



**AGENS**

*Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi*

IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della  
Camera dei Deputati

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

Osservazioni Agens

Roma, 20 marzo 2019



**Osservazioni Agens - Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi in merito 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 le società di trasporto che Agens rappresenta le novità previste dal Pilastro Tecnico del Quarto Pacchetto sono un elemento fondamentale 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 l'associazione Agens, l'allineamento del quadro normativo nazionale alla disciplina dell'Unione Europea costituisce un elemento di grande rilevanza. In tale contesto, Agens formula con la presente alcune osservazioni con riferimento 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).

**1. Atto 73 - Schema di DLGS di recepimento della Direttiva 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea**

**1.1. Semplificazione procedura di deroga alle STI (Art. 6, commi 4, 6 e 8)**

Con riferimento alla richiesta di deroga alle STI, l'articolo in esame risulta molto complesso e articolato, in particolare per quanto concerne la procedura nazionale che il soggetto richiedente deve attivare.

Al fine di semplificare la procedura e ridurre i tempi del procedimento amministrativo, si propone, dunque, di introdurre una serie di modifiche all'articolo prevedendo, in particolare:

- che il richiedente inoltri contemporaneamente la domanda di deroga sia all'ANSFISA che al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti;
- l'inserimento di un termine entro il quale il MIT deve trasmettere la richiesta di deroga alla Commissione;
- che la "valutazione del rischio", da produrre in fase di richiesta di deroga, non sia necessaria quando la disposizione alternativa che si intende applicare sia una norma nazionale;
- l'eliminazione della "valutazione di impatto sull'interoperabilità" quale documento necessario per la richiesta di deroga, in quanto non previsto dalla Direttiva, né da altre norme comunitarie;



- che nei progetti in stato avanzato di sviluppo (comma 8) 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.

Si fa presente, inoltre, che il comma 4 dell'articolo presenta una incoerenza (presente anche nella Direttiva) nella parte in cui nella prima parte prevede che il MIT presenti una richiesta di deroga, mentre - nell'ultimo periodo - dispone che il MIT inoltri alla Commissione la propria decisione in merito. Sul punto si ritiene preferibile la seconda formulazione.

## **1.2. Non conformità dei componenti di interoperabilità ai requisiti essenziali, allineamento alla disciplina UE (Art. 10, comma 1)**

Si segnala che, per un errore di trasposizione della norma comunitaria all'articolo 10 comma 1 dello schema di decreto viene assegnata al gestore dell'infrastruttura un'attività che la Direttiva (art. 11, paragrafo 1) ha attribuito agli Stati membri. Si propone, pertanto, l'eliminazione della norma richiamata, 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.

## **1.3. Procedura per la redazione della dichiarazione CE di verifica (Art. 15 comma 2)**

Con riferimento alla procedura per la redazione della dichiarazione CE di verifica si fa presente come allegare materialmente alla Dichiarazione CE di verifica tutte le certificazioni e autorizzazioni previste dalla normativa nazionale rappresenta un onere operativo molto complesso per il richiedente, che è comunque tenuto per obblighi di legge ad ottemperare alle relative normative e ad essere in possesso di tali certificazioni. Si propone pertanto di allineare il testo a quello della direttiva eliminando l'obbligo per il richiedente di allegare alla dichiarazione CE di verifica tutte le certificazioni e autorizzazioni previste dalla normativa nazionale.

## **1.4. Definizione di una tempistica certa per l'autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi (Art. 18, comma 2)**

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 di prevedere che la pubblicazione da parte dell'ANSFISA delle linee guida per ottenere le autorizzazioni debba avvenire ferma restando la inderogabilità della durata complessiva del procedimento di richiesta e rilascio dell'autorizzazione stessa (di cui al successivo comma 3).



### **1.5. Allineamento alla normativa UE della periodicità e formato del Registro dell'Infrastruttura (Art. 45, comma 4)**

Il comma 4 dell'art. 45 inerente il 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.

Si propone, pertanto, di modificare il comma 4 dell'articolo rendendolo coerente con il 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.

## **2. Atto 74 - Schema di DLGS di recepimento della Direttiva 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie**

### **2.1. Ambito di applicazione (Art. 2)**

Con riferimento alle linee turistiche si suggerisce di prevedere l'esclusione delle linee turistiche dall'ambito di applicazione del decreto in quanto si ritiene che le stesse siano da considerarsi peculiari e distinte dalle altre linee, in base all'apposita categoria prevista dalla legge 128/2017. Applicare alle linee turistiche le procedure previste per le altre linee comporterebbe difatti, a fronte di un minor rischio in termini di sicurezza ferroviaria, un incremento di costi

### **2.2. Norme nazionali (Art. 3 lett. h) e art 7)**

Nella definizione di "Norme nazionali" è stata inserita la parola "tecniche" non presente nel testo originario della Direttiva (così come non presente nella definizione di "norme nazionali" contenuta nel testo del provvedimento di recepimento della Direttiva (UE) 2016/797.)

Al fine di (i) allineare la norma nazionale al testo della direttiva e (ii) non creare dubbi interpretativi 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 si propone di eliminare il termine "tecniche" nella definizione di norme nazionali. Con le stesse finalità si propone inoltre l'eliminazione della parola "tecniche" nella rubrica



dell'articolo per allineare il testo ai contenuti della direttiva che 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

### **2.3. Ruolo dei soggetti del sistema ferroviario nello sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria (Art. 4, comma 3)**

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, consegnatori, 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 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 quindi di riportare il testo del comma 3 dell'articolo 4 dello schema di decreto in esame alla versione comunitaria.

### **2.4. Art. 30 - Sanzioni**

Sono state innalzate - di molto - le sanzioni rispetto alle stesse già definite dalla precedente normativa (cfr. l'art. 18 L. 122/2016). Si propone di prevedere gli stessi



importi previsti dalla normativa attualmente vigente, in quanto, si ritiene che tale incremento, non giustificato, potrebbe comportare un forte impatto economico sul sistema ferroviario italiano. Si segnala che il testo posto in discussione lo scorso luglio non prevedeva la quantificazione delle sanzioni e l'abrogazione della L. 122/2016.

## **2.5. Art. 32 – Abrogazioni, modifica dell'articolo 8 del D.P.R. 753/80**

Le disposizioni contenute nella direttiva prevedono l'adeguamento della normativa nazionale in materia di sicurezza ferroviaria al sopraggiunto quadro comunitario e la revisione di tutte le norme nazionali, in contrasto o rese superflue *“dal diritto dell'Unione, comprese in particolare le STI, i CST e i CSM”* (si veda al riguardo l'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”* si propone di modificare il primo comma dell'articolo 8 del D.P.R 11 luglio 1980, n.753 prevedendo un rinvio alla rilevante disciplina dell'Unione Europea e al Regolamento (UE) 402/2013 che ha definito nel dettaglio le procedure di valutazione dei rischi legati alla sicurezza ferroviaria.