



**OSSERVAZIONI DELLE SOCIETÀ DEL GRUPPO FS ALLO SCHEMA DI DECRETO
LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA (UE) 2016/797 RELATIVA
ALL'INTEROPERABILITÀ DEL SISTEMA FERROVIARIO DELL'UNIONE EUROPEA E
ALLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA
(UE) 2016/798 SULLA SICUREZZA DELLE FERROVIE**

Per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (FS), le novità previste dal Pilastro Tecnico del Quarto Pacchetto rappresentano un elemento decisivo per lo sviluppo del sistema ferroviario in Italia e in Europa. La piena liberalizzazione del trasporto ferroviario sarà difatti possibile solo con un livello ottimale di armonizzazione tecnica, garantita con l'armonizzazione della struttura normativa negli Stati Membri.

Per il Gruppo FS, che fa della sua capacità di operare nel mercato unico europeo un elemento strategico della sua competitività, l'allineamento del quadro normativo nazionale alla disciplina dell'Unione Europea costituisce un elemento di grande rilevanza. In tale ambito FS ha accolto con grande favore la tempestività con cui l'Italia sta procedendo al recepimento dei testi soprattutto alla luce della decisione di alcuni Stati membri (Austria, Belgio, Germania, Repubblica Ceca, Estonia, Danimarca, Ungheria, Irlanda, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Polonia, Portogallo, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia Inghilterra) di procedere al recepimento delle direttive solo a partire dal 2020.

In tale contesto, FS formula con la presente alcune osservazioni in relazione agli schemi di decreto predisposti dal Governo e ora all'esame del Parlamento, in relazione al recepimento della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (Atto 73) e al recepimento della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie (Atto 74).



Atto 73 - Proposte di emendamento allo Schema di decreto legislativo recante attuazione della Direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea

Elenco delle proposte

- **Articolo 6, commi 4, 6 e 8 – Semplificazione procedura di deroga alle STI**
- **Articolo 10, comma 1 - Non conformità dei componenti di interoperabilità ai requisiti essenziali, allineamento alla disciplina UE**
- **Articolo 13, comma 2, lettera d) – Conformità alle STI e alle norme nazionali, richiesta di chiarimento**
- **Articolo 15, comma 2 – Semplificazione e allineamento alla disciplina della procedura per la redazione della dichiarazione CE di verifica**
- **Articolo 18, comma 2 – Definizione di una tempistica certa per l'autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi**
- **Articolo 23, comma 2 - Controlli preventivi all'utilizzo dei veicoli autorizzati**
- **Articolo 45, comma 4 – Allineamento alla normativa UE della periodicità e del formato del Registro dell'Infrastruttura**

Le proposte di modifica al testo indicano in **neretto** il testo aggiunto e in **neretto barrato** il testo eliminato.



- **Art. 6, commi 4, 6 e 8 – Semplificazione procedura di deroga alle STI**

Considerazioni

L'articolo in esame risulta molto complesso e articolato in particolare per quanto concerne la procedura nazionale che il soggetto richiedente - la deroga alle STI o a parti di esse – deve attivare.

Al fine di semplificare la procedura e ridurre i tempi del procedimento amministrativo si propone, dunque, una modifica all'articolo prevedendo che il richiedente inoltri contemporaneamente la domanda di deroga sia all'ANSFISA che al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Accorpendo le due fasi si avrebbe un considerevole snellimento dell'*iter*.

Sempre in merito ai tempi di risposta risulta opportuno inserire il termine entro il quale il MIT deve trasmettere la richiesta di deroga alla Commissione. Si precisa che dal termine di invio decorrono i quattro mesi entro i quali la Commissione deve emanare la propria decisione in merito alla deroga; in assenza del riscontro da parte della Commissione la domanda è da considerarsi accolta.

Con riguardo alla documentazione che il richiedente la deroga alla STI o a parti di essa deve produrre si fa presente che lo schema di decreto prevede che la richiesta sia corredata di una “*valutazione di impatto sull'interoperabilità*”. Si ritiene opportuno segnalare che detta valutazione non è prevista dalla Direttiva né da altre norme comunitarie e che la sua concreta attuazione risulta difficile in assenza di idonee linee guida che forniscano le metodologie e i criteri per la sua elaborazione.

Con riguardo alla “*valutazione del rischio*”, sempre da produrre in fase di richiesta di deroga, si ritiene opportuno precisare che la stessa non è da produrre quando la disposizione alternativa che si intende applicare sia una norma nazionale.

