



Il trasporto ferroviario

18 luglio 2020

Nel settore ferroviario è stato completato il recepimento delle direttive europee del "quarto pacchetto ferroviario", con la disciplina quadro per la sicurezza ferroviaria e le norme sull'interoperabilità ferroviaria.

Alle imprese ferroviarie sono stati attribuiti contributi a compensazione parziale dei danni subiti per l'emergenza Covid-19.

La IX Commissione esamina ed esprime il proprio parere sui contratti quinquennali e sugli aggiornamenti annuali che regolano i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria italiana ed il Ministero delle infrastrutture e trasporti e che definiscono il quadro degli investimenti da effettuare.

E' stata modificata la legge sull'utilizzo delle ferrovie turistiche.

Quadro di sintesi e interventi recenti

Il 7 maggio 2020 la IX Commissione ha concluso, con l'espressione del [proprio parere](#), l'esame dello [Schema di aggiornamento 2018-2019](#) del **contratto di programma 2017-2021 - Parte investimenti**, tra **Rete Ferroviaria Italiana** e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (A.G. 160). Il 25 ottobre 2018 la IX Commissione ha espresso il parere sullo [schema di Contratto di programma, parte investimenti, 2017-2021](#) (A.G. 46). Il Contratto di Programma è divenuto operativo con la registrazione alla Corte dei Conti del decreto ministeriale di approvazione del Contratto.

Con il **decreto-legge n.34 del 2020** sono stati attribuiti **contributi alle imprese ferroviarie** a compensazione parziale dei costi d'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e come ristoro dei danni economici per la riduzione del trasporto ferroviario in conseguenza delle restrizioni conseguenti all'emergenza **COVID-19** (con riferimento ai trasporti a libero mercato), mentre con riguardo ai trasporti sottoposti a contratti di servizio pubblico di media e lunga percorrenza e a servizi interregionali indivisi si stabilisce che non trovano applicazione le disposizioni che prevedono decurtazioni di corrispettivo o l'applicazione di sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020.

Con il [decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50](#) di attuazione della direttiva UE n.798/2016, in vigore dal 16 giugno 2019, è stata definita una **nuova disciplina quadro per la sicurezza ferroviaria**. Tale decreto recepisce la direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie (A.G. 74). Con il [decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57](#), in vigore dal 26 giugno 2019, si è disposto il recepimento della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'**interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea** (A.G. 73). Questi due decreti consentono il recepimento delle ultime due direttive che compongono il "**quarto pacchetto ferroviario**" europeo. Il 22 dicembre 2018 era stato pubblicato il [decreto legislativo n. 136 del 2018](#), che recependo la direttiva UE 2016/2370, ha completato la **liberalizzazione del trasporto ferroviario passeggeri**, rafforzato l'indipendenza dei gestori della rete, con specifico riferimento alle imprese integrate verticalmente, e rafforzato i poteri di controllo dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

E' entrata in vigore il 31 luglio 2019 la [legge 11 luglio 2019, n. 71](#) che introduce **modifiche alla legge in materia di ferrovie turistiche**.

Per le **restrizioni** concernenti il **trasporto ferroviario** determinate dall'emergenza **Covid-19** si rinvia al relativo [Tema di documentazione](#).

L'assetto del sistema ferroviario italiano

L'assetto della **rete ferroviaria nazionale** è, in coerenza con quanto previsto dall'ordinamento europeo, caratterizzato dalla separazione tra **gestione dell'infrastruttura ferroviaria e svolgimento del servizio**

ferroviario, alla quale si è accompagnata la separazione societaria, all'interno dell'Holding Ferrovie dello Stato Spa, tra **Rete ferroviaria italiana spa** (RFI), società che è titolare della **concessione sessantennale** (ai sensi del decreto ministeriale n. 138/T del 2000) della rete nazionale, e **Trenitalia**, società che effettua il trasporto e che è affidataria dei contratti di servizio pubblico nazionale ferroviario passeggeri e merci. Ai sensi della direttiva UE 2016/2370 le due imprese sono considerate integrate verticalmente, e quindi assoggettate alle norme relative a garantire l'indipendenza e l'imparzialità del gestore introdotte da ultimo proprio dalla stessa direttiva.

L'[articolo 5 del decreto legislativo n. 112/2015](#) aveva già introdotto l'obbligo della **separazione contabile** nei **bilanci delle attività** connesse alla prestazione di **servizi di trasporto** da quelle connesse alla **gestione dell'infrastruttura ferroviaria**. Il finanziamento pubblico concesso a uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro e deve avere apposita evidenza contabile. I conti relativi ai diversi settori di attività sono tenuti in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici percepiti da un settore di attività ad un altro, sia rispettato e di verificare l'utilizzo delle entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e le eccedenze provenienti da altre attività commerciali.

Nel corso della XVIII legislatura l'**indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria** è stata **ulteriormente rafforzata** dalle norme del [decreto legislativo n. 139 del 2018](#).

Il decreto legislativo, recependo le disposizioni della direttiva UE 2016/2370, introduce **importanti novità con riguardo al rafforzamento dell'indipendenza e dell'imparzialità del gestore** dell'infrastruttura con specifico riferimento alle imprese integrate verticalmente (delle quali la direttiva dà la definizione).

In particolare il decreto legislativo modifica il decreto legislativo n.112 del 2015 attraverso norme volte ad evitare che l'imparzialità del gestore sia compromessa da un qualsivoglia conflitto di interesse e affinché ne sia garantita l'**indipendenza** (nuovi artt. 11 e 11-bis). Si consente, a determinate condizioni, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di delegare funzioni, sempre evitando la possibilità di conflitti di interesse (art. 11-quater). Specifiche norme riguardano la **trasparenza finanziaria** relativa alla gestione delle entrate derivanti dalla gestione dell'infrastruttura ferroviaria comportanti **fondi pubblici** e relative al rapporto tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura (quali la gestione di prestiti e la contabilità). Si rileva una specifica focalizzazione sulle imprese integrate verticalmente (art. 11-quinquies).

Il principio di imparzialità e di trasparenza si riferisce anche alla **gestione del traffico**. Il gestore dell'infrastruttura deve mettere a disposizione delle imprese ferroviarie, in maniera non discriminatoria, le **informazioni** relative sia all'**interruzione del traffico** che agli interventi di **manutenzione** e rinnovo dell'infrastruttura, la cui programmazione a lungo termine deve essere oggetto di consultazione (art. 11-ter). E' previsto un meccanismo di coordinamento tra gestori dell'infrastruttura principale e imprese ferroviarie e l'istituzione di una **rete europea dei gestori dell'infrastruttura** di cui la Commissione europea è membro, per le attività necessarie al progressivo sviluppo integrato della rete ferroviaria comune (artt. 11-sexies e 11-septies).

Accanto alla Rete ferroviaria nazionale, assegnata in concessione a Rete ferroviaria italiana, **sono presenti in Italia reti ferroviarie, sia interconnesse con la rete ferroviaria nazionale, che non interconnesse** con la stessa (in tal caso denominate **reti isolate**), le quali sono **gestite da soggetti diversi dal gestore della rete nazionale (ovvero Rete ferroviaria italiana)**.

Lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale infatti, oltre che attraverso la costruzione e la gestione della rete ferroviaria realizzata da Ferrovie dello Stato si sviluppò nel secolo scorso anche attraverso l'attività e l'iniziativa di soggetti privati ai quali vennero **affidate in concessione**, spesso in epoca assai risalente, tratte ferroviarie non di immediato interesse nazionale. Il fondamento normativo di tali concessioni era riconducibile a varie disposizioni di legge stratificatesi nel tempo. Nel corso degli anni alcune ferrovie tra quelle assegnate in concessione entrarono in crisi e la loro gestione venne affidata a **commissari governativi**. Questa fattispecie di gestione delle ferrovie (le cosiddette **ferrovie commissariate**), che si diffuse notevolmente nel corso del secolo scorso, è anch'essa all'origine delle attuali gestioni regionali.

