

**Nota informativa dell'Autorità di regolazione dei Trasporti**

---

*Atto del Governo n. 73 recante "Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea"*

*Atto del Governo n. 74 recante "Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie"*

---

Onorevoli Presidenti, Onorevoli Deputati,

si fa riferimento all'esame avviato in sede consultiva da codeste Commissioni sugli atti del Governo n. 73 e 74 sopra richiamati.

1. Si osserva preliminarmente che, nell'esercizio delle sue funzioni (annesso 1), l'Autorità ha avuto occasione di riscontrare l'attualità delle esigenze di semplificazione e armonizzazione confluite del c.d. "pilastro tecnico" del Quarto pacchetto, nel quale rientrano le Direttive di cui è oggi all'esame la disciplina di recepimento. E ciò, in particolare, in relazione all'attesa *"riduzione del rischio di potenziali discriminazioni nei confronti di nuove imprese che intendano fare il loro ingresso nel mercato del trasporto ferroviario"*<sup>1</sup>. Tale rischio era stato individuato dalla Commissione europea in ragione, tra l'altro, dell'eccessiva frammentazione della normativa tecnica e di omologazione e della disomogeneità delle procedure per le autorizzazioni di nuovi veicoli ferroviari<sup>2</sup>.

Alla luce di quanto precede, l'Autorità considera con attenzione i complessi normativi di cui trattasi e, avuto riguardo alle attribuzioni ad essa conferite, tra le quali rientrano quelle di fornire segnalazioni e pareri in ordine alla potenziale incidenza della disciplina inerente la

---

<sup>1</sup> Delibera ART n. 76/2017 del 12 giugno 2017 di "Chiusura del procedimento avviato con delibera n. 127/2016, relativo ad una indagine conoscitiva finalizzata ad analizzare l'impatto dell'introduzione di modalità innovative di esercizio dei treni sul mercato retail dei servizi di trasporto passeggeri rientranti nel segmento di mercato c.d. "Open Access Premium".

<sup>2</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sul "Quarto pacchetto ferroviario: completare lo spazio ferroviario europeo unico per favorire la competitività e la crescita europee", COM(2013)25 final, pp. 9 e ss.

sicurezza e gli standard tecnici sulle condizioni di operatività delle imprese e sui fattori della competitività del settore, rappresenta quanto segue.

2. Con riferimento all'**AG 73** in materia di interoperabilità del sistema ferroviario, le osservazioni si incentrano, essenzialmente, sull'**ambito di applicazione delle disposizioni** in esame (art. 2). Si rileva al riguardo che, a differenza di quanto previsto dall'AG 74 in materia di sicurezza ferroviaria, l'AG 73 esclude dall'ambito di applicazione sia le infrastrutture ferroviarie destinate ad uso turistico che quelle isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, nonché i veicoli che vi operano.

La relazione illustrativa indica le ragioni di tale scelta – pur prevista come possibile da entrambe le direttive in corso di recepimento – nell'insostenibilità, per i segmenti interessati dall'esclusione, degli investimenti conseguenti all'applicazione delle nuove disposizioni in materia di interoperabilità (e, quindi, non anche di quelli conseguenti all'applicazione delle nuove disposizioni in materia di sicurezza) e nell'assenza di pregiudizio per la restante rete e di un *"impatto sensibile"* sull'apertura del mercato.

Preso atto di quanto precede, per quanto di interesse dell'Autorità, rileva la possibilità che si determinino le condizioni per percorsi diversi di accreditamento dei soggetti che intendono svolgere le proprie attività sull'insieme delle reti; e ciò, con oneri aggiuntivi certi per chi già detiene tali certificazioni, e ulteriori potenziali inefficienze.

3. Analoghe considerazioni valgono con riferimento all'**AG 74**, nelle parti in cui esso aggiorna la disciplina vigente in materia di **obiettivi (corrispondenti a livelli minimi) e indicatori di sicurezza e metodi di valutazione dei rischi** (articoli 5, 6 e 7).