Si segnala, inoltre, una incoerenza al comma 4 dell'articolo in esame, presente anche nella Direttiva, in merito alla gestione della deroga da parte del MIT nel caso di cui al comma 1 lettera a) ovvero nei casi di deroga richiesta per i progetti che si trovano in fase di avanzato sviluppo. Nella prima parte del comma 4 si prevede che per tali casi il MIT presenti una richiesta di deroga e nell'ultimo periodo del medesimo articolo si dispone che il MIT inoltri alla Commissione la propria decisione in merito. A tale proposito si ritiene che la seconda formulazione sia quella da preferire in quanto semplifica il procedimento.

Infine, nei casi di deroghe relative a progetti in stato avanzato di sviluppo, di cui al comma 8, si ritiene che, così come previsto nella Direttiva e in linea con la prassi consolidata, che il richiedente possa applicare le disposizioni alternative di cui al comma 4, sotto la sua



piena responsabilità, senza attendere la decisione della Commissione al fine di non dilatare ulteriormente i tempi di attivazione degli impianti nuovi o ristrutturati.

Proposta di modifica

“4. Nei casi di cui al comma 1, lettere ~~a~~, c) e d), su domanda del richiedente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti presenta alla Commissione europea richiesta di deroga alle STI o parte di esse, accompagnata da un fascicolo, redatto dal richiedente, che contiene la giustificazione della deroga e specifica le disposizioni alternative che si intendono applicare in luogo delle relative STI o parti di esse. Nei casi di cui al comma 1, lettera a), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti invia alla Commissione la sua decisione in merito. Nei casi di cui al comma 1, lettera c), la Commissione europea adotta la sua decisione mediante atti di esecuzione, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797.

[...]

6. Al fine di consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di presentare alla Commissione europea la richiesta di cui al comma 4, il richiedente, quando ha evidenza dei requisiti che non possono essere rispettati, e comunque almeno ~~un anno~~ **9 mesi** prima della prevista messa in servizio o immissione sul mercato, invia all'ANSFISA e al **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** una istanza volta ad ottenere **la deroga alla STI o parti di essa** ~~il parere vincolante in merito all'idoneità delle disposizioni alternative per il soddisfacimento dei requisiti essenziali impattati dai requisiti STI che non sono applicati~~. All'istanza è allegato un fascicolo **di cui al comma 4** che include una tabella che riassume l'analisi degli scostamenti rispetto ai requisiti previsti dalle STI e indica le disposizioni alternative che il richiedente, in quanto responsabile della propria parte di sistema oppure del prodotto e del relativo funzionamento sicuro, ritiene di applicare per garantire comunque il soddisfacimento dei requisiti essenziali. **Qualora le disposizioni alternative in deroga alle STI o parti di esse non siano altre norme nazionali**, il fascicolo è supportato da ~~una valutazione di impatto sull'interoperabilità~~ e da una valutazione di rischio validata dall'organismo di valutazione della conformità prescelto. In caso di incompletezza del fascicolo, l'ANSFISA o il **Ministero delle infrastrutture dei trasporti**, entro un mese dalla ricezione dell'istanza, ~~possono~~ **può** fare richiesta di integrazione, ~~dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti~~. Laddove le disposizioni alternative **non coincidano con altre norme nazionali** e comportino il coinvolgimento di altre autorità nazionali competenti, nei settori della sicurezza elettrica, ingegneria civile, edilizia, sanità e in materia di protezione antincendio, l'ANSFISA può richiedere idonea documentazione. L'ANSFISA ~~disciplina le modalità di richiesta del parere. Dopo aver ottenuto il suddetto parere, il richiedente, almeno sei mesi prima della prevista messa in servizio o immissione~~



~~sul mercato~~, invia **il proprio parere** al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **sulla** richiesta di deroga alle STI o parti di esse, **entro 4 mesi dal ricevimento della stessa**. ~~completa del fascicolo e di tutte le informazioni necessarie, tra le quali eventuali contratti e un cronoprogramma delle attività, allegando il parere dell'ANSFISA.~~ **Nel caso di comunicazione, di cui al quarto periodo, da parte di ANSFISA al Ministero della richiesta di integrazioni, il termine per il richiedente è ridotto a quattro mesi.** Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a seguito del ricevimento del parere dell'ANSFISA, entro 30 giorni, inoltra alla Commissione la domanda o la comunicazione di cui al precedente comma 4 dandone immediata notizia al richiedente.

[...]

8. Il richiedente è responsabile del rispetto delle disposizioni alternative di cui al comma 4 e prima di procedere in deroga alle STI, attende la comunicazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito alla decisione della Commissione europea. In assenza di decisione da parte della Commissione europea nei quattro mesi successivi alla presentazione della richiesta questa si considera accolta. Nei casi di cui al comma 1, lettera a), ~~il richiedente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può far applicare~~ **applica** le disposizioni alternative di cui al comma 4, sotto la **sua** piena responsabilità ~~del richiedente~~, senza attendere la decisione della Commissione.”



