

SENATO DELLA REPUBBLICA – VIII COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI

*Atto del Governo sottoposto a parere parlamentare, n. 74 - Schema di decreto legislativo
recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie*

Roma, 5 marzo 2019

Si ringraziano i componenti della Commissione Lavori Pubblici, Comunicazioni per l'importante opportunità offerta all'Associazione con la presente audizione, relativa alla discussione dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie.

Anche se il tema dell'audizione è circoscritto a quanto sopra riportato, riteniamo opportuno condividere alcune osservazioni di carattere generale prima di scendere nel dettaglio del tema in oggetto.

Premessa di carattere generale

ASSTRA, Associazione Trasporti, è l'Associazione datoriale nazionale delle aziende di trasporto pubblico locale, pubbliche e private, che operano in Italia. Il settore del trasporto ferroviario rappresentato da ASSTRA si compone di 25 imprese ferroviarie e/o gestori dell'infrastruttura che, per caratteristiche storiche, istituzionali o vocazionali, svolgono la propria attività principale in contesti regionali definiti e quindi rappresentano un elemento fondamentale della mobilità collettiva e delle politiche e strategie del territorio.

Con un'estensione complessiva dell'infrastruttura ferroviaria di circa 3.655 km, il sistema delle così dette ferrovie secondarie rappresentate assolve un importante ruolo in ambito nazionale nel ricoprire le esigenze di mobilità regionale. Dei 3.655 km complessivi, circa 2.238 km si sviluppano nelle Regioni dell'Italia Meridionale e Insulare, circa 2.000 km costituiscono la rete interconnessa a quella di RFI, mentre i rimanenti compongono la c.d. rete isolata.

Il biennio 2016-2018 ha portato con sé importanti cambiamenti nel quadro normativo di riferimento per le ferrovie che l'Associazione rappresenta. In particolare il 2016 ha visto le reti regionali **interconnesse** all'infrastruttura nazionale, gestita da Rete Ferroviaria Italiana, inserite nel corridoio ferroviario unico Europeo in applicazione di quanto disposto dal D. Lgs 112/2015 di recepimento della direttiva 34/2012/UE.

Tanto ha comportato l'avvio di interventi di adeguamento agli standard della rete ferroviaria nazionale che, sebbene adottati nell'ambito di provvedimenti aventi finalità di apertura del mercato, in ossequio alle disposizioni europee, nei fatti si sono tradotti in disposizioni relative alla sicurezza. Ciò al fine di uniformare le infrastrutture delle reti regionali interconnesse a quella del gestore nazionale e quindi agli standard europei.

Contestualmente la competenza in materia di sicurezza ferroviaria per tali reti è passata dal Ministero dei Trasporti all'ANSF, Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, e ciò ha comportato l'applicazione e la immediata coerenza in materia di sicurezza ferroviaria anche a tali reti del quadro normativo da essa consolidato negli anni, anche in attuazione delle norme europee. Un passaggio normativo e regolamentare molto importante che ha comportato e comporta per le imprese interessate, siano esse Gestori dell'Infrastruttura o Imprese Ferroviarie, la necessità di completare la realizzazione dei piani di attrezzaggio già avviati o di avviarne i relativi iter procedurali, laddove non presenti. Percorso sulla cui necessità e opportunità non si può che

convenire, e che si ritiene debba svilupparsi all'interno di un progetto complessivo fondato su importanti linee di finanziamento e su tempistiche adeguate, come è stato in precedenza per la rete nazionale. Percorso che implica non solo un intervento strutturale per l'adeguamento alle specifiche tecniche di interoperabilità ma anche un cambiamento normativo, organizzativo e gestionale che le ferrovie interessate stanno affrontando per quanto di loro competenza, con spirito costruttivo e determinazione, cercando al contempo di limitare al minimo le inevitabili ripercussioni sull'offerta di servizi, derivanti dall'adozione delle previste misure minime di mitigazione dei rischi resi necessarie nelle more di una serie di interventi atti ad uniformare i sottosistemi di tali reti agli standard RFI.