Su **20.436** chilometri di infrastruttura ferroviaria, solo 16.781 Km sono gestiti direttamente da Rete ferroviaria italiana (dati al 31 dicembre 2018) mentre **3.181 chilometri** (di cui circa **1.200 chilometri interconnessi con l'infrastruttura nazionale**) sono **gestiti da soggetti pubblici o privati diversi** dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (fonte ASSTRA).

A questi devono essere aggiunti i 474 km di rete ferroviaria, interconnessa con la rete nazionale, facente capo alle Ferrovie del Sud Est che non sono inseriti alla infrastruttura ferroviaria nazionale ancorché dal 2016, le Ferrovie del Sud Est facciano parte del gruppo Ferrovie dello Stato.

L e reti ferroviarie gestite da soggetti diversi da Rete ferroviaria italiana interconnesse con l'infrastruttura

ferroviaria nazionale sono elencate nell' **Allegato A** al decreto del [Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2016](#) (si veda il relativo Focus).

Le reti **ferroviarie isolate sono state individuate** con il [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 347/2019](#), (come previsto dall'articolo dell'articolo 2, comma 4, del **decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50**). Le modifiche all'elenco ivi indicato potranno essere disposte **con decreto dipartimentale**. A differenza delle rete interconnesse **le reti ferroviarie isolate** dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario sono sia quelle **concesse dallo Stato** (si tratta quindi di una residua ipotesi di ferrovia in concessione) sia quelle per le quali sono **attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione** (ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422), che sono **adibite a servizi ferroviari locali** ordinariamente espletati con distanziamento regolato da segnali.

Le reti ferroviarie interconnesse ed isolate (ad eccezione di quelle reti isolate tuttora in regime di gestione diretta statale) sono oggi oggetto di **concessione regionale**, in base al decreto legislativo n. 422 del 1997, il cui articolo 8 ha previsto il **trasferimento alle regioni delle concessioni delle ferrovie in gestione commissariale governativa**, affidate per la ristrutturazione alla società Ferrovie dello Stato S.p.a., e delle ferrovie **in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a.**, sulla base di appositi **accordi di programma**.

Successivamente al perfezionamento degli accordi di programma, **le regioni hanno affidato** la gestione dei **servizi ferroviari con appositi contratti di servizio** e l'articolo 7, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 5 del 2009 ha previsto che i contratti di servizio di trasporto ferroviario regionale e locale abbiano una durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei.

La disposizione prevede anche che lo Stato e le regioni possano concludere, d'intesa tra loro, accordi di programma con le Ferrovie dello Stato S.p.a. per l'affidamento alle stesse della costruzione, ammodernamento, manutenzione e relativa gestione delle linee ferroviarie locali concesse e già in gestione commissariale governativa di rilevanza per il sistema ferroviario nazionale.

Con il **decreto legislativo n. 136 del 2018** si prevede **l'obbligo per le società regionali** che gestiscono contestualmente sia la rete ferroviaria che il servizio di trasporto ferroviario sulla medesima, **di conformarsi ai principi previsti dalle disposizioni europee**. In particolare si prevede che qualora i gestori delle stesse infrastrutture entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto non risultino entità giuridicamente distinte dall'impresa che svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla medesima rete, questi debbano, **entro i successivi novanta giorni**, affidare le funzioni essenziali **ad un soggetto terzo**, indipendente sul piano giuridico e decisionale da imprese ferroviarie. Tale affidamento è regolato da un accordo tra le parti. I gestori di tali reti sono organizzati come divisione incaricata della gestione dell'infrastruttura, non dotata di personalità giuridica, distinta dalla divisione incaricata della prestazione dei servizi ferroviari per le finalità di bilancio (coerentemente con quanto previsto dalla direttiva) e il rispetto dei requisiti qui previsti è dimostrato nelle contabilità separate delle rispettive divisioni dell'impresa (articolo 11, comma 11 del decreto legislativo n. 112 del 2018).

Accanto alla concessione di queste reti ferroviarie e all'affidamento dei relativi servizi ferroviari, **spettano alle regioni** (ai sensi dell'articolo 9 del medesimo decreto legislativo) **le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione dei servizi ferroviari in concessione alle Ferrovie dello Stato S.p.a. di interesse regionale e locale**. Tali servizi ricomprendono comunque i servizi interregionali di interesse locale.

In materia di **reti regionali** il decreto-legge n. 50 del 2017 ha introdotto una norma volta a consentire il **trasferimento gratuito** (al netto cioè di ogni imposta e tassa, in particolar modo l'imposta di registro) **alle società costituite dalle ex gestioni governative, a totale partecipazione delle regioni** conferenti, degli **immobili**, delle opere e degli **impianti di linee ferroviarie dismessi**, non utilizzati e non più utilizzabili per l'esercizio del servizio ferroviario (indicati all'articolo 3, commi 7, 8 e 9 della legge n. 385 del 1990) trasferiti alle regioni medesime ai sensi del comma 4 del citato decreto legislativo n. 422 del 1997.

Con riferimento al finanziamento dei **mutui contratti dalle regioni** ai sensi dell'articolo 13, comma 12, della [legge n. 67 del 1988](#), **per le ferrovie regionali** un tempo in concessione o in gestione commissariale, è stata prevista (articolo 1, comma 359 della legge n. 190 del 2014), una riduzione di 8,9 milioni di euro per l'anno 2015 e di 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2016.

Le risorse attualmente previste sul relativo capitolo di bilancio (capitolo 7141) sono pari a 7,345 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022.

Le norme del decreto-legge n. 50 del 2017 relative alle ferrovie regionali di interesse nazionale

Il **decreto-legge 50 del 2017 (art. 47)** ha introdotto alcune disposizioni volte a prevedere **la possibilità che reti regionali possano essere attribuite al gestore della rete ferroviaria nazionale.**

In particolare si prevede invece che, **nell'ambito delle linee ferroviarie regionali** siano individuate, con un decreto ministeriale, quelle **di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale**, che possono essere destinatarie di finanziamenti dello Stato per eventuali investimenti sulle linee (sono indicati anche i criteri sulla base dei quali sono individuate queste linee). Tra queste linee, con ulteriori decreti ministeriali, sono individuate quelle che **assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale**. Tali linee sono in tal caso sottoposte ad una sorta di processo di nazionalizzazione dato che vengono trasferite a titolo gratuito al demanio e al patrimonio disponibile ed indisponibile dello Stato e contestualmente attribuite al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (Rete ferroviaria italiana).

Con il **decreto-legge n. 162 del 2019** è stato previsto che anche le nuove linee ferroviarie regionali a scartamento ordinario interconnesse con la rete nazionale, che assicurano un diretto collegamento con le città metropolitane e per le quali non è stata ancora autorizzata la messa in servizio, previa intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione interessata, assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferite a titolo gratuito, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. La fattispecie si riferisce alla tratta ferroviaria Bari-Bitritto.

Il primo decreto ministeriale di individuazione delle linee ferroviarie di interesse nazionale ai sensi di quanto previsto dall'articolo 47 del decreto-legge 50 del 2017 alle quali possono essere attribuiti finanziamenti statali è **il decreto ministeriale 16 aprile 2018, che all'[allegato A](#)** individua 20 linee ferroviarie gestite da soggetti diversi dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (precisamente 5 tratte gestite da Ferrovienord, 2 dal Gruppo Torinese Trasporti, 6 tratte gestite dalle ferrovie dell'Emilia Romagna, 2 da ATAC e una ciascuna per le società EAV, Ferrotramviaria, Ferrovie del Sud Est, Umbria mobilità e Sistemi territoriali).