- **Art. 10, comma 1 – Non conformità dei componenti di interoperabilità ai requisiti essenziali, allineamento alla disciplina UE**

Considerazioni

Si segnala un errore di trasposizione della norma comunitaria all'articolo 10 comma 1 dello schema di decreto che impropriamente assegna al gestore dell'infrastruttura un'attività che la Direttiva (art. 11, paragrafo 1) ha attribuito agli Stati membri e quindi ad autorità amministrative. Tra l'altro il legislatore comunitario quando ha voluto riferirsi al gestore dell'infrastruttura lo ha indicato esplicitamente.

Pertanto, non avendo rilevato un analogo comma all'interno della Direttiva se ne propone l'eliminazione essendo sufficiente e coerente con la norma comunitaria la sola previsione, di cui al successivo comma 2 dell'Articolo 10 in esame, che recepisce correttamente il dettato comunitario.

Proposta di modifica

~~“1. Se un gestore dell'infrastruttura, un'impresa ferroviaria, un fabbricante, un ECM o un ente appaltante, constata un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato conformemente alla sua destinazione, non soddisfa i requisiti essenziali, adotta per quanto di competenza tutte le misure necessarie per limitare il suo ambito di applicazione, per evitarne l'impiego, per ritirarlo dal mercato o per richiamarlo, e ne informa immediatamente l'ANSFISA.”~~



- **Art. 13, comma 2, lettera d)- Conformità alla STI e alle norme nazionali**

Considerazioni

Si segnala che il testo della lettera d) del comma 2 dell'articolo 13, seppur identico alla lettera d) del paragrafo 2 dell'art. 13 della Direttiva “*le norme nazionali utilizzate per specificare i sistemi esistenti, sono limitate alla valutazione della compatibilità tecnica del veicolo con la rete*”, non è chiaro per cui si propone di chiarirne la portata.



- **Art. 15, comma 2 – Semplificazione e allineamento alla disciplina UE della procedura per la redazione della dichiarazione CE di verifica**

Considerazioni

Premesso che il paragrafo 2 dell'art. 15 la Direttiva Interoperabilità recita come segue:

“Il richiedente redige la dichiarazione «CE» di verifica di un sottosistema. Il richiedente dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che il sottosistema interessato è stato sottoposto alle pertinenti procedure di verifica e soddisfa i requisiti della pertinente normativa dell'Unione e di tutte le pertinenti norme nazionali. La dichiarazione «CE» di verifica e i documenti di accompagnamento sono datati e firmati dal richiedente.”

l'analogo comma 2 dell'articolo 15 della bozza di decreto di recepimento ha la seguente formulazione:

“Nella dichiarazione «CE» di verifica di un sottosistema, il richiedente dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che il sottosistema interessato, progettato, costruito e installato in modo da soddisfare i pertinenti requisiti essenziali, è stato sottoposto alle pertinenti procedure di verifica e soddisfa i requisiti della pertinente normativa dell'Unione europea e di tutte le pertinenti norme nazionali, ivi comprese quelle di derivazione non strettamente ferroviaria quali i settori della sicurezza elettrica, dell'ingegneria civile, dell'edilizia, della sanità e in materia di protezione antincendio, e che è corredato di tutte le certificazioni e autorizzazioni previste in detta normativa, allegandole alla dichiarazione stessa. La dichiarazione «CE» di verifica e i documenti di accompagnamento sono datati e firmati dal richiedente.”

Si evidenzia che, nella formulazione del testo di detto decreto, oltre ad un appesantimento complessivo del contenuto, si introduce un obbligo di “allegare” alla Dichiarazione CE di verifica “tutte le certificazioni e autorizzazioni previste in detta normativa” che non è presente nella Direttiva e che, se attuato, introdurrebbe un rilevante appesantimento burocratico del processo in quanto porterebbe a dover collazionare e duplicare l'insieme completo delle evidenze che sono state certamente prodotte per soddisfare tutti gli obblighi di legge che trovano applicazione che, in sistemi vasti e complessi come quelli dell'infrastruttura ferroviaria a cui si applicano i provvedimenti in questione, avranno seguito vari iter di acquisizione ed archiviazione in conformità alle procedure previste dai sistemi di gestione aziendali.

Appare pertanto immotivata ed in contrasto con l'auspicabile spirito di semplificazione e di economia dei procedimenti amministrativi, la richiesta di produrne copia da allegare alla dichiarazione stessa, ferma restando la responsabilità del firmatario della Dichiarazione CE di verifica di produrre e rendere disponibile alle Autorità che ne dovessero fare richiesta qualsiasi tipo di evidenza certificativa e/o autorizzativa che si rendesse necessario fornire e che non sia già in possesso delle stesse.