Tale percorso di recente ha condotto al rilascio dell'autorizzazione di sicurezza da parte di ANSF a quattro dei dodici gestori di reti regionali di cui al DM 5 agosto 2016, mentre altre sono prossime all'acquisizione del titolo. Per queste ultime, tuttavia, nelle more, continuano a vigere le incisive misure di mitigazione del rischio imposte da ANSF, tra le quali ricordiamo il contenimento della velocità al di sotto dei 50 km/h e la rarefazione del programma di esercizio a massimo un treno/ora, che inevitabilmente incidono sull'organizzazione e l'offerta del servizio. La ferrovia costituisce oggi un mezzo sicuro rispetto alle altre modalità di trasporto, specie l'autotrasporto, e che presenta indiscussi vantaggi in termini di emissioni, di congestione stradale e di tempi di percorrenza. Pertanto, si ritiene opportuno continuare a sostenere la crescita del settore e il miglioramento delle sue performance con adeguati investimenti. È importante sottolineare che le reti interconnesse in parola erano sottoposte fino al 5 agosto 2016 ai regimi previsti dal DPR 753/1980, agendo secondo regole di sicurezza conformi alla normativa e proporzionate ai livelli di traffico previsti e che tuttora sulle reti regionali funzionalmente isolate tale regime è ancora cogente. A tale riguardo, vale la pena ribadire anche in questa sede l'importanza di avviare un lavoro di revisione del DPR 753/1980, che rimane vigente per alcuni aspetti ma che appare in lunga parte superato dal mutato quadro normativo di riferimento e la cui mancata abrogazione rischia di generare solo incertezza nel settore.

Il progetto di allineamento delle ferrovie interconnesse ai sistemi e alle procedure dell'operatore nazionale ha indotto ad analoghe riflessioni per le ferrovie **isolate** fatte salve, ovviamente, le problematiche relative alle specifiche tecniche di interoperabilità che non interessano tali reti ferroviarie: si ritiene infatti che i livelli di sicurezza non debbano essere distinti sulla base della presenza o meno di interconnessione con la rete nazionale ma debbano ovviamente essere calmierati sulla capacità della rete e sulle caratteristiche della stessa. Elementi questi ultimi che per le reti isolate assumono una certa rilevanza in base alle molte peculiarità presenti. A partire dal 1° luglio 2019, comunque, anche le reti isolate transiteranno sotto la vigilanza di ANSF.

L'ANSF per tali reti è prossima ad individuare le norme tecniche e gli standard che le medesime dovranno applicare, tenendo conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto. Infatti, trattandosi di reti isolate e pertanto venendo meno l'esigenza di standardizzazione dei livelli tecnologici con la rete nazionale, il legislatore ha lasciato spazio alla

individuazione di standard che garantiscano analoghi livelli di affidabilità ma meno impegnativi in termini economici.

Detto passaggio sotto la competenza ANSF, per quanto chiaramente previsto dalla citata Legge 172/2012, presenta non poche zone d'ombra, di cui si dirà in dettaglio nella trattazione dello schema di decreto in oggetto.

In generale, per entrambe le tipologie di rete di cui si è trattato in precedenza, siano esse interconnesse o isolate dalla rete nazionale, si evidenzia come la revisione del contesto normativo di riferimento comporti un cambiamento sul piano infrastrutturale, tecnologico, operativo ed organizzativo per l'erogazione del servizio ferroviario. A tale riguardo, si ritiene fondamentale evidenziare come detto passaggio richieda la previsione di adeguati finanziamenti di supporto al settore e di tempi congrui alla realizzazione di interventi di tale portata. A riprova di ciò vi è la precedente esperienza maturata da RFI e dal Gruppo FS in generale, per i quali l'affrontare un analogo percorso ha richiesto tempi medio-lunghi e ingenti finanziamenti. Si auspica che pari condizioni vengano riservate anche in questa fase alle reti rappresentate. Alcuni finanziamenti sono già stati destinati all'ammodernamento dei sistemi di attrezzaggio del settore e si ritiene che essi siano un buon punto di partenza per dare avvio ai primi interventi nel settore: tuttavia, a tale riguardo occorre precisare come essi risultino insufficienti a soddisfare il fabbisogno complessivo derivante dall'adeguamento delle reti in oggetto ai sistemi richiesti, e ciò si afferma con particolare riferimento all'adeguamento dei sistemi di protezione dei numerosi passaggi a livello esistenti su dette reti. Pertanto, si auspica che nuove previsioni vengano quanto prima disposte, anche in ragione dei lunghi tempi di cui l'implementazione dei sistemi in parola necessita.