Si prevede infine che le regioni, i gestori delle linee ferroviarie e rete ferroviaria italiana possono concludere accordi e stipulare contratti per disciplinare la realizzazione di interventi diversi da quelli attinenti alle esigenze di adeguamento tecnologico e di sicurezza sulle reti regionali, sopra indicate.

Tra le reti ferroviarie interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale di cui al **decreto del [Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2016](#) le Ferrovie del Sud Est sono state trasferite alla società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a.** ai sensi di quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 4 agosto 2016, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale 17 settembre 2016, n. 218. Il trasferimento, secondo quanto previsto dal decreto-legge n. 50 del 2017 (articolo 47, comma 7), era subordinato alla sussistenza in capo alla medesima società, di qualità industriali e patrimoniali tali da fornire garanzia alla continuità del lavoro e del servizio.

E' inoltre in stato avanzato **il trasferimento a Rete ferroviaria italiana della gestione delle Ferrovie centrali umbre**, che comprendono le tratte ferroviarie indicate nel citato **decreto del [Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2016](#)**, attualmente gestite da Umbria mobilità. Come previsto dalla sopra citata normativa ad esito di tale procedimento si procederà all'inserimento della rete facente capo a FCU nell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Focus

[Le ferrovie regionali interconnesse alla rete nazionale e le reti ferroviarie isolate](#)

https://temi.camera.it/leg18/post/pl18_le_ferrovie_regionali_interconnesse_alla_rete_nazionale__gli_interver

Dossier

[Servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e governance dell'infrastruttura ferroviaria](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-10755/servizi-trasporto-nazionale-passeggeri-ferrovia-e-governance-infrastruttura-ferroviaria.html>

Il quarto pacchetto ferroviario

A livello europeo è stato completato l'iter del quarto pacchetto ferroviario che innova

profondamente il quadro regolamentare nel settore ferroviario e propone un approccio integrato volto a rivitalizzare il trasporto ferroviario dell'UE per favorire la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo.

Con il [decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112](#) è stata recepita la direttiva 2012/34/UE, che ha istituito lo **spazio ferroviario unico europeo**.

A completamento degli interventi normativi necessari al recepimento del quarto pacchetto ferroviario, con la legge di delegazione europea 2016-2017 ([legge n. 163 del 2017](#)) è stata conferita al Governo la **delega per il recepimento delle ultime tre direttive rientranti nell'ambito del pacchetto**:

- la direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea;
- la direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie;
- la direttiva (UE) 2016/2370 per l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria.

Questa ultima direttiva è stata recepita con il [decreto legislativo n.139 del 2018](#). Sullo schema di decreto legislativo ([AG 40](#)) la IX Commissione della Camera dei deputati aveva espresso il [proprio parere](#) nella seduta del 10 ottobre 2018.

Sono stati presentati al Parlamento gli schemi di **decreto legislativo** per il recepimento delle ultime due direttive del c.d. "pilastro tecnico" del quarto pacchetto ferroviario: la **direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità** del sistema ferroviario dell'Unione europea ([A.G. 73](#)) e la **direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie** ([A.G.74](#)).

La IX Commissione della Camera ha espresso il parere su entrambi gli schemi di decreto.

Il 10 giugno 2019 è stato pubblicato in Gazzetta ufficiale il [Decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 di attuazione della direttiva \(UE\) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie](#), che entra in vigore il 16 giugno 2019.

Il 25 giugno 2019 è stato pubblicato il [decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57](#), di attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'**interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea**, entrato in vigore il 26 giugno 2019.

Il **quarto pacchetto ferroviario** si compone di **tre regolamenti** e **tre direttive** accompagnati da una [comunicazione](#) ("Quarto pacchetto ferroviario – Completare lo spazio ferroviario europeo unico per favorire la competitività e la crescita europee"), da una [relazione](#) sul profilo e i compiti degli altri membri del personale viaggiante da una [relazione](#) sulla liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario internazionale di passeggeri. La Commissione europea ha presentato il pacchetto il 30 gennaio 2013 e, ad esito di un lungo iter, a maggio 2016 sono stati pubblicati il [Regolamento \(UE\) 2016/796](#) del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il [Regolamento \(CE\) n. 881/2004](#), la [direttiva \(UE\) 2016/797](#) relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario europeo e la [direttiva \(UE\) 2016/798](#) sulla sicurezza delle ferrovie. Tali interventi sono diretti ad assicurare un processo di omogenizzazione sotto il **profilo tecnico** in relazione alla sicurezza e all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione.

A dicembre 2016 sono infine stati pubblicati il [Regolamento \(UE\) 2237/2016](#) relativo alla normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio il quale permetteva agli Stati membri di compensare 40 imprese ferroviarie che figurano in un elenco per il pagamento di obblighi che le imprese operanti in altri settori di trasporto non devono sostenere; il [Regolamento \(UE\) 2238/2016](#) che, modificando il Regolamento (CE) 1370/2007, introduce norme sull'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la [direttiva \(UE\) 2016/2370](#) che riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria, modificando la direttiva 2012/34/UE, ossia la direttiva che istituisce lo spazio ferroviario unico europeo, recepita nel nostro ordinamento con il decreto legislativo n.112/2015.

Questi interventi sono quindi diretti ad una progressiva liberalizzazione del trasporto ferroviario e costituiscono il "pilastro politico" del quarto pacchetto.

Alla base degli atti costituenti il quarto pacchetto ferroviario si pone la considerazione di **una sostanziale stasi nello sviluppo del trasporto ferroviario**. Malgrado infatti gli sviluppi positivi registrati in alcuni mercati, se si considera l'Unione europea nel suo complesso, la **parte modale del trasporto ferroviario di merci ha subito un'inversione di tendenza dal 2000 passando, alla data di presentazione del pacchetto ferroviario, dall'11,5 al 10,2%**; sempre nello stesso periodo la percentuale del trasporto ferroviario di passeggeri si è mantenuta pressoché costante, **intorno al 6%**.

Ad avviso della Commissione tale situazione è imputabile ad una serie di fattori quali: i problemi di efficienza derivanti dall'assenza di adeguati stimoli concorrenziali; il fatto che in determinati Stati membri i finanziamenti pubblici sono erogati direttamente, senza ricorso a procedure concorrenziali; la durata eccessiva e i costi elevati delle procedure di autorizzazione; gli ostacoli all'ingresso sul mercato di nuovi operatori derivanti tra l'altro dalle

divergenze tra le pertinenti norme dei vari Stati membri; le distorsioni del mercato; lo sviluppo insoddisfacente delle strutture.

Le misure contenute nel quarto pacchetto intendono fornire una soluzione ai problemi precedentemente descritti e si articolano in quattro settori di intervento:

1) garantire l'efficienza e l'omologazione delle norme al fine di ridurre **gli oneri tecnici e amministrativi per le imprese ferroviarie e favorire l'ingresso di nuovi operatori sul mercato**. L'attuazione di tali misure dovrebbe tradursi in una riduzione del 20% sia dei tempi di accesso al mercato per i nuovi operatori, sia del costo e della durata delle procedure di autorizzazione del materiale rotabile, con un risparmio complessivo per le imprese stimato in circa 500 milioni di euro entro il 2025;

2) migliorare la qualità e diversificare l'offerta di servizi grazie **all'ingresso di nuovi operatori nella gestione del trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia a decorrere dal dicembre 2019**. L'attuazione di tali misure, associate alle riforme strutturali, dovrebbe assicurare, entro il 2035, più di 40 miliardi di euro di benefici finanziari ai cittadini e alle imprese;

3) al fine di scongiurare i conflitti di interesse e garantire a tutte le imprese un accesso non discriminatorio al mercato, garantire una gestione più equa ed efficiente della rete, **rafforzando il ruolo dei gestori dell'infrastruttura per quanto riguarda il controllo di tutte le funzioni centrali della rete ferroviaria e stabilendo l'indipendenza operativa e finanziaria dei gestori dell'infrastruttura da tutti gli operatori che forniscono servizi di trasporto ferroviario**;

4) assicurare la presenza di personale qualificato e motivato per operare in un contesto innovativo e competitivo derivante dalla maggiore apertura dei mercati ferroviari.