Inoltre appare pleonastico prevedere la produzione da parte del richiedente di certificazioni e autorizzazioni “*di derivazione non strettamente ferroviaria e afferenti a settori della sicurezza elettrica, dell'ingegneria civile, dell'edilizia, della sanità e in materia di protezione antincendio*”.

Dette certificazioni non sono prescritte dalla normativa comunitaria in esame che, tra l'altro, all'Allegato IV della stessa, definisce chiaramente, per tutti i Paesi Membri, la documentazione tecnica che il richiedente deve produrre tenendo conto che il fine della Dichiarazione CE di verifica è quello di certificare che il sottosistema è conforme alle pertinenti specifiche tecniche di interoperabilità.

Si chiede pertanto di allineare il comma 2 dell'art 15 dello schema di decreto al corrispondente paragrafo della direttiva (paragrafo 2 art. 15).

Proposta di modifica

“2. Nella dichiarazione «CE» di verifica di un sottosistema, il richiedente dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che il sottosistema interessato, ~~progettato, costruito e installato in modo da soddisfare i pertinenti requisiti essenziali,~~ è stato sottoposto alle pertinenti procedure di verifica e soddisfa i requisiti della pertinente normativa dell'Unione europea e di tutte le pertinenti norme nazionali, ~~ivi comprese quelle di derivazione non strettamente ferroviaria quali i settori della sicurezza elettrica, dell'ingegneria civile, dell'edilizia, della sanità e in materia di protezione antincendio, e che è corredato di tutte le certificazioni e autorizzazioni previste in detta normativa, allegandole alla dichiarazione stessa.~~ La dichiarazione «CE» di verifica e i documenti di accompagnamento sono datati e firmati dal richiedente.”



- **Art. 18, comma 2 – Definizione di una tempistica certa per l'autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi**

Considerazioni

Al fine di rendere certi i tempi complessivi del procedimento di richiesta e rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi, si propone la modifica sotto indicata.

Proposta di modifica

“2. Ferma restando la inderogabilità della durata complessiva del procedimento di richiesta e rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi di cui al successivo comma 3, l'ANSFISA provvede, previa consultazione di tutti i soggetti interessati, alla pubblicazione sul proprio sito istituzionale di linee guida che illustrano i requisiti, i documenti necessari e la procedura per ottenere le autorizzazioni di cui al presente articolo, e coopera con l'ERA nella loro divulgazione.”



- **Articolo 23, comma 2 - Controlli preventivi all'utilizzo dei veicoli autorizzati**

Considerazioni

L'articolo si riferisce ai controlli che una impresa ferroviaria deve svolgere prima che un veicolo autorizzato all'immissione sul mercato possa essere impiegato nell'area di utilizzo. Il comma 2 definisce la possibilità che una impresa possa eventualmente, in aggiunta agli strumenti a sua disposizione, svolgere prove "in cooperazione" con il gestore infrastruttura.

La proposta di modifica è tesa a chiarire e circostanziare meglio il termine "in cooperazione", che non declina precisamente la ripartizione degli oneri economici.

Proposta di modifica

"2. Ai fini del comma 1, l'impresa ferroviaria può ~~svolgere concordare con il gestore dell'infrastruttura lo svolgimento a proprio carico di~~ prove **in linea o in laboratorio** ~~in cooperazione con il gestore dell'infrastruttura~~. Il gestore dell'infrastruttura, in collaborazione con il richiedente, si adopera affinché le eventuali prove siano effettuate entro tre mesi dalla ricezione della domanda."



- **Articolo 45, comma 4 – Allineamento alla normativa UE della periodicità e formato del Registro dell’Infrastruttura**

Considerazioni

Il comma 4 dell’art. 45 inerente al registro dell’infrastruttura è stato inserito nel recepimento nazionale e non è aderente alla direttiva. In particolare la messa a disposizione dei dati da parte dei gestori delle infrastrutture con la periodicità e nel formato stabiliti da ANSFISA, appare in contrasto con quanto riportato nelle specifiche comuni del registro dell’infrastruttura, votate al RISC (*Railway Interoperability and Safety Committee*) di gennaio 2019 e di prossima emanazione in sostituzione della Decisione 2014/880/UE.

La proposta è tesa quindi a modificare il comma 4 rendendolo coerente al comma 3 e riconducendo l’operatività dell’ANSFISA a quanto previsto dagli atti di esecuzione di cui all’articolo 49, comma 5, della direttiva (UE) 2016/797 ovvero le citate specifiche comuni.