Osservazioni circa lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie

In linea generale, lo schema di decreto in oggetto sembra presentare alcune criticità di importante impatto sul settore e che ci sia augura possano trovare accoglimento nella discussione parlamentare: il recepimento della direttiva 2016/798, come noto, comporta l'abrogazione del decreto legislativo n. 162/2007, che assume grande rilievo nel quadro normativo delle ferrovie regionali interconnesse, mentre la sua applicazione non coinvolge le reti c.d. isolate.

Il legislatore nazionale ha ritenuto di avvalersi dello schema di decreto, oltre che per dare attuazione ai contenuti della norma comunitaria, per fornire utili elementi di completamento del quadro normativo relativo alle ferrovie c.d. isolate dalla rete nazionale all'atto del passaggio sotto la supervisione dell'ANSFISA.

In tale contesto, appare fondamentale che si provveda alla definizione chiara ed univoca di quali siano le reti "funzionalmente isolate" che saranno interessate dal detto passaggio di competenze.

Sul punto, lo schema di decreto precisa all'art. 2 comma 4, che sono da intendersi quali *"reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario"* quelle reti concesse dallo Stato e quelle per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di

programmazione e di amministrazione ai sensi del Decreto legislativo 422/1997, adibite a servizi ferroviari locali ordinariamente espletati con distanziamento regolato da segnali. Il comma 4 aggiunge che dette reti verranno individuate con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro 60 giorni dall'entrata in vigore dello schema di decreto e che, nelle more dell'adozione del predetto decreto sono da considerarsi isolate le reti che non figurano nell'Allegato A del DM 5 agosto 2016. Sul punto si ritiene che, allo scopo di evitare applicazioni non coerenti con quanto verrà individuato da parte del Ministero, sarebbe opportuno che la norma attribuisse efficacia costitutiva al decreto ministeriale, ovvero le reti isolate saranno soggette alla normativa in oggetto a decorrere dall'emanazione del suddetto decreto. Fino a quella data saranno applicabili le regole attualmente vigenti. L'Associazione ritiene fondamentale che venga fornita quanto prima un'univoca interpretazione dell'ambito di applicazione della norma con riferimento alle ferrovie isolate, anche al fine di evitare che regimi differenti da quelli ferroviari ma storicamente individuati come tali si ritrovino a dover operare in un contesto regolatorio che necessariamente non sarebbe compatibile con le specificità esistenti. Inoltre, detto chiarimento risulta importante anche con riferimento all'attribuzione delle competenze in materia di supervisione per quelle reti che ricadono in Province Autonome.

Sempre con riferimento al contenuto del comma 4, si valuta positivamente la previsione che “[...] sulle reti in cui esiste un solo soggetto integrato che gestisce l'infrastruttura e ed effettua il servizio di trasporto esclusivamente sulla propria rete, i compiti e le responsabilità che il presente decreto attribuisce ai gestori infrastruttura e alle imprese ferroviarie sono da considerarsi attribuiti al soggetto integrato”. Tuttavia, al fine di evitare ambiguità interpretative e rispettare la volontà del legislatore di semplificazione per quelle reti ove operi in esclusiva un solo soggetto, si ritiene di proporre la modifica di cui in seguito. Per l'applicazione di tale norma, si considera soggetto integrato esercente anche il soggetto che, pur trattandosi di un'entità societaria unica, operi attraverso divisioni distinte (Infrastruttura e Trasporto). Sul punto, in relazione al certificato di idoneità all'esercizio che, ai sensi dell'art. 28, pare riguardare sia la parte di infrastruttura che l'esercizio, sarebbe opportuno chiarire, ai fini di un migliore coordinamento con le disposizioni del decreto, che per le reti isolate, per le quali risultano ammesse strutture semplificate o articolate, ANSIFSA possa rilasciare uno o più certificati in relazione all'articolazione di suddette ferrovie.