Tali misure dovrebbero permettere al settore ferroviario di realizzare pienamente il suo potenziale, migliorando l'affidabilità e l'efficienza dei servizi offerti, e di incrementare la propria quota di mercato diventando in tal modo una valida alternativa alle altre modalità di trasporto.

Dossier

[Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva \(UE\) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-11642/schema-decreto-legislativo-recante-attuazione-della-direttiva-ue-2016-798-sulla-sicurezza-ferrovie.html>

[Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva \(UE\) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-11690/schema-decreto-legislativo-recante-attuazione-della-direttiva-ue-2016-797-relativa-all-interoperabilita-del-sistema-ferroviario.html>

Gli investimenti sulla rete ferroviaria ed i contratti di programma

I rapporti tra concessionario della Rete ferroviaria nazionale (**RFI S.p.A.**) e concedente (**Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**) sono regolati da uno o più contratti di programma, in base all'[articolo 15 del decreto legislativo n. 112 del 2015](#). I **contratti di programma** sono stipulati per un periodo **minimo di cinque anni** e sono sottoposti, sulla base della disciplina prevista dalla [legge n. 238 del 1993](#), al parere parlamentare da rendersi entro 30 giorni dalla presentazione.

La legge prevede che siano trasmessi alle Camere gli schemi di contratto di programma tra Rete ferroviaria italiana e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredati dal parere, ove previsto, del Comitato interministeriale per la programmazione economica. La norma prevede che le Commissioni parlamentari competenti esprimono un parere motivato sugli schemi di contratto di programma nel termine perentorio di trenta giorni dalla data di assegnazione.

Tali pareri erano originariamente resi dalle Camere sia sul testo dei contratti di programma **che dei relativi aggiornamenti**. Il [decreto-legge n. 148 del 2017](#) (art. 15, comma 1-bis) ha però limitato il **parere parlamentare** ai contratti di programma e ai **solli aggiornamenti che contengano modifiche sostanziali**. Per sostanziali si intendono le modifiche che superano del 15 per cento le previsioni riportate nei contratti di programma, con riferimento ai costi e ai fabbisogni sia complessivi che relativi al singolo programma o progetto di investimento.

Dopo la predisposizione dello schema nell'ambito dell'attività negoziale tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana, la fase preliminare alla definizione dello [schema di contratto di programma - parte investimenti 2017-2021](#) ha preso avvio con la nota **7 luglio 2017**, n. 27243, con la quale il MIT ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile del CIPE del Contratto di

programma 2017-2021 - parte investimenti tra Ministero stesso e RFI S.p.A., trasmettendo la relativa documentazione istruttorie. Il **2 agosto 2017** il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale (DG) per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie - ha trasmesso nuovamente la documentazione concernente il contratto di programma, integrata sulla base delle indicazioni del Ministero dell'economia e delle finanze - Ragioneria generale dello Stato - emerse in corso di istruttoria. Il CIPE [ha espresso il proprio parere il 7 agosto 2017](#) e tale parere è stato registrato alla Corte dei conti il **23 marzo 2018**. Successivamente alla registrazione, il **10 aprile 2018**, il citato parere è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. Lo shema di contratto di programma è stato trasmesso alla Camera l'**11 settembre 2018** e l'esame dello stesso è stato concluso dalla **IX Commissione** il **25 ottobre 2018**, data nella quale la Commissione ha espresso il [proprio parere](#) sull'atto. Successivamente il contratto è stato definitivamente sottoscritto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. il 20 dicembre 2018 e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 28 gennaio 2019. L'iter approvativo del nuovo contratto si è concluso con la registrazione alla Corte dei Conti avvenuta in **data 9 maggio 2019** del [decreto ministeriale MIT-MEF n. 87 del 7 marzo 2019](#) di approvazione del Contratto di Programma tra Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 2017-2021, parte investimenti.

Il precedente Aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016 è rimasto valido fino all'entrata in vigore del nuovo contratto 2017-2021.

Il nuovo [contratto di programma 2017-2021](#), parte investimenti con RFI presenta, nella struttura e nei contenuti, **rilevanti elementi di novità** rispetto ai precedenti contratti di programma. Contiene infatti **non soltanto gli investimenti in essere nel periodo di vigenza del contratto ma anche quelli afferenti ad un piano di investimenti decennale** (con l'indicazione dei relativi fabbisogni) nonché, in un'apposita sezione, l'indicazione delle opere in programma la cui progettazione avrà inizio "oltre piano" (ossia oltre il 2026). Inoltre sono presenti, per la prima volta, dieci **appendici** al contratto che forniscono una rilevante mole di informazioni dettagliate sugli interventi oggetto del contratto.

Sotto il profilo del contenuto, si prevedono **nuovi finanziamenti contrattualizzati**, per un importo pari a **13.925 milioni** di euro, cui vanno sottratti definanziamenti per **666 milioni di euro**. Pertanto si registra un **saldo incrementale nel contratto** pari a circa **13.259 milioni** di euro. Il valore del portafoglio dei progetti del Contratto di Programma 2017-2021 è pari a 65,958 miliardi di euro. Le opere ultimate prima dell'entrata in vigore di tale contratto sono pari a 60,669 miliardi di euro. I fabbisogni finanziari indicati per il periodo di vigenza del contratto di programma sono pari a circa 35 miliardi di euro, oltre la metà delle risorse necessarie alla realizzazione delle opere. Con riferimento al piano decennale, il fabbisogno stimato per il quinquennio 2022 – 2026 è pari a 42 miliardi di euro. Con riferimento invece alle opere in programma per il periodo successivo al 2026, inserite nella parte programmatica del piano si stima un fabbisogno di 59 miliardi di euro. Non è inserita nell'ambito del contratto di programma l'attribuzione di un contributo di 5 milioni di euro alla regione Piemonte per l'elettificazione della linea Biella-Novara assegnato dalla legge di bilancio per il 2019 (articolo 1, comma 128).

Lo [Schema di aggiornamento 2018-2019](#) del citato contratto di programma 2017-2021 - Parte investimenti è stato trasmesso alla Camera l'11 febbraio 2020 (A.G. 160). L'aggiornamento riprende la struttura del contratto di programma 2017-2021, anche con riferimento alle appendici (che sono 9). E' inoltre trasmesso, unitamente allo schema di aggiornamento il **documento di valutazione e programmazione delle priorità degli investimenti (DVPP)**, sul quale si veda il successivo paragrafo. Sullo schema di contratto di programma la IX Commissione della Camera dei deputati [ha espresso il proprio parere](#) nella seduta del 7 maggio 2020.

Con riferimento ai contenuti, oltre ad alcune modifiche all'articolato, l'Aggiornamento prevede **significative modifiche al quadro finanziario**, in particolare **una variazione in aumento dei finanziamenti**, per un valore complessivo di circa **15.863,21 milioni di euro** a fronte di una **riduzione** di risorse per circa **503,31 milioni di euro**.

Pertanto si registra un **saldo dei finanziamenti pari a +15.359,9 milioni di euro**.

Per approfondimenti relativi ai **contenuti del contratto e dei relativi aggiornamenti** si rinvia agli **appositi dossier di documentazione**.