A take proposito, attesa l'incidenza sulla competitività del sistema ferroviario delle norme tecniche nelle quali vengono declinati i livelli di sicurezza, si rappresenta l'opportunità che l'art. 7 dello schema di decreto legislativo contenga un riferimento all'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 e ss.mm.ii., istitutivo dell'Autorità, che al comma 4 dispone che *"tutte le amministrazioni pubbliche statali e regionali, nonché gli enti strumentali che hanno competenze in materia di sicurezza e standard tecnici delle infrastrutture e dei trasporti trasmettono all'Autorità le delibere che possono avere un impatto sulla concorrenza tra operatori del settore, sulle tariffe, sull'accesso alle infrastrutture, con facoltà da parte dell'autorità di fornire*

*segnalazioni e pareri circa la congruenza con la regolazione economica”.*

Nel dare esecuzione a tale disposizione e a quella di cui all’articolo 37 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 e s.m.i. di recepimento della direttiva (UE) n. 2012/34 (c.d. Direttiva Recast), che prevede l’elaborazione congiunta di un quadro per la cooperazione e lo scambio di informazioni tra autorità nazionale competente per la sicurezza ferroviaria e regolatore economico del settore *“che consenta di evitare conseguenze negative sulla concorrenza o sulla sicurezza nel mercato ferroviario”* (art. 56 della Direttiva Recast), l’Autorità ha sottoscritto il 24 maggio 2018 con l’ANSF, attuale ANSFISA, un apposito protocollo di collaborazione.

4. Sempre con riferimento all’AG 74, e in particolare alle disposizioni che hanno ad oggetto il **contributo al finanziamento delle attività della Agenzia per la sicurezza confluita in ANSFISA** (articolo 15), si ritiene che la norma debba prevedere espressamente la calibratura dei relativi oneri a carico degli operatori del settore in relazione alla natura della rete interessata (nazionale, interconnessa o isolata) e che la determinazione degli stessi debba rispondere a criteri di trasparenza, equità, pertinenza ed efficienza.

La finalità di tale previsione sarebbe di rendere evidente se e come eventuali costi aggiuntivi per le imprese siano traslati nei contratti di servizio e/o sugli utenti.

Per gli stessi motivi si ritiene che, nella determinazione di tali oneri, debbano essere coinvolti gli enti pubblici territoriali competenti e debba essere sentita, per gli aspetti di competenza, l’Autorità di regolazione dei trasporti.

5. Con riferimento all’art. 23 dello stesso AG 74, avente ad oggetto la **procedura investigativa** di indagine su incidenti e inconvenienti, e in particolare al comma 4 della disposizione, si ritiene che anche i soggetti responsabili della manutenzione (SRM) debbano essere inseriti tra quelli ammessi a fornire informazioni tecniche pertinenti per migliorare la qualità della relazione d’indagine.

6. Per omogeneità rispetto a precedenti analoghe previsioni che hanno riguardato le ferrovie regionali interconnesse, si suggerisce, infine, di estendere (da 90) a 180 giorni il termine di cui all’art. 31 comma 3 previsto dallo schema di decreto legislativo (AG 74) per la

**presentazione delle istanze di rilascio di certificati e autorizzazioni** da parte delle imprese responsabili del servizio sulle reti isolate.

Nel ringraziare i Presidenti e gli Onorevoli componenti delle Commissioni per l'attenzione che ci hanno riservato, l'Autorità si tiene a disposizione delle Commissioni per rispondere a eventuali richieste di precisazione e di approfondimento.

## Annexo 1 - Estratto delle disposizioni rilevanti

L'Autorità di regolazione dei trasporti è stata istituita dall'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con legge 27 dicembre 2011, n. 214 e loro ss.mm.ii. Tale insieme di disposizioni attribuisce all'Autorità, fra le altre, le seguenti funzioni:

- *“garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, [...]”* [comma 2, lettera a)];
- *“definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;”* [comma 2, lettera b)] e *“a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b)”* [comma 2, lettera c)];
- *“a stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta;”* [comma 2, lettera d)];

La norma prevede, altresì, che *“[...] Tutte le amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nonché gli enti strumentali che hanno competenze in materia di sicurezza e standard tecnici delle infrastrutture e dei trasporti trasmettono all'Autorità le delibere che possono avere un impatto sulla concorrenza tra operatori del settore, sulle tariffe, sull'accesso alle infrastrutture, con facoltà da parte dell'Autorità di fornire segnalazioni e pareri circa la congruenza con la regolazione economica. [...]”* [comma 4]. Nell'esercizio delle proprie funzioni, l'Autorità ha, quindi, anche il potere di fornire segnalazioni e pareri sulle delibere delle amministrazioni pubbliche e degli enti strumentali in materia di sicurezza e standard tecnici delle infrastrutture e dei trasporti, pronunciandosi circa la congruenza di tali delibere con la regolazione economica.

Con particolare riferimento al settore ferroviario, l'art. 37 impegna l'Autorità a *“...svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura”* (lett. 1).

L'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, ora abrogato, è stato sostituito dall'articolo 37 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 e s.m.i.