Infine, sempre con riferimento al contenuto dell'art. 2, comma 4, si evidenzia come il testo originario genera problemi di compatibilità per quelle reti isolate, per le quali il servizio ferroviario è regolato da Trattati internazionali che prevedono un esercizio congiunto tra più operatori (non in concorrenza). In tal caso la nozione di soggetto integrato esercente, anche ai fini dell'applicazione del Capo VI del decreto, non ricomprende tale specifica situazione derivante dal diritto internazionale e profila un'ipotesi di contrasto con tale normativa. La proposta di revisione di cui in seguito, pertanto, è finalizzata ad estendere il regime descritto dal comma quarto all'analogha condizione sopra descritta, a condizione che i soggetti interessati garantiscano la gestione unitaria del sistema di gestione della sicurezza, ai fini della richiesta della certificazione unica.

Si rileva dal testo dell'art. 2 comma 5 l'inclusione, seppur parziale, delle infrastrutture di cui alla legge 9 agosto 2017 nell'ambito di applicazione dell'emanando decreto. Sul punto, si ritiene che le

infrastrutture in parola, nonché i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture debbano essere escluse dall'ambito di applicazione dello schema di decreto sulla sicurezza in quanto già oggetto di una normativa dedicata, che considera le peculiarità del servizio.

Si evidenziano alcune considerazioni con riferimento all'articolo 7, di cui si chiede in seguito l'inserimento di alcune precisazioni che si ritiene possano essere a beneficio di una più completa conoscenza del quadro normativo applicabile per le reti c.d. interconnesse alla rete nazionale.

Con riferimento all'articolo 15 comma 2 lettera b), che disciplina i principi che regolano l'attività e il funzionamento dell'ANSFISA, per il funzionamento della stessa si provveda anche introducendo un 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. 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. Vale la pena evidenziare come, per la determinazione di detti criteri, risulti fondamentale il coinvolgimento delle Regioni quali Enti competenti sul tema per le reti c.d. regionali.

Con riferimento all'articolo 16 comma 2 lett. bb), allo scopo di coordinare le disposizioni dell'emanando decreto con quelle vigenti che verranno abrogate dallo stesso ma che già esplicano ed esplicheranno i loro effetti, al fine di scongiurare un vuoto normativo, occorre saldare i poteri attualmente attribuiti ad ANSF dall'art. 15-ter del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 con le disposizioni dell'emanando decreto. La via più immediata è quella di recepire nel testo normativo in oggetto quanto già previsto dall'abrogando art. 15-ter e cogliendo l'occasione per allineare le tempistiche previste al fatto che il quadro normativo applicabile alle reti isolate non sarà ancora definito alla data del 30 giugno 2019 e confermando la volontà del legislatore di prevedere un regime transitorio che abbia sei mesi di durata.

Sul tema dell'analisi del rischio, vale la pena effettuare una considerazione di più ampio respiro: l'analisi di rischio senza la definizione del rischio accettabile ALARP porta a considerare inaccettabile qualsiasi livello di rischio, anche quello più infrequente e a bassa magnitudo. Su detta problematica si dibatte da tempo in Italia, dal momento che l'assenza di definizione di detta soglia comporta l'adozione di costosissime misure mitigative sull'altare della teorizzazione del rischio nullo, con conseguente impiego di ingenti risorse pubbliche a fronte del conseguimento di risibili benefici in termini di sicurezza.

Da ultimo, con riferimento alle tempistiche individuate all'art. 31 comma 3, si ritiene che esse non risultino congrue rispetto alle attività richieste alle ferrovie interconnesse, considerato che per la presentazione dell'istanza di certificato di idoneità e delle autorizzazione ai sensi del Capo VI, risulta necessario che siano definiti, oltre alle modalità per la presentazione della stessa, anche gli aspetti di cui all'art. 16 comma 2, lett. bb), punti da 1) a 7).

La proposta di estendere il termine da 90 a 180 giorni deriva dall'opportunità di allineare alle tempistiche in precedenza previste per i gestori delle reti interconnesse dal DM 5 agosto 2016 ai fini della presentazione dell'istanza di autorizzazione di sicurezza.