Con riferimento al **Contratto di programma parte servizi 2016-2021**, il 4 marzo 2020 è stato trasmesso alle Camere (annunciato in Assemblea il 21 aprile 2020) il Primo atto integrativo al Contratto di programma, parte Servizi, 2016-2021, sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con Rete ferroviaria italiana Spa.

I contratti di programma e i relativi aggiornamenti approvati nella XVII legislatura

Nel corso della XVII legislatura l'esame dei contratti di programma, sia parte servizi sia parte investimenti, **ha rappresentato un costante filo conduttore dell'attività parlamentare**, consentendo un monitoraggio parlamentare approfondito degli investimenti ferroviari.

Il primo contratto di programma esaminato nel corso della legislatura è stato il contratto di programma 2012-2014 articolato, in coerenza con la deliberazione CIPE n. 4/2012, in due atti distinti: il contratto relativo alla **parte servizi** (manutenzione ordinaria e straordinaria, *safety* e *security*) ed il contratto relativo alla **parte investimenti**.

Il contratto di programma **Parte Servizi 2012-2014** è stato sottoscritto il 29 novembre 2013 (la IX Commissione ha espresso il 19 novembre 2013) e registrato dalla Corte dei conti il 9 giugno 2014. Tale contratto è stato poi prorogato dal [decreto-legge n. 210 del 2015](#) per il periodo necessario alla stipula del nuovo contratto e comunque **non oltre il 31 dicembre 2016**.

Anche il successivo Contratto di programma, parte Servizi, è stato oggetto di esame parlamentare. Lo **schema di Contratto di Programma 2016-2021- Parte Servizi** con RFI (Rete Ferroviaria Italiana S.p.a), relativo alla manutenzione ordinaria e straordinaria, sicurezza e ai collegamenti via mare, è stato annunciato alla Camera dei deputati l'11 gennaio 2017 (A.G. 374) e trasmesso alla Commissione IX che ha espresso il proprio parere nella seduta dell'8 febbraio 2017, dopo che il CIPE nella seduta del 10 agosto 2016 aveva espresso parere favorevole sul relativo schema. Il [Contratto 2016-2021 -parte Servizi](#) è stato quindi sottoscritto il 14 giugno 2017 ed è divenuto operativo operativo dal 02/10/2017 a seguito della registrazione da parte della Corte dei Conti del DM di approvazione.

Per quanto riguarda la **Parte Investimenti**, l'8 agosto 2014 è stato siglato tra MIT e RFI il [Contratto 2012-2016 - parte Investimenti](#), quindi trasmesso al Parlamento il 13 gennaio 2015 e su cui la IX Commissione della Camera ha espresso il parere di competenza nella seduta del 18 marzo 2015. Il Contratto ha concluso il suo *iter* approvativo con la registrazione alle Corte dei Conti il 16 giugno 2015.

L' **art. 3, comma 2** del vigente Contratto 2012-2016, parte investimenti, prevede che a decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, **su richiesta di ciascuna Parte ed a seguito di interventi legislativi che abbiano un impatto modificativo e/o integrativo sui contenuti sostanziali** del Contratto, le Parti, d'intesa con il MEF, tengano conto opportunamente delle eventuali novità intervenute e provvedano alla stipula di uno specifico **Atto di aggiornamento** al Contratto. In ottemperanza a tale previsione è stato presentato alle Camere, il 10 maggio 2016, lo Schema di **aggiornamento per l'anno 2015** del contratto di programma 2012-2016 - Parte Investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana Spa ([A.G. 299](#)), approvato con [Delibera CIPE n. 112 del 23 dicembre 2015](#), e su cui la IX Commissione della Camera ha espresso il parere il 21 giugno 2016. [L'aggiornamento 2015](#) del Contratto ha concluso il suo iter con la registrazione alla Corte dei Conti il 2 novembre 2016. E' stato successivamente siglato, il 17 giugno 2016, [l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma con RFI](#), Parte Investimenti, che ha ricevuto il parere favorevole del CIPE il 10 agosto 2016 ed è stato **approvato** in via legislativa dall'articolo 10 del D.L. n. 193 del 2016, convertito dalla legge n. 225 del 1° dicembre 2016.

Dossier

[Contratto di programma 2016-2021- Parte Servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI Spa](#)

<http://www.camera.it/temiap/d/leg17/TR0424>

[Contratto di programma 2017-2021 - Parte investimenti tra MIT e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-10336/contratto-programma-2017-2021-parte-investimenti-mit-e-rete-ferroviaria-italiana-s-p.html>

[Aggiornamento 2018/2019 del Contratto di programma 2017-2021- parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana Spa](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12683/aggiornamento-2018-2019-del-contratto-programma-2017-2021-parte-investimenti-ministero-infrastrutture-e-trasporti-e-societa-rete.html>

La strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria

Il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** ha il compito di definire la **strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria** sulla base di un **finanziamento sostenibile del sistema ferroviario (articolo 1 del decreto legislativo n. 112 del 2015)**.

In particolare il decreto legislativo n. 112 del 2015 (articolo 1, comma 7), come modificato dall'articolo 15, comma 1-*ter* del decreto-legge n. 148 del 2017, ha previsto che, in sede di prima applicazione, la **strategia**

di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria è **definita nel Documento di economia e finanza, nell'Allegato concernente fabbisogni e progetti di infrastrutture**, sino all'approvazione del primo documento pluriennale di pianificazione previsto dall'articolo 201 del codice dei contratti pubblici che deve definire, tra l'altro, la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria.

Con l'aggiornamento 2018/2019 al contratto di programma, parte investimenti 2017-2021 è **stato trasmesso al Parlamento il documento di valutazione e programmazione delle priorità degli investimenti (DVPP)**. Tale documento costituisce lo strumento di sintesi, riferito a tutti gli investimenti ricompresi nel portafoglio del contratto che manifestano fabbisogni finanziari, per l'individuazione dei progetti di investimento che presentano caratteristiche di maturità e con ritorni tecnici e prestazionali che possono essere considerati eligibili in termini di priorità di finanziamento per la contrattualizzazione annuale degli aggiornamenti del Contratto di programma-parte investimenti e per la definizione del livello di cantierabilità dei programmi di investimento da cui deriva il dimensionamento del fabbisogno finanziario. Tale documento verrà aggiornato annualmente per tenere conto dell'avanzamento dei fattori alla base dell'indice di priorità e di cantierabilità e costituirà la base informativa per l'aggiornamento del Documento Pluriennale di Pianificazione in relazione agli interventi previsti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Gli **investimenti** finalizzati ad attuare la strategia di **sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria sono finanziati**, oltre che con **risorse proprie del gestore** dell'infrastruttura, anche sulla base delle **risorse del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, destinate alla copertura della spesa per interventi individuati dal medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e da Rete ferroviaria italiana **in sede di definizione dei contratti di programma, parte investimenti**, e dei relativi aggiornamenti.

Secondo quanto stabilito dall'articolo 15 del decreto legislativo n. 112 del 2015, nei **contratti di programma**, con riferimento alla **parte investimenti**, è disciplinata la **concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura stessa e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica**. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto all'elaborazione ed all'aggiornamento di **un piano commerciale** comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed all'organismo di regolazione. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio economico e finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi.

In taluni casi le disposizioni di legge individuano **in via immediata e diretta finanziamenti per la realizzazione di specifiche opere ferroviarie**, che vengono anch'esse inserite nell'ambito del contratto di programma, parte investimenti, ma rispetto alle quali non è evidentemente prevista alcuna discrezionalità per le parti contraenti, posto che il finanziamento delle stesse è già definito in via legislativa.