Proposta di modifica

“4. Per i fini di cui al comma 1, i gestori delle infrastrutture provvedono a mettere a disposizione dell’ANSFISA, con la periodicità e nel formato ~~da essa stabiliti~~ **coerenti con gli atti di esecuzione di cui all’articolo 49, comma 5, della direttiva (UE) 2016/797**, i dati della propria rete, aggiornandoli ogni volta si renda necessario e sono responsabili della qualità e della affidabilità di tali dati.”



Atto 74 - Proposte di emendamento allo Schema di decreto legislativo recante attuazione della Direttiva (UE) 2016/798 relativa alla Sicurezza delle ferrovie (Atto 74)

Elenco delle proposte

- Art. 2, commi 3 e 5 - Ambito di applicazione, esclusione delle linee turistiche
- Art. 3, lettera h) – Definizioni, Norme nazionali, allineamento alla direttiva
- Art. 3, lettera s) – Definizioni, Organismo di valutazione delle conformità
- Articolo 4, comma 3 - Ruolo dei soggetti del sistema ferroviario nello sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria
- Articolo 7, rubrica- Norme nazionali in materia di sicurezza, allineamento alla direttiva
- Articolo 7, comma 3 - Norme nazionali in materia di sicurezza, previsione stima preventiva tecnico-economica e di sostenibilità
- Articolo 7, comma 8 - Norme nazionali in materia di sicurezza, allineamento alla direttiva
- Articolo 9, comma 7 - Certificato di sicurezza unico, allineamento alla direttiva
- Art. 16, comma 2 - Compiti in ambito ferroviario dell'ANSFISA
- Articolo 30 – Sanzioni -
- Articolo 32, comma 1 – Abrogazioni, modifica dell'articolo 8 del D.P.R. 753/1980

Le proposte di modifica al testo indicano in **neretto** il testo aggiunto e in ~~neretto barrato~~ il testo eliminato.



- **Art. 2, commi 3 e 5 - Ambito di applicazione, esclusione delle linee turistiche**

Considerazioni

Le ferrovie ad uso storico-turistico sono state inserite nell'ambito di applicazione dell'adottando decreto rinviando a successivi provvedimenti dell'ANSFISA la definizione delle modalità applicative degli articoli 6, 8, 13 e 17. Tale nuova formulazione appare in contrasto con la normativa speciale (Legge 9 agosto 2017, n. 128) che è stata emanata in materia tenendo conto delle peculiarità proprie di dette ferrovie turistiche e che, in particolare, già definisce e circoscrive i compiti dell'ANSFISA.

La legge 128/2017 è stata emanata proprio per salvaguardare e favorire lo sviluppo turistico di dette ferrovie in quanto le stesse non sono paragonabili in termini di tipo di traffico, di frequenza e di sistemi di esercizio (contesti obsoleti, veicoli storici non attrezzati con tecnologie, etc) alle linee della rete ferroviaria nazionale, e quindi è certamente necessario garantire la sicurezza ma secondo livelli prestazionali sufficienti per il servizio turistico da offrire.

Inserendo le ferrovie turistiche nell'ambito di applicazione del decreto si avrebbe, dunque, l'effetto di rendere più complesso lo sviluppo di dette ferrovie e gli stessi obiettivi perseguiti dal legislatore con la legge speciale in quanto, con l'entrata in vigore del decreto Sicurezza, si dovrebbe esercitare tale infrastruttura in base a quanto previsto da detto decreto e quindi in misura sovrabbondante rispetto al servizio che viene concretamente offerto su dette ferrovie.

Si auspica, pertanto, una revisione del testo ritornando alla precedente formulazione che vedeva le ferrovie storiche escluse dal campo di applicazione della bozza di decreto di recepimento della direttiva sicurezza.

Proposta di modifica

“3. Il presente decreto non si applica:

f) alle infrastrutture destinate ad un uso storico o turistico di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128, nonché ai veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture.

[...]

~~**5. Per le infrastrutture ferroviarie di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128, nonché per i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture, l'ANSFISA indica le modalità applicative delle prescrizioni di cui agli articoli 6, 8, 13 e 17.”**~~



- **Art. 3, lettera h) Definizioni, Norme nazionali, allineamento alla direttiva**

Considerazioni

Nella definizione di "Norme nazionali" è stata inserita la parola "tecniche" non presente nel testo originario della Direttiva e neanche nella definizione di "norme nazionali" contenuta nel testo del provvedimento di recepimento della Direttiva (UE) 2016/797; in tal modo si realizza un disallineamento sia con il testo originale della Direttiva che con l'altro decreto di recepimento oltre che una sostanziale modifica della definizione in quanto le norme nazionali che contengono requisiti in materia di sicurezza ferroviaria o requisiti tecnici diversi da quelli stabiliti dalle norme dell'Unione europea o internazionali non sono limitate alle sole norme tecniche pertanto si ritiene indispensabile correggere il testo eliminando il termine "**tecniche**". Sullo stesso tema si veda anche la proposta relativa all'articolo 7.