Proposte di emendamenti al testo dello schema di decreto legislativo in oggetto

Schema di decreto legislativo	Proposta ASSTRA
<p style="text-align: center;"><i>Articolo 2 comma 4</i></p> <p>4. [...]. <i>Nelle more dell'adozione del predetto decreto, sono da considerarsi isolate le reti che non figurano nell'Allegato A di cui al decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016.</i> [...]</p>	<p style="text-align: center;"><i>Articolo 2 comma 4</i></p> <p>4. [...]. <i>Nelle more dell'adozione del predetto decreto, sono da considerarsi isolate le reti che non figurano nell'Allegato A di cui al decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016.</i> [...]</p>
<p>Motivazione: Sul punto si ritiene che, allo scopo di evitare applicazioni non coerenti con quanto verrà individuato da parte del Ministero, sarebbe opportuno che la norma attribuisse efficacia costitutiva al decreto ministeriale, nel senso che le reti isolate saranno soggette alla normativa in oggetto a decorrere dall'emanazione del suddetto decreto. Fino a quella data saranno applicabili le regole attualmente vigenti. Infatti, l'Associazione ritiene fondamentale che venga fornita quanto prima un'univoca interpretazione dell'ambito di applicazione della norma con riferimento alle ferrovie isolate, anche al fine di evitare che regimi differenti da quelli ferroviari ma storicamente individuati come tali si ritrovino a dover operare in un contesto regolatorio che necessariamente non sarebbe compatibile con le specificità esistenti. Inoltre, detto chiarimento risulta importante anche con riferimento all'attribuzione delle competenze in materia di supervisione per quelle reti che ricadono in Province Autonome.</p>	

Schema di decreto legislativo	Proposta ASSTRA
<p style="text-align: center;"><i>Articolo 2 comma 4</i></p> <p>4. [...]. <i>Sulle reti in cui esiste un solo soggetto integrato che gestisce l'infrastruttura ed effettua il servizio di trasporto esclusivamente sulla propria rete, i compiti e le responsabilità che il presente decreto attribuisce ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie sono da considerarsi attribuiti al soggetto integrato esercente.</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Articolo 2 comma 4</i></p> <p>4. [...]. <i>Sulle reti in cui esiste un solo soggetto integrato che gestisce l'infrastruttura ed effettua il servizio di trasporto esclusivamente in esclusiva sulla propria rete, i compiti e le responsabilità che il presente decreto attribuisce ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie sono da considerarsi attribuiti al soggetto integrato esercente.</i> <i>Le disposizioni del precedente periodo si applicano anche alle reti ferroviarie isolate nelle quali, in virtù di disposizioni di trattati internazionali, operino più imprese nell'ambito di un unico esercizio ferroviario condiviso; in tal caso, tali operatori sono considerati unico soggetto integrato esercente ai fini del presente decreto, a condizione che adottino e gestiscano congiuntamente il sistema di</i></p>

	<p><i>gestione della sicurezza mediante l'istituzione di un'organizzazione comune.</i></p> <p><i>Sulle reti funzionalmente isolate, a fronte di motivata valutazione del Gestore Infrastruttura da formulare all'ANSFISA, è possibile altresì operare attraverso un SGS proprio del Gestore Infrastruttura e SGS distinti delle Imprese Ferroviarie a condizione che tutte le Imprese Ferroviarie circolanti sulla rete si attengano a questa disposizione. In tal caso valgono le disposizioni di cui agli artt. 8, 9, 11 del Capo III In luogo degli art. 28 e 29 del Capo VI.</i></p>
--	--

Motivazione: Si ritiene che la formulazione proposta dall'Associazione consenta di rendere l'articolo dello schema di decreto pienamente applicabile al contesto delle reti rappresentate, ove si rileva la presenza di ferrovie isolate che esercitano altri servizi di trasporto su altre linee, ad esempio interconnesse alla rete nazionale. Inoltre, il testo originario genera problemi di compatibilità per quelle reti isolate, per le quali il servizio ferroviario è regolato da Trattati internazionali che prevedono un esercizio congiunto tra più operatori (non in concorrenza). In tal caso la nozione di soggetto integrato esercente, anche ai fini dell'applicazione del capo VI del decreto, non ricomprende tale specifica situazione derivante dal diritto internazionale e profila un'ipotesi di contrasto con tale normativa. La proposta, pertanto, è finalizzata ad estendere il regime descritto dal comma quarto all'analoga condizione sopra descritta, a condizione che i soggetti interessati garantiscano la gestione unitaria del sistema di gestione della sicurezza, ai fini della richiesta della certificazione unica.