Va tenuto presente che, accanto a queste risorse, le infrastrutture ferroviarie vengono finanziate **anche con altre fonti** tra le quali si segnalano le risorse provenienti dal Fondo sviluppo e coesione, da fondi di conto capitale e da risorse europee, regionali e di enti locali. Per l'esame dell'utilizzo di tali ultime risorse si rinvia **alla documentazione concernente i singoli contratti di programma**.

Nel corso della XVII legislatura, i finanziamenti per le infrastrutture ferroviarie sono stati effettuati sulla base del programma definito "**cura del ferro**" volto a favorire un rafforzamento del trasporto ferroviario per garantire un miglior equilibrio sulle modalità di trasporto di persone e merci. In coerenza con la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria essi si sono concentrati su alcune opere particolarmente onerose (Terzo valico di Giovi, Alta Velocità Brescia-Verona-Padova della linea Milano-Venezia, Nuovo valico del Brennero, e altre) realizzate per lotti costruttivi non funzionali. Oltre a questi investimenti, interventi economicamente significativi hanno riguardato l'adeguamento funzionale delle reti, la sicurezza ferroviaria, la rimozione dei passaggi a livello, l'ammodernamento tecnologico delle dotazioni, oltre ad investimenti su tratte ferroviarie afferenti a nodi urbani, linee regionali e nodi di interscambio modale. Per l'analisi di dettaglio di questi investimenti si rinvia alla documentazione concernente i contratti di programma.

Il **nuovo Piano Industriale 2017-2026 del Gruppo FS Italiane** prevede **investimenti per 94 miliardi €** di cui **73 miliardi € per le infrastrutture**, **14 miliardi per il materiale rotabile** e **7 miliardi per lo sviluppo tecnologico**.

Il trasporto ferroviario passeggeri: gli obblighi di servizio pubblico e i contratti di servizio

Il trasporto ferroviario passeggeri: servizi a mercato e servizi offerti in regime di pubblico servizio

Il trasporto ferroviario passeggeri si caratterizza per l'offerta di servizi di trasporto "a mercato", che sono rimessi alle scelte imprenditoriali delle società che svolgono servizio ferroviario, e servizi che sono forniti sulla base di contratti di servizio pubblico conclusi dallo Stato (per quanto riguarda i servizi ferroviari di lunga e media percorrenza) e dalle regioni.

I principali servizi a mercato sono costituiti dai treni ad alta velocità.

Il **decreto-legge n. 34 del 2020** ha previsto, in considerazione della forte riduzione del traffico ferroviario conseguente all'epidemia di COVID-19, un ingente sostegno economico a beneficio delle imprese ferroviarie **che svolgono servizi a mercato**.

In particolare è stata autorizzata la spesa totale di 1 miliardo e 190 milioni di euro (ripartiti in contributi pari a 70 milioni di euro per l'anno 2020 e di 80 milioni di euro annui dal 2021 al 2034) al fine di sostenere le imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri non soggetti a obblighi di servizio pubblico per gli effetti economici subiti direttamente imputabili dall'emergenza COVID-19 registrati **a partire dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 luglio 2020**.

Alla ripartizione di queste risorse parteciperanno anche le imprese di trasporto merci.

Inoltre sempre a beneficio delle imprese ferroviarie che svolgono servizi a mercato si dispone, a carico di una riduzione Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per i servizi ferroviari passeggeri e merci non sottoposti ad obblighi di servizio pubblico pari alla quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario nel periodo tra il 10 marzo 2020 e il 30 giugno 2020 (per complessivi 115 milioni di euro). Un ulteriore riduzione (pari a complessivi 155 milioni di euro) è riconosciuta tra il 10 marzo 2020 e il 30 giugno 2020.

Con riferimento **alle imprese che svolgono servizi pubblici ferroviari di lunga percorrenza o servizi interregionali indivisi** il medesimo decreto-legge ha disposto che **le riduzioni dei servizi di trasporto a seguito delle misure di contenimento del virus COVID-19, non comportino decurtazioni di corrispettivo o l'applicazione di sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate** o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020. Inoltre le imprese ferroviarie che svolgono alcuni servizi ferroviari regionali in regime di servizio pubblico concorrono sulle risorse previste per il sostegno al trasporto pubblico locale (di cui all'articolo 200, comma 1, del decreto-legge n. 34 del 2020).

Gli oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario

Nel settore del **trasporto pubblico** è prevista la possibilità per gli Stati membri dell'UE di assicurare, a determinate condizioni, che i servizi di trasporto possano formare oggetto di **compensazioni pubbliche**. L'articolo 93 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea prevede infatti che siano "compatibili con i trattati gli **aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio**".

Gli **obblighi di servizio pubblico** possono essere imposti, nel **trasporto ferroviario**, per aree nelle quali, per varie ragioni, non sarebbe possibile assicurare (o comunque non sarebbe possibile farlo a condizioni ritenute ragionevoli) un servizio di trasporto adeguato: ciò potrebbe dipendere dall'insufficienza della domanda, dall'eccessiva onerosità della gestione del servizio o da altri fattori per i quali nessuna impresa offrirebbe tale servizio a condizioni di mercato. L'imposizione di tali obblighi e la relativa regolamentazione sono pertanto funzionali anche ad assicurare **il diritto costituzionale alla mobilità**.

Il [Regolamento \(CE\) 1370/2007](#) (come modificato dal Regolamento 2016/2338) stabilisce **a quali condizioni e con quali modalità un'autorità pubblica può prevedere obblighi di servizio pubblico per il trasporto ferroviario**.

Il Regolamento prevede che l'autorità competente che decide di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico **deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico** (art. 3).

I contratti di servizio pubblico, secondo la normativa europea devono prevedere **con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico** che l'operatore di servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate. Devono inoltre **stabilire in anticipo**, in modo **obiettivo e trasparente i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione** e la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi, in modo da impedire una compensazione eccessiva. La compensazione corrisposta **non può superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico**, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore di servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole.

I **servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale** (passeggeri e merci) da sottoporre al regime

degli obblighi di servizio pubblico, sono regolati con contratti di servizio ([articolo 38 della legge n. 166/2002](#), come da ultimo modificato dall'articolo 9, comma 2-bis, del [decreto-legge n. 159/2007](#)). L'affidamento del servizio deve avvenire da parte del Ministero dei trasporti nel rispetto della normativa europea: si tratta in particolare del Regolamento UE 1370/2007 che disciplina i servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che, nella sua formulazione originaria, non prevedeva l'obbligo di espletamento di una gara per il servizio pubblico di trasporto per ferrovia; si prevede infatti anche la **possibilità**, all'art. 5, di procedere con **affidamento diretto**, se non vietato dalle legislazioni nazionali. Tale disposizione sarà applicabile fino al 25 dicembre 2023. Dopo tale data l'affidamento del servizio dovrà seguire le regole stabilite dal [Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338](#) che ha profondamente modificato il Regolamento UE 1370/2007. Tuttavia, in considerazione di un'esplicita eccezione prevista per la fase di transizione al nuovo regime, il vigente contratto di servizio potrà restare in vigore fino al 2026.

In base alla legge n. 166 del 2002, i contratti di servizio devono avere durata **non inferiore a cinque anni**, con possibilità di revisioni annuali delle caratteristiche quantitative e qualitative dei servizi senza necessità di procedere a modifiche contrattuali (il regolamento 1370/2007 impone comunque che non siano di durata superiore a 15 anni, salvo casi specificamente indicati).

I contratti di servizio aventi dimensione nazionale (media e lunga percorrenza) per il trasporto passeggeri sono stipulati fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'impresa ferroviaria individuata sulla base della vigente normativa di settore, previa acquisizione del parere del CIPE sullo schema di contratto proposto dall'Amministrazione (articolo 15, comma 1-*quater*, del decreto-legge n. 148 del 2017).

