



SENATO DELLA REPUBBLICA

COMMISSIONE VIII LAVORI PUBBLICI

CONFETRA

CONFEDERAZIONE GENERALE ITALIANA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

Audizione sugli Atti di Governo n. 73 (Schema di decreto legislativo recante attuazione della Direttiva UE n. 797/2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea) e n. 74 (Schema di decreto legislativo recante attuazione della Direttiva UE n. 798/2016 sulla sicurezza delle ferrovie)

Roma, 5 marzo 2019

Signor Presidente, Signori Senatori,

a nome del presidente di Confetra Nereo Marcucci ringrazio il Presidente Coltorti per l'opportunità concessa alla nostra Confederazione di esprimere le proprie considerazioni in merito ai due schemi di decreti legislativi che attuano la Direttiva UE n. 797/2016, che mira a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali con quelle dell'Unione e la Direttiva UE n. 798/2016, che ha come obiettivo quello di sviluppare e migliorare la sicurezza del sistema ferroviario.

Confetra è l'unica confederazione nazionale che rappresenta nel CNEL l'intera filiera della logistica e del trasporto merci. Conta 20 Federazioni nazionali di categoria associate (tra cui imprese di trasporto ferroviario, imprese di autotrasporto, imprese di spedizione, terminal portuali, retroporti e interporti, agenti marittimi, servizi doganali, cargo aereo, corrieri espressi, operatori postali privati) in rappresentanza di oltre 60 mila aziende e 500 mila addetti.

Tra tutti gli strumenti necessari per la propria competitività l'Italia deve poter contare anche su un sistema ferroviario merci efficiente e sostenibile. L'utilizzo della ferrovia è necessario e indispensabile, quindi è fondamentale avere un quadro di norme completo e armonizzato a livello europeo.

Le tematiche in esame sono di rilevante interesse perché la mobilità ferroviaria ha assunto un ruolo centrale e determinante per l'Unione europea, quindi interoperabilità e sicurezza rappresentano dei punti essenziali. Il IV Pacchetto ferroviario è stato sostenuto per rivitalizzare questo tipo di trasporto, promuovendo la creazione di uno spazio ferroviario europeo anche attraverso la realizzazione delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T) basate sull'interconnessione delle reti nazionali, sull'accesso a tali reti e delineandone un sistema di sicurezza e di responsabilità degli attori coinvolti. Progetti infrastrutturali come la TAV Torino – Lione e il tunnel del Brennero rientrano in questo disegno generale.

Ringrazio dunque il Presidente Coltorti e i Senatori presenti pregando di dare la parola al rappresentante di una delle Federazioni che fa parte dell'universo associativo di Confetra: il Presidente Dr. Guido Gazzola di Assoferr (Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali) che rappresenta le imprese che esercitano nel nostro Paese e all'estero l'attività di operatori ferroviari sia con la tecnica tradizionale che con quella del trasporto intermodale ferrovia-

strada e ferrovia-mare, titolari di circa l'80% dei carri ferroviari privati immatricolati in Italia nonché gli operatori dell'ultimo miglio ferroviario.

ASSOFERR accoglie con favore l'adozione della nuova disciplina Europea, cosiddetta IV Pacchetto Ferroviario, in particolare nelle misure raccolte dalle Direttive nn. 797/2016 e 798/2018.

L'adozione del IV Pacchetto Ferroviario consentirà di unire maggiormente il reticolo europeo, rendendo nuovamente uniformi i regimi normativi e tecnici delle diverse reti ferroviarie europee.

A questo riguardo, riteniamo di centrale importanza l'adozione delle misure che consentiranno lo spazio unico europeo per i certificati di sicurezza delle imprese ferroviarie, nonché la rapida circolazione di tutte le informazioni riguardanti i ritorni di esperienza in ambito di sicurezza del trasporto in modo da superare applicazioni unilaterali delle norme che ancora oggi creano distonie in ambito interpretativo.

Ci permettiamo di rilevare in particolare l'importanza dell'Art. 12 contenuto nell'Atto 73 (recepimento Direttiva UE n. 797/2016) che rileva la necessità di continuità autorizzativa dei veicoli circolanti prima e dopo il recepimento della direttiva, escludendo gli stessi da ogni intervento di verifica di idoneità che procurerebbe la paralisi immediata del sistema ferroviario. È pertanto auspicabile che tale articolo venga esplicitato anche meglio di quanto non sia, al fine di evitare che intervengano interpretazioni distorsive e/o gravemente lesive dei mezzi in circolazione autorizzati secondo le norme precedenti.

In tal senso si raccomanda l'adozione integrale del wording della Direttiva, Art. 54 – in particolare al comma 2 – che alleghiamo per praticità: "2. Le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli rilasciate ai sensi del paragrafo 1 e tutte le altre autorizzazioni rilasciate entro il 15 giugno 2016, comprese quelle rilasciate in virtù di accordi internazionali, in particolare il RIC (regolamento internazionale carrozze) e il RIV (regolamento internazionale veicoli), restano valide alle condizioni alle quali sono state rilasciate."

Nell'Atto 74 (recepimento Direttiva UE n. 798/2016) segnaliamo un tema politico di rilevanza nazionale. L'assoluta priorità è che il sistema ANSF sia resiliente rispetto alla normativa ANSFISA ed in particolare le competenze sviluppate in ambito ferroviario non vengano disperse in virtù di una diversa ripartizione territoriale delle sedi della nuova agenzia. Si

raccomanda pertanto che la sede di Firenze venga destinata all'ambito ferroviario (Art. 15, comma 2).

Nello stesso atto, all'art. 23 comma 4, l'organismo investigativo in caso di incidente dovrebbe prevedere la consultazione anche degli SRM, non esplicitamente citati nell'articolo stesso.

Nell'art. 27 un errore di trasposizione, compare infatti erroneamente l'indicazione ECM, termine inglese tradotto nella normativa italiana con SRM.

In merito alle pene pecuniarie previste dall'art. 30, riteniamo opportuno segnalare l'importanza di una progressività delle stesse. In particolare, la non conformità di un sistema o di un sottosistema non dovrebbe essere oggetto di sanzione alla prima segnalazione ma – eventualmente – dopo il mancato adeguamento da parte del soggetto coinvolto. Il rischio di creare uno stato di sorveglianza militare che porta maggiormente i soggetti a non condividere informazioni che invece sono rilevanti dal punto di vista dello scambio di esperienza – a maggior ragione in ambito di sicurezza.

Riguardo agli allegati all'Atto 74 nell' Allegato 1, punto 2 + appendice (punto 2) riteniamo opportuno che venga fatta una distinzione tra indici di incidentalità tra casi ADR (per il segmento ferroviario) e RID. Tale distinzione consentirebbe una migliore identificazione delle cause e delle possibili mitigazioni.