Schema di decreto legislativo	Proposta ASSTRA
<p><i>Articolo 2 comma 5</i></p> <p><i>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, 17.</i></p>	<p><i>Articolo 2 comma 5</i></p> <p><i>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, 17.</i></p>
<p>Motivazione: Si ritiene che le infrastrutture ferroviarie di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128, nonché per i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture debbano essere escluse dall'ambito di applicazione dello schema di decreto sulla sicurezza in quanto già oggetto di una normativa dedicata, che considera le peculiarità del servizio.</p>	

Schema di decreto legislativo	Proposta ASSTRA
<p data-bbox="252 241 673 280"><i>Articolo 16 comma 2 lettera bb)</i></p> <p data-bbox="145 322 767 741"><i>bb) Svolgere i compiti derivanti dall'articolo 15-ter del decreto 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:</i></p> <ol data-bbox="145 752 767 1563" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="145 752 767 898"><i>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;</i> <li data-bbox="145 909 767 1055"><i>2. Le modalità applicative degli articoli 6,8,13 e 17, tenendo conto dei soggetti che operano, delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei veicoli e del tipo di esercizio;</i> <li data-bbox="145 1066 767 1178"><i>3. Le modalità applicative dei pertinenti CSM di cui all'art. 6 della direttiva (UE) 2016/798;</i> <li data-bbox="145 1189 767 1335"><i>4. Tutti gli aspetti legati all'ottenimento dell'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali e dei veicoli di cui al Capo IV;</i> <li data-bbox="145 1346 767 1413"><i>5. Le abilitazioni del personale con mansioni di sicurezza;</i> <li data-bbox="145 1424 767 1491"><i>6. I principi di sicurezza e gli standard tecnici applicabili su tali reti;</i> <li data-bbox="145 1503 767 1563"><i>7. Le modalità di registrazione dei veicoli in un apposito registro informatico;</i> 	<p data-bbox="906 241 1327 280"><i>Articolo 16 comma 2 lettera bb)</i></p> <p data-bbox="802 322 1423 1093"><i>bb) Svolgere i compiti derivanti dall'articolo 15-ter del decreto 16 ottobre 2017, n. 148, per le reti funzionalmente isolate</i> <i>individuare le norme tecniche e gli standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti, tenendo conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto, fermo restando quanto previsto dai trattati internazionali per le reti isolate transfrontaliere</i> 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:</p> <ol data-bbox="802 1104 1423 1951" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="802 1104 1423 1256"><i>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;</i> <li data-bbox="802 1267 1423 1447"><i>2. Le modalità applicative degli articoli 6,8,13 e 17, tenendo conto dei soggetti che operano, delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei veicoli e del tipo di esercizio;</i> <li data-bbox="802 1458 1423 1570"><i>3. Le modalità applicative dei pertinenti CSM di cui all'art. 6 della direttiva (UE) 2016/798;</i> <li data-bbox="802 1581 1423 1727"><i>4. Tutti gli aspetti legati all'ottenimento dell'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali e dei veicoli di cui al Capo IV;</i> <li data-bbox="802 1738 1423 1805"><i>5. Le abilitazioni del personale con mansioni di sicurezza;</i> <li data-bbox="802 1816 1423 1883"><i>6. I principi di sicurezza e gli standard tecnici applicabili su tali reti;</i> <li data-bbox="802 1895 1423 1951"><i>7. Le modalità di registrazione dei veicoli in un apposito registro informatico;</i>