Tali contratti sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Sugli schemi dei contratti di servizio **non è più previsto il parere delle competenti Commissioni parlamentari**, in base al comma 2-ter dell'art. 9 del D.L. n. 159/2007 che ha soppresso le parole "contratti di servizio" nel comma 1 dell'articolo 1 della legge 238 del 1993, facendo venire meno il parere parlamentare su tale tipologia di contratti.

Secondo la normativa europea i contratti di servizio pubblico sono conclusi per una durata determinata non superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a 15 anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia. La durata dei contratti di servizio pubblico relativi a più modi di trasporto è, al massimo, di 15 anni se i trasporti per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia rappresentano oltre il 50% del valore dei servizi di cui trattasi.

Il contratto di servizio pubblico per il trasporto nazionale passeggeri

Il 19 gennaio 2017 è stato definito tra Trenitalia e MIT/MEF il [nuovo Contratto di Servizio 2017-2026](#), di durata quindi decennale, **per il trasporto passeggeri di interesse nazionale**. L'affidamento diretto a Trenitalia è avvenuto ai sensi del Regolamento UE 1370/2007. Il Contratto comprende il *network* degli Intercity che garantiscono i collegamenti di media/lunga percorrenza tra medi e grandi centri urbani: gli Intercity giorno e gli Intercity notte.

La legge di bilancio per il 2020 (art. 1, comma 159) ha assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la somma di 500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2026 per il **potenziamento delle attività di monitoraggio e vigilanza relative all'esecuzione del contratto di servizio di media e lunga percorrenza** in essere con Trenitalia Spa, per la **verifica della qualità** dei servizi erogati all'utenza e per il **miglioramento degli stessi**.

In recepimento della normativa europea, a fianco delle imprese ferroviarie titolari del contratto di servizio pubblico possono poi operare altre imprese ferroviarie, in possesso della licenza prevista dall'[articolo 7 del decreto legislativo n. 112/2015](#).

Per quanto riguarda il **trasporto ferroviario merci**, la legge di stabilità 2015 ([L. n. 190/2014](#), art. 1, comma 294) aveva previsto che non si procedesse più al rinnovo del relativo contratto di servizio pubblico nazionale. Tale norma è stata tuttavia successivamente abrogata dall'articolo 11, comma 2-*quater*, del decreto-legge n. 185 del 2015.

Con riferimento alle prestazioni di servizio pubblico l'articolo 29 del decreto-legge n. 91 del 2014 ha previsto a decorrere dal 1° gennaio 2015 che i soli consumi di energia elettrica **impiegati per i trasporti rientranti nel servizio universale** e per il settore del **trasporto ferroviario delle merci** possano beneficiare del regime tariffario speciale per il consumo di energia elettrica. È comunque fatto divieto di traslare i maggiori oneri derivanti dall'applicazione delle disposizioni descritte sui prezzi e sui pedaggi praticati nell'ambito del servizio universale e del trasporto ferroviario delle merci e si prevede che della copertura di costi si tenga conto nella determinazione dei pedaggi per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria non rientranti nel servizio universale e nel trasporto ferroviario delle merci.

Le competenze dell'Autorità dei Trasporti nel settore ferroviario

L'Autorità indipendente di regolazione del settore ferroviario è l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), istituita dall'art. 37 del decreto-legge n. 201/2011.

Nel settore ferroviario l'Autorità ha in particolare competenze in merito ai seguenti aspetti:

- verifica che nei **bandi di gara** per il trasporto ferroviario regionale non sussistano condizioni discriminatorie;
- definisce gli **ambiti di servizio pubblico**;
- svolge le funzioni di **regolazione per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria**;
- vigila sul rispetto dei **diritti dei passeggeri**.

Il 5 novembre 2014, l'Autorità ha pubblicato le prime **misure di regolazione per l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria**. In particolare, ha previsto che i pedaggi pagati dalle imprese ferroviarie per l'accesso alle tratte di Alta Velocità si riducessero di oltre il 37 per cento nel 2015 passando da 12,8 a 8,2 Euro per treno/km. Con la [Delibera n. 96 del 13 novembre 2015](#) l'ART ha quindi definito i **criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**. Si tratta di una complessiva definizione dei criteri di determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie in modo che lo stesso sia, tra l'altro, correlato ai costi ed agli investimenti sostenuti, al netto dei contributi pubblici, opportunamente parametrato, modulato ed orientato ai principi della trasparenza, rendicontazione, separazione contabile e sottoposto ad obblighi rafforzati di applicazione della contabilità regolatoria e relativa certificazione.

Le misure regolatorie hanno come oggetto la definizione, per un periodo di regolazione quinquennale, di principi e criteri in materia di condizioni economiche di offerta, ivi compresi gli obblighi di contabilità regolatoria, per:

a) il **canone di accesso per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale** di RFI, cioè i servizi del c.d. "**Pacchetto Minimo di Accesso**" o PMdA (come definito dall'art. 13, comma 1, del D.Lgs. 112/2015, di attuazione della direttiva c.d. Recast), che comprende ad esempio l'utilizzo delle linee e delle stazioni, l'assegnazione della traccia oraria ed il controllo e la regolazione della circolazione e le relative informazioni necessarie;

b) i canoni ed i corrispettivi per gli **altri servizi aggiuntivi**, non ricompresi nel canone del PMdA, afferenti all'infrastruttura ferroviaria nazionale, alcuni dei quali sono considerati ad accesso garantito (ad esempio l'accesso a scali merci e impianti tecnici) mentre altri sono servizi complementari o ausiliari (ad esempio l'utilizzo degli spazi delle stazioni per biglietterie e assistenza clienti, i servizi di manovra, la corrente di trazione, l'accesso alla rete di telecomunicazione), qualora soggetti a regolamentazione, come previsto dal D.Lgs. 112/2015.

Per approfondimenti si veda l'Allegato alla Delibera, contenente le specifiche [Misure di regolazione](#) e la relativa [Relazione Istruttoria](#).

L'ART ha poi svolto, e concluso il 22 dicembre 2016, una consultazione pubblica su uno schema di misure di regolazione per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria, tassello essenziale della catena logistica ed emanato la conseguente delibera n. 18/2017 recante "Misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviari".

Con la [Delibera n. 130 del 30 settembre 2019](#) l'ART ha concluso il procedimento avviato con delibera n. 98/2018, relativo alle "**Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari**", servizi non ricompresi nel PMdA, **completando la regolazione in materia**, dando piena attuazione al Regolamento (UE) 2017/2177, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari ed introducendo **nuove misure di regolazione applicabili ad una pluralità di impianti di servizi**, unitamente ad altre specificamente applicabili alle **stazioni passeggeri, ai raccordi ferroviari, ai centri di manutenzione ed alle infrastrutture ferroviarie portuali**.

Per quanto riguarda i **diritti dei passeggeri**, il decreto legislativo n. 70/2014 ha attribuito all'Autorità la funzione di organismo indipendente di **vigilanza** sul rispetto delle disposizioni in materia di diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario contenute nel regolamento (CE) n. 1371/2007.

L'Autorità dei trasporti, al termine di un procedimento di una [consultazione pubblica](#) avviato, il 29 giugno

2017, ha approvato con la [Delibera n. 16/2018](#) del 9 febbraio 2018 un **atto di regolazione** che stabilisce le **condizioni minime di qualità (CMQ) dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, sia nazionali che regionali**, connotati da obblighi di servizio pubblico (OSP).