Proposta di modifica

“Art. 3

h) "norme nazionali": tutte le norme **tecniche** e le altre disposizioni vincolanti, emanate dalle competenti Autorità, che contengono requisiti in materia di sicurezza ferroviaria o requisiti tecnici diversi da quelli stabiliti dalle norme dell'Unione europea o internazionali, e che sono applicabili alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura o a terzi;”



- **Art. 3, lettera s) – Definizioni, Organismo di valutazione delle conformità**

Considerazioni

Nella definizione di Organismo di valutazione della conformità non è chiaro chi debba eseguire la notifica. Nello schema di DLGS di recepimento della direttiva interoperabilità (cfr. art. 27, comma 1) tale compito è affidato all'Autorità di notifica, ovvero il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti

Proposta di modifica

“Art. 3

s)"organismo di valutazione della conformità": un organismo che è stato notificato o designato ~~dallo Stato membro~~ **dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti** ai sensi del decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria quale responsabile delle attività di valutazione della conformità rispettivamente alle norme dell'Unione o alle norme nazionali, fra cui taratura, prove, certificazione e ispezione;”



- **Articolo 4, comma 3 - Ruolo dei soggetti del sistema ferroviario nello sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria**

Considerazioni

L'articolo 4 dello schema di decreto in esame (recepimento l'articolo 4 della Direttiva 2016/798) definisce compiti e responsabilità delle Autorità amministrative, dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie e degli altri soggetti la cui azione ha un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario come definiti dal comma 4 dello stesso articolo (come definiti al paragrafo 4 dell'articolo 4 Direttiva): soggetti responsabili della manutenzione, fabbricanti, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi, enti appaltanti, trasportatori, speditori, consegnatari, caricatori, scaricatori, riempitori e svuotatori.

Rispetto al medesimo articolo della Direttiva comunitaria (articolo 4), l'articolo 4 dello schema di decreto presenta delle differenze - di assoluto rilievo - in tema di responsabilità. In particolare, con riguardo alla responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura il legislatore comunitario all'articolo 4 della Direttiva stabilisce che detti soggetti sono responsabili della propria parte di sistema e del relativo funzionamento in sicurezza compresa la fornitura di materiali e l'appalto di servizi nei confronti di: *“utenti, clienti, lavoratori interessati e altri attori ai sensi del paragrafo 4”*.

L'attuale versione dello schema di decreto di recepimento, diversamente da quanto stabilito dalla Direttiva ed erroneamente, non limita la responsabilità del gestore dell'infrastruttura e dell'impresa ferroviaria ai soggetti sopra indicati ma estende detta responsabilità - impropriamente - ad un alveo di soggetti ben più ampio introducendo - in luogo della locuzione *“altri attori ai sensi del comma 4”* - la locuzione *“a terzi”* discostandosi, in tal modo, dal dettato comunitario che al contrario elenca in modo dettagliato detti soggetti.

Al fine di armonizzare il diritto di tutti gli Stati e affinché le imprese ferroviarie che operano in Italia e il gestore dell'infrastruttura nazionale abbiano le medesime responsabilità dei rispettivi omologhi appartenenti agli altri Stati membri, in conformità con quanto stabilito dalla Direttiva, si chiede di riportare il testo del comma 3 dell'articolo 4 dello schema di decreto in esame alla versione comunitaria, come meglio di seguito rappresentato.

Proposta di modifica

“Art.4

3. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura, **fatta salva la responsabilità civile ai sensi delle disposizioni giuridiche nazionali, ciascuno per la propria parte di**



~~sistema, sono responsabili del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del relativo funzionamento in sicurezza e del controllo dei rischi che ne derivano,~~ compresa la fornitura di ~~materiale~~ materiali e l'appalto di servizi, nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e ~~terzi~~ **altri soggetti ai sensi del comma 4** e, a tal fine:

[...]"



- **Articolo 7, rubrica - Norme nazionali in materia di sicurezza, allineamento alla direttiva**

Considerazioni

Si suggerisce l'eliminazione della parola "tecniche" nella rubrica dell'articolo in quanto il tenore letterale della direttiva parla di "norme nazionali" e non di "norme tecniche nazionali". Si segnala al riguardo che la stessa direttiva e, in coerenza, lo schema di DLGS definiscono le "norme nazionali" per cui l'aggiunta della parola tecniche nella rubrica dell'articolo 7 può generare dubbi interpretativi.