<i>Art. 31 comma 4</i>	<i>Art. 31 comma 4</i>
<i>La competenza in materia di sicurezza ferroviaria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulle reti di cui al comma 3e 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.</i>	<i>La competenza in materia di sicurezza ferroviaria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulle reti di cui al comma 3e 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 gennaio 2020.</i>
<p>Motivazione: Allo scopo di coordinare le disposizioni dell'emanando decreto con quelle vigenti che verranno abrogate dallo stesso ma che già esplicano ed esplicheranno i loro effetti, al fine di scongiurare un vuoto normativo su detti aspetti, occorre saldare i poteri attualmente attribuiti ad ANSF dall'art. 15-ter del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 con le disposizioni dell'emanando decreto. La via più immediata è quella di recepire nel testo normativo quanto già previsto dall'abrogando art. 15-ter e cogliendo l'occasione per allineare le tempistiche al fatto che il quadro normativo applicabile non sarà definito alla data del 30 giugno 2019 e confermando la volontà del legislatore di prevedere un regime transitorio che abbia sei mesi di durata.</p>	

Schema di decreto legislativo	Proposta ASSTRA
<i>Art. 31 comma 3</i>	<i>Art. 31 comma 3</i>
<i>3. [...]. Detti soggetti presentano all'ANSFISA, entro 90 giorni dalla data di cui al comma 4, istanza per il rilascio del certificato e delle autorizzazioni ai sensi del Capo VI, secondo le modalità definite dall'Agenzia stessa. [...].</i>	<i>3. [...]. Detti soggetti presentano all'ANSFISA, entro 90 180 giorni dalla data di cui al comma 4 definizione, da parte di ANSFISA, della disciplina dei punti di cui all'art. 16, comma 2 lett. bb), punti da 1) a 7), istanza per il rilascio del certificato e delle autorizzazioni ai sensi del Capo VI, secondo le modalità definite dall'Agenzia stessa. [...].</i>
<p>Motivazione: Si ritiene che la tempistica individuata dal decreto non sia congrua rispetto alle attività che si richiede di mettere in capo alle ferrovie isolate, considerato che per la presentazione dell'istanza di certificato di idoneità e delle autorizzazione ai sensi del Capo VI, risulta necessario che siano definiti, oltre alle modalità per la presentazione della stessa, anche gli aspetti di cui all'art. 16 comma 2, lett. bb), punti da 1) a 7). La proposta di estendere il termine da 90 a 180 giorni deriva dall'opportunità di allineare alle tempistiche in precedenza previste per i gestori delle reti interconnesse dal DM 5 agosto 2016 ai fini della presentazione dell'istanza di autorizzazione di sicurezza.</p>	

Schema di decreto legislativo	Proposta ASSTRA
<p style="text-align: center;"><i>Appendice 4. Indicatori</i> <i>4.1 Rotaia Rotta</i></p> <p><i>4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti</i> <i>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;</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Appendice 4. Indicatori</i> <i>4.1 Rotaia Rotta</i></p> <p><i>4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti</i> <i>4.1. "Rotaia rotta":</i> <i>- qualsiasi rotaia separata in due o più pezzi, oppure;</i> <i>- qualsiasi rotaia da cui si stacca un pezzo di metallo, provocando un'apertura con dimensioni di oltre 50 mm di lunghezza e oltre 10 mm di profondità sulla superficie di rotolamento;</i> OPPURE (in ragione del criterio scelto) <i>4.1. "Rotaia rotta":</i> <i>- qualsiasi rotaia separata in due o più pezzi che creano una separazione maggiore di 50 mm a livello della superficie di rotolamento; oppure</i> <i>- qualsiasi rotaia da cui si stacca un pezzo di metallo, provocando un'apertura con dimensioni di oltre 50 mm di lunghezza e oltre 10 mm di profondità sulla superficie di rotolamento;</i></p>
<p>Motivazione: Dalla lettura dell'art 4.1 dell'appendice non appare chiaro se l'apertura di oltre 50 mm di lunghezza e oltre 10 mm di profondità sulla superficie di rotolamento sia riferita:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) solo al caso di distacco di parti di metallo e non ai casi di rotaia rotta; oppure, 2) anche al caso di rotaia rotta in due o più parti pezzi (frattura in due o più pezzi). <p>Nella prima ipotesi, le rotaie rotte da segnalare sarebbero tutte quelle in cui vi è una rottura completa della rotaia anche per "aperture minime" di 1 mm o di fratture accostate che con salto termico si possono successivamente aprire.</p> <p>Si ritiene che i dati raccolti potrebbero non risultare confrontabili in assenza di chiarimento.</p>	