.

I seguenti requisiti di base si applicano alle quattro funzioni di un soggetto responsabile della manutenzione (ECM) che devono essere coperte dall'organizzazione stessa o mediante disposizioni contrattuali:

1. Leadership: impegno allo sviluppo e all'attuazione del sistema di manutenzione dell'organizzazione e

al continuo miglioramento della sua efficacia;

2. Valutazione del rischio: un'impostazione strutturata intesa a valutare i rischi associati alla manutenzione di veicoli, inclusi quelli derivanti direttamente dai processi operativi e dalle attività di altre organizzazioni o persone, nonché ad individuare le appropriate misure di controllo del rischio;

3. Monitoraggio: un'impostazione strutturata intesa a garantire che siano state adottate misure di controllo del rischio, che funzionino correttamente e che consentano di raggiungere gli obiettivi dell'organizzazione;

4. Miglioramento continuo: un'impostazione strutturata intesa ad analizzare le informazioni raccolte attraverso periodico monitoraggio, audit o altre fonti pertinenti, e ad utilizzare i risultati per acquisire conoscenze e adottare misure preventive o correttive al fine di mantenere o migliorare il livello di sicurezza;

5. Struttura e responsabilità: un'impostazione strutturata intesa a definire le responsabilità di individui e gruppi di esperti per garantire la realizzazione degli obiettivi dell'organizzazione in materia di sicurezza;

6. Gestione della competenza: un'impostazione strutturata intesa a garantire che i dipendenti abbiano le competenze necessarie per conseguire gli obiettivi dell'organizzazione in modo sicuro, efficiente ed efficace in tutte le circostanze;

7. Informazioni: un'impostazione strutturata intesa a garantire che le informazioni importanti siano a disposizione di quanti devono esprimere giudizi e prendere decisioni a tutti i livelli dell'organizzazione e garantire la completezza e l'adeguatezza delle informazioni;

8. Documentazione: un'impostazione strutturata intesa a garantire la tracciabilità di tutte le informazioni pertinenti;

9. Attività di imprese appaltatrici: un'impostazione strutturata intesa a garantire che le attività date in subappalto siano gestite in modo appropriato allo scopo di conseguire gli obiettivi dell'organizzazione e che tutte le competenze e i requisiti siano coperti;

10. Attività di manutenzione: un'impostazione strutturata intesa a garantire:

che tutte le attività di manutenzione che attengono alla sicurezza e i componenti critici per la sicurezza siano identificati e gestiti in modo corretto e che tutte le necessarie modifiche di tali attività di manutenzione che attengono alla sicurezza siano identificate, adeguatamente gestite sulla base dell'esperienza maturata e dell'applicazione dei metodi comuni di sicurezza per la valutazione dei rischi

in conformità dell'art. 6, comma 1, lettera a), della direttiva (UE) 2016/798, nonché adeguatamente documentate;

la conformità ai requisiti essenziali per l'interoperabilità;

la realizzazione e il controllo di impianti, attrezzature e strumenti specificamente sviluppati e necessari per effettuare la manutenzione;

l'analisi della documentazione iniziale relativa al veicolo per sviluppare il primo dossier di manutenzione e garantirne la corretta esecuzione attraverso l'elaborazione di ordini di manutenzione;

che i componenti (incluse le parti di ricambio) e i materiali siano utilizzati come specificato negli ordini di manutenzione e nella documentazione del fornitore; che essi siano immagazzinati, movimentati e trasportati in maniera adeguata come specificato negli ordini di manutenzione e nella documentazione del fornitore e siano conformi alle pertinenti norme nazionali e internazionali nonché ai requisiti dei relativi ordini di manutenzione;

che impianti, attrezzature e strumenti adeguati ed idonei siano determinati, identificati, forniti, registrati e tenuti a disposizione per consentire di effettuare i servizi di manutenzione secondo gli ordini di manutenzione e le altre specifiche applicabili, garantendo lo svolgimento in sicurezza della manutenzione, l'ergonomia e la protezione della salute;

che l'organizzazione disponga di processi per garantire che le sue apparecchiature di misurazione nonché tutti gli impianti, le attrezzature e gli strumenti siano correttamente utilizzati, tarati, conservati e mantenuti correttamente in conformità ai processi documentati.

11. Attività di controllo: un'impostazione strutturata intesa a garantire:

che i veicoli siano rimossi dall'esercizio per la manutenzione programmata, su condizione o correttiva a tempo debito, oppure ogniqualvolta vengono riscontrati dei difetti o altre necessità;

le necessarie misure di controllo della qualità;

che i compiti di manutenzione siano eseguiti in conformità agli ordini di manutenzione e **((sia pubblicato l'avviso di ritorno in esercizio comprese possibili restrizioni d'uso))**;

che eventuali casi di non conformità nell'applicazione del sistema di gestione che possano comportare incidenti, inconvenienti, «quasi incidenti» o altri eventi pericolosi siano comunicati, investigati e analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive in conformità del metodo comune di sicurezza per il monitoraggio di cui all'art. 6, comma 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/798;

audit interni frequenti e processo di monitoraggio conforme al metodo comune di sicurezza per il monitoraggio di cui all'art. 6, comma 1, lettera c) della direttiva (UE) 2016/798.