Proposta

“Art. 7
(Norme nazionali **tecniche** in materia di sicurezza)”



- **Articolo 7, comma 3 - Norme nazionali in materia di sicurezza, previsione stima preventiva tecnico-economica e di sostenibilità**

Considerazioni

Si chiede di modificare il comma 3 dell'articolo 7 per introdurre un principio non presente nello schema di decreto, che subordina la possibilità da parte delle Autorità nazionali competenti di prescrivere standard più restrittivi rispetto ai disposti comunitari, ad una preventiva stima tecnico-economica e di sostenibilità per i soggetti cui sono rivolti.

In effetti tale principio è già presente nell'ordinamento nazionale e in particolare nell'art. 6 della Legge 11 novembre 2011, n. 180 "Norme per la tutela della libertà d'impresa. Statuto delle imprese e nell'art. 53 del Decreto-Legge convertito con modificazioni dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27.

Proposta di modifica

"3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'ANSFISA e comunque nel rispetto di quanto previsto all'articolo 6 della Legge 11 novembre 2011 n. 180 nonché all'articolo 53 del Decreto Legge del 24/01/2012 n. 1 convertito, con modificazioni, in legge 24 marzo 2012, n. 27, nelle materie di competenza, e salvo quanto previsto dall'articolo 19, comma 2, lettera a), può stabilire nuove norme nazionali nei casi seguenti:

- a) quando norme relative ai metodi di sicurezza esistenti non sono contemplate dai CSM;
- b) quando norme di esercizio della rete ferroviaria non sono ancora oggetto di una STI;
- c) come misura preventiva d'urgenza, in particolare a seguito di un incidente od inconveniente;
- d) quando è necessario rivedere una norma già notificata;
- e) quando norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo fisico e psicologico e formazione non sono ancora coperte da una STI o dal decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247 e successive modificazioni di recepimento della direttiva 2007/59/CE.

Le nuove norme nazionali possono essere emanate solo a seguito di una stima dei sovra costi necessari e di una analisi della sostenibilità tecnica ed economica degli effetti della norma sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, corredata da stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione."



- **Articolo 7, comma 8 - Norme nazionali in materia di sicurezza, allineamento alla direttiva**

Considerazioni

Con riguardo al comma 8 dell'articolo 7 si evidenzia che il testo della direttiva (paragrafo 7, art. 8) prevede che le informazioni relative alle restrizioni particolari e locali possano non essere oggetto di notifica all'ERA nell'apposito strumento informatico e che in tal caso debbano essere riportate nel registro infrastruttura (registro nazionale recante i dati dell'infrastruttura, il cui uso da parte delle imprese ferroviarie *in primis*, è disciplinato dalla direttiva interoperabilità agli artt. 21, 23, 45 e da apposite specifiche comuni) oppure nel prospetto informativo della rete (di cui al D. Lgs. 112/2015, avente la funzione di regolare i rapporti tra l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura).

Nel testo di recepimento la registrazione di tali restrizioni sembra essere richiesta in ambo i documenti, pertanto, al fine di evitare sovrapposizioni e considerando che il prospetto informativo della rete e il registro dell'infrastruttura rispondono a distinti processi e distinte norme di riferimento si auspica la riformulazione della norma nazionale in aderenza con il testo della Direttiva, che prevede un'indicazione alternativa.

Proposta di modifica

“8. Norme e restrizioni di natura strettamente locale possono non essere notificate, ma in tal caso, devono essere riportate nei registri dell'infrastruttura di cui **all'articolo 45** del decreto legislativo Interoperabilità e o nel prospetto informativo della rete deve essere indicato dove sono pubblicate.”



- **Articolo 9, comma 7 - Certificato di sicurezza unico, allineamento alla direttiva**

Considerazioni

Nell'ottica di allineare il testo dello schema di DLGS con il testo della Direttiva si propongono due modifiche all'articolo 9.

In coerenza con quanto previsto dall'art.10, paragrafo 6, della Direttiva, si propone di fare esplicito riferimento al paragrafo 3, lettera b) dello stesso articolo in modo da prevedere che l'Agenzia, per valutare la coerenza e completezza del fascicolo, tenga conto anche dell'applicazione da parte delle imprese ferroviarie delle norme nazionali notificate.

