



DB Cargo Italia S.r.l.
Via Giovanni Spadolini, 12
I-20026 Novate Milanese (MI)
www.dbcargo.com

Andrea M. Penso
Business Development
Telefono +39 02 8502 3805
Telefax +39 02 8502 3801
andrea-marco.penso@deutschebahn.com

Prot.: DIR-2-135 del: 12/04/2019
Rif.to: vs. PEO del: 04/03/2019

DB Cargo Italia S.r.l. • Via G. Spadolini, 12 • I-20026 Novate Milanese (MI)

Spett.le
Camera dei Deputati
IX Commissione Trasporti,
Poste e Telecomunicazioni
Palazzo Montecitorio
Piazza Montecitorio
00186 Roma
c.a. Segreteria

Trasmesso via posta elettronica ordinaria
all'indirizzo com_trasporti@camera.it

Novate Milanese, 11/04/2019

Oggetto: Vs. richiesta di memoria scritta sugli Atti del Governo n. 73 e n. 74

Con riferimento alla vs. richiesta di memoria scritta a commento 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) la scrivente osserva quanto segue:

Atto n. 73 (schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva UE 2016/797):


Articolo 6

L'articolo, corrispondente all'articolo 7 della direttiva UE 2016/797, non recepisce il punto d) di quest'ultimo.

Articolo 9

L'articolo, corrispondente all'articolo 10 della direttiva UE 2016/797, non recepisce il paragrafo 1) di quest'ultimo.

Allegati: - (- pag.)

Sigle: EV/MC/PC/API/APe 

DB Cargo Italia S.r.l.
Cap. Soc. € 3.000.100,00 i.v.
Società soggetta all'attività di
direzione e coordinamento di
DB Cargo AG
(art.2497 bis C.C.)

Direzione e Sede Operativa
Via Giovanni Spadolini, 12
I-20026 Novate Milanese (MI)
Tel.: +39 02 8502 3800
Fax: +39 02 8502 3801
PEC: dbcargo.italia@pec.it

Sede Legale
Piazzale Cadorna, 14
I-20123 Milano
Iscr. Reg. Imp. di Milano,
C.F. e P.IVA IT03704830961
C.C.I.A.A. Milano - R.E.A. 1695121

pag. 1/3

Articolo 10

L'articolo, corrispondente all'articolo 11 della direttiva UE 2016/797, al punto 3 non recepisce il fatto che la comunicazione, oltre che alla Commissione, deve essere inviata all'Agenzia e agli altri stati membri.

Allo stesso modo, al punto 5), manca il riferimento alla comunicazione verso la Commissione e gli altri stati membri.

Articolo 45

Secondo la scrivente sarebbe più opportuno che il Registro dell'Infrastruttura venga pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anziché dall'ANSFISA, in modo che quest'ultima possa svolgere con più indipendenza il proprio ruolo di controllore anche su questo processo.

Atto n. 74 (schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva UE 2016/798):**Articolo 4 comma 6**

Lo scambio di informazioni tra imprese ferroviarie in occasione dello scambio di veicoli tra di loro deve essere tale da non peggiorare la produttività del trasporto ferroviario gravandolo di attività di controllo aggiuntive. Pertanto, per quanto comprensibile dal punto di vista dei contenuti, riteniamo che le informazioni relative alla storia dei veicoli interessati e alla tracciabilità della loro manutenzione debbano essere consultabili in tempo reale tramite accesso al o tramite interfacciamento informatico con il Registro dei Veicoli di cui all'art. 47 della direttiva UE 2016/797.

Analogamente, la tracciabilità delle operazioni di carico dovrebbe avvenire in forma informatizzata in fase di preannuncio treno, ad esempio tramite implementazione di opportuni campi all'interno del messaggio composizione treno di cui nell'articolo 4.2.3.2 dell'allegato al regolamento UE 2014/1305.

Articolo 9 comma 9 e articolo 18 comma 2

Oltre al rispetto del tempo limite di 4 mesi per l'estensione o il rilascio di un certificato di sicurezza nonché per le decisioni in merito a richieste formulate dagli operatori, sarebbe utile definire delle tempistiche standard di riferimento - ampiamente inferiori ai 4 mesi - per l'evasione delle pratiche più comuni quali, a titolo esemplificativo l'aggiunta di linee o veicoli ad un certificato di sicurezza esistente.

Articolo 12 comma 1

Alla scrivente questo comma risulta poco chiaro. Qualora lo spirito del presente comma fosse quello seguente, si suggerisce che venga designata un'istituzione pubblica che fornisca l'esaminazione e la certificazione degli allievi di corsi di formazione a mansioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario, qualora la scuola di formazione non sia in grado a fornirle autonomamente. Le attività di esaminazione e certificazione potrebbero essere subappaltate da detta istituzione ad un'IF o un GI che le forniscano a condizioni eque e non discriminatorie.

**Articolo 15 comma 2**

Si chiede di chiarire se il finanziamento per il funzionamento della futura ANSFISA pari all'1% del canone di accesso all'infrastruttura sostituirà il pari importo attualmente corrisposto per il funzionamento dell'ANSF oppure se sarà aggiuntivo. Nell'ultimo caso non risultano del tutto comprensibili per la scrivente le motivazioni per le quali il funzionamento della futura ANSFISA richieda un finanziamento aggiuntivo - a meno che non sia previsto un impegno da parte dell'Agenzia a ridurre i tempi di elaborazione delle pratiche più comuni, come suggerito nel commento all'articolo 9 comma 9 e all'articolo 18 comma 2 - anche in considerazione della normativa relativa all'Agenzia Ferroviaria Europea ERA e le previsioni di oneri e costo che ne deriveranno per le IF.

Articolo 17 comma 2

Il richiesto preannuncio di 2 mesi dell'attivazione di ogni nuova attività di trasporto nei confronti dell'ANSFISA risulterebbe molto limitante in termini di dinamicità del mercato del trasporto ferroviario di merci qualora interpretato in maniera letterale. Si suggerisce di specificare che per "nuova attività" (o "nuova operazione di trasporto ferroviario" secondo la direttiva UE 2016/798) si intenda una tipologia di servizio di trasporto non esercito prima da parte dell'IF, non però un trasporto di tipologia già attuata ma con modifica di parametri operativi quali a titolo esemplificativo l'origine, la destinazione, la composizione treno, la tipologia di veicoli utilizzati, la periodicità dei treni, gli orari, la trazione applicata.

Articolo 30, commi 1, 2 e 3

La direttiva UE 2016/798 richiede all'articolo 30 che le sanzioni siano "effettive, proporzionate, non discriminatorie e dissuasive".

Si comprende pertanto la necessità di rincaro di determinati importi rispetto al quadro sanzionatorio attuale.

In generale, però, gli importi proposti appaiono eccessivamente elevati, in particolar modo in caso di mancanza di rischi per la sicurezza dell'esercizio. Si suggerisce pertanto che si distingua nella definizione dell'importo sanzionatorio tra sanzioni per il mancato rispetto di direttive che hanno impatto sulla sicurezza e quelle che non ne hanno.

Nulla osta alla pubblicazione di queste nostre osservazioni sul sito internet della Camera dei Deputati.

Siamo disponibili a ogni chiarimento ulteriore in merito alla presente.

Cordiali saluti

Ing. Emanuele Vender

Amministratore Delegato/COO
DB Cargo Italia S.r.l.

Sigle: EV/MC/PC/APi/APe