Proposta di modifica

“7. Entro un mese dal ricevimento da parte di ERA di una domanda di certificato di sicurezza unico, all'impresa ferroviaria è notificata la completezza del fascicolo oppure la richiesta di pertinenti informazioni supplementari, da fornire entro un termine ragionevole fissato dall'ERA stessa. **Per quanto riguarda la completezza, pertinenza e coerenza del fascicolo, l'Agenzia può altresì valutare gli elementi di cui al comma 3, lettera b).**



- **Art. 16, comma 2 - Compiti in ambito ferroviario dell'ANSFISA**

Considerazioni

In coerenza con quanto previsto all'articolo 13, comma 6, in merito alle funzioni dell'autorità nazionale per la sicurezza in materia di certificazione degli ECM, si propone di aggiungere il rilascio dei certificati di soggetto responsabile della manutenzione fra i compiti dell'ANSFISA.

Proposta di modifica

“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:

[...]

gg) rilasciare, rinnovare, modificare il certificato di soggetto responsabile della manutenzione (ECM).”



- **Art. 30 - Sanzioni**

Considerazioni

È necessario segnalare che le sanzioni riportate nel nuovo testo sono state notevolmente innalzate rispetto a quelle previste dall'articolo 18 della Legge n. 122 del 7 luglio 2016.

Per le fattispecie di cui al primo comma dell'articolo 30 in esame, la misura minima e la misura massima delle sanzioni sono elevate rispettivamente da euro 5mila a euro 10 mila e da euro 20 mila a euro 100 mila euro e la misura minima e la misura massima della sanzione prevista al terzo comma sono elevate rispettivamente da euro mille a euro 5 mila e da euro 4 mila a euro 50 mila.

Si propone di riportare gli importi delle sanzioni alla misura prevista dall'articolo 18 Legge 7 luglio 2016, n.122, in aderenza al principio di proporzionalità della sanzione edittale rispetto al disvalore dell'illecito ipotizzato dal legislatore ed alla capacità di deterrenza.

Inoltre è opportuno precisare il campo di applicazione ai provvedimenti vincolanti per cui si propone di eliminare il riferimento a direttive e raccomandazioni e richiamare le disposizioni.

Proposta

“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~~ **disposizioni** 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~~ **da 5.000 a euro 20.000.**

[...]

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 richiesta si applica una sanzione amministrativa pecuniaria da ~~euro 5.000 a euro 50.000~~ **da euro 1.000 a euro 4.000.”**



- **Art. 32, comma 1 – Abrogazioni, modifica dell’articolo 8 del D.P.R. 753/1980**

Considerazioni

La direttiva in più disposizioni (considerando 14 e 15; art. 1, lett. a); art. 8) richiama l’assoluta importanza della necessità di adeguare al sopraggiunto quadro comunitario la normativa nazionale in materia di sicurezza ferroviaria, elemento che l’UE ritiene cruciale per sviluppare e migliorare la sicurezza del sistema ferroviario, procedendo con la revisione di tutte le norme nazionali, siano esse di rango regolamentare che legislativo, in contrasto o rese superflue “dal diritto dell’Unione, comprese in particolare le STI, i CST e i CSM” (cfr. art. 8, comma 2, lett. b).

Rispetto a tale contesto - e nelle more di una profonda e completa revisione del Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 773 “*Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto*” che risulta in gran parte superato e incoerente con la sopraggiunta regolamentazione comunitaria del settore - si rappresenta l’assoluta urgenza di procedere con la modifica del primo comma dell’articolo 8 di tale decreto prevedendo un rinvio alla rilevante disciplina dell’Unione Europea. Tale disposizione è difatti in contrasto con il quadro normativo comunitario in materia di sicurezza ferroviaria che richiede l’utilizzo di metodi comuni di sicurezza, ossia di metodi standardizzati e elaborati a livello UE, per l’individuazione di misure e cautele atte a prevenire gli inconvenienti di esercizio. Si segnala, in particolare, che il Regolamento (UE) 402/2013 ha definito nel dettaglio le procedure di valutazione dei rischi legati alla sicurezza ferroviaria. Al momento infatti non è chiaro se i gestori dell’infrastruttura e le imprese ferroviarie debbano attenersi alla normativa vigente di derivazione comunitaria, o al contrario e in contrasto a quest’ultima, adottare “*le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica atte ad evitare sinistri*” richieste dall’articolo 8 del DPR 753/1980 - e non dettate da metodi comuni.

Al fine di rendere coerente la normativa nazionale, e affinché non vi siano dubbi in merito alla legge applicabile su un tema così importante come la sicurezza e l’incolumità pubblica, si chiede di allineare il contenuto dell’articolo 8 del DPR 753/1980 con la rilevante normativa dell’UE.

Proposta di modifica

“**g)** (nuovo) all’articolo 8, primo comma del D.P.R 11 luglio 1980, n.753 le parole “*suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri*” sono sostituite dalle seguenti “*individuate dai codici di buona pratica ai sensi della normativa dell’Unione Europea, atte a prevenire gli incidenti*”.