Le Condizioni prevedono obblighi e prestazioni minime che devono essere garantite ai passeggeri per il soddisfacimento delle loro quotidiane esigenze di mobilità, assicurando l'uso efficiente delle risorse pubbliche destinate alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

Ulteriori competenze sono state assegnate **all'Autorità dei Trasporti dal decreto legislativo n. 136 del 2018 (AG 40)**:

Oltre ad assicurare il controllo sul rispetto dell'indipendenza del gestore dell'infrastruttura l'Autorità:

- supervisiona gli eventuali **accordi di cooperazione** tra gestore dell'infrastruttura ferroviaria e una o più imprese ferroviarie volti ad ottenere vantaggi per i clienti oppure costi ridotti o migliori prestazioni, monitora l'esecuzione di tali accordi e può raccomandare di porvi fine;
- ha la facoltà di intervenire come osservatore nel processo di elaborazione dei sistemi di coordinamento ai fini della consultazione delle imprese ferroviarie e dei richiedenti anche potenziali nelle materie della manutenzione e sviluppo dell'infrastruttura, degli obiettivi prestazionali e delle questioni di interoperabilità e intermodalità;
- può essere adita quando un operatore ritenga di essere stato vittima di un comportamento scorretto anche nei casi in cui tali comportamenti attengano a: gestione del traffico; programmazione di rinnovo e manutenzione programmata o non programmata; rispetto dei requisiti, inclusi quelli riguardanti i conflitti di interessi introdotte dallo schema all'esame nonché con riferimento alle questioni oggetto dell'attività di coordinamento dei gestori dell'infrastruttura;
- effettua la **procedura di verifica della compromissione dei contratti pubblici di servizio** a fronte di nuove richieste di accesso all'infrastruttura ferroviaria indicando le eventuali limitazioni al servizio che consentano di autorizzarne lo svolgimento;
- vigila affinché i **sistemi di bigliettazione integrata** non creino distorsioni del mercato e siano gestiti con modalità di accesso equo e non discriminatorio;
- può chiedere informazioni al gestore dell'infrastruttura nel caso di indisponibilità della capacità di infrastruttura determinata da lavori di manutenzione non programmata.

E' previsto inoltre un **potenziamento** degli **strumenti di controllo** a disposizione dell'Autorità e l'esplicita estensione delle proprie prerogative anche sul mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità. Si prevede che l'Autorità debba essere sentita anche nell'ambito della procedura di aggiornamento delle reti ferroviarie interconnesse alla rete ferroviaria nazionale per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione.

I requisiti e le condizioni per lo svolgimento del servizio ferroviario

L'esercizio del trasporto ferroviario è subordinato al rilascio di una **licenza valida su tutto il territorio dell'Unione europea** in virtù della quale è riconosciuta all'impresa ferroviaria, con sede in Italia, la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario ([articolo 6 del decreto legislativo n. 112 del 2015](#)). Tale capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi.

Il **decreto legislativo n. 136 del 2018 (AG 40)**, con il quale si dispone il recepimento della direttiva UE 2016/2370, ha abrogato la licenza nazionale per il trasporto ferroviario di passeggeri attuando pertanto la completa liberalizzazione del traffico ferroviario nell'Unione europea.

La licenza è rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie. La licenza ha validità temporale illimitata ([art. 8 decreto legislativo 112/2015](#)) ma il Ministero provvede, con cadenza quinquennale, al riesame della posizione di ciascuna impresa ferroviaria cui è stata rilasciata la licenza, ferma restando, comunque, la possibilità di procedere, in qualsiasi momento, ad apposite verifiche e controlli, anche di carattere ispettivo, circa l'osservanza degli obblighi e la sussistenza dei requisiti per la titolarità della licenza. [Qui](#) l'elenco delle imprese ferroviarie aggiornato al 18 aprile 2018.

Il decreto legislativo prevede che le licenze nazionali in corso di validità al 1° gennaio 2019 **sono riconvertite in licenze ferroviarie**, previa verifica da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

delle condizioni previste per il rilascio della licenza stabilite dall'articolo 7 del decreto legislativo mentre le imprese **non titolari di licenza nazionale** che intendessero chiedere capacità dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di servizi di trasporto ferroviario nazionale potranno farlo, coerentemente con quanto previsto dalla direttiva, a partire dall'orario di servizio che inizia il 14 dicembre 2020.

L'**accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**, ai fini dell'esercizio del trasporto ferroviario, è **consentito a condizione che ciascuna impresa ferroviaria dimostri**: di essere **titolare della licenza** corrispondente al servizio da prestare, il possesso del **certificato di sicurezza** rilasciato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, **ANSF** (le cui funzioni sono in fase di trasferimento all'**ANSFISA**), e di aver concluso, in base al diritto pubblico o privato, la stipula del **contratto di utilizzo dell'infrastruttura**.

Il **decreto-legge n. 109 del 2018** ha previsto la soppressione dell'ANSF e il trasferimento sia del personale che delle funzioni alla nuova Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (**ANSFISA**). I poteri dell'ANSFISA sono stati modificati dall'articolo 4, comma 6-bis del **decreto legge 21 settembre 2019, n. 104**, convertito dalla legge 18 novembre 2019, n. 132

Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria deve mettere a disposizione delle imprese in possesso della licenza, anche relativamente al trasporto nazionale di passeggeri, l'infrastruttura ferroviaria nel rispetto dei **principi di non discriminazione e di equità** ([articolo 12 del decreto legislativo n. 112/2015](#)). Le imprese ferroviarie presentano al gestore dell'infrastruttura una richiesta di sottoscrizione di contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario, dietro pagamento di un **canone**. Le modalità di accesso all'infrastruttura sono indicate nel Prospetto Informativo di Rete elaborato da RFI Spa ([art. 14 del decreto legislativo n. 112/2015](#)).

Il diritto all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria può essere sottoposto a limitazioni nei casi in cui il suo esercizio possa compromettere l'equilibrio economico di uno o più contratti di servizio pubblico. L'autorità competente può richiedere il pagamento, da parte delle imprese, di diritti di compensazione, previo parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti (nuovo testo dell'[art. 12, comma 10, decreto legislativo n. 112/2015](#)). I servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità possono essere soggetti solo ai requisiti stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti, conformemente all'articolo 12-bis (ossia, qualora il servizio comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico che copre lo stesso percorso o un percorso alternativo).

Il trasporto ferroviario merci e gli interventi di sostegno al settore

Per lo svolgimento del trasporto ferroviario nazionale di merci è prevista la **licenza** rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ([articolo 7 del decreto legislativo n. 112/2015](#)).

La disciplina del trasporto merci è stata oggetto di diversi interventi diretti a rilanciare il settore mediante **forme di agevolazione e di contribuzione, che si pongono parzialmente in continuità con quanto disposto nel corso della XVII legislatura**.

Il **D.L. n. 119/2018** ha disposto un **incremento di 5 milioni di € delle risorse di cui** all'articolo 1, comma 294, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, da corrispondere alle imprese ferroviarie per l'incentivazione del trasporto delle merci (**articolo 23, comma 3-bis**).

La legge di bilancio per il 2019 è intervenuta nel medesimo ambito autorizzando la spesa di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni **2019, 2020 e 2021** destinata alla **compensazione dei costi supplementari per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale**, inclusi quelli relativi al traghettamento ferroviario dei treni merci ed alle attività ad esso connesse, sostenuti dalle imprese ferroviarie rispetto ad altre modalità più inquinanti, per **l'effettuazione di trasporti ferroviari di merci aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Lazio, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia** (rispetto alla formulazione dell'articolo 1, comma 294, richiamato dalla disposizione, non è indicata la regione Sardegna).

Le risorse non attribuite alle imprese ferroviarie ai sensi del periodo precedente sono destinate, nei limiti degli stanziamenti disponibili, al riconoscimento di un contributo alle imprese ferroviarie che effettuano i trasporti di merci per ferrovia sull'intera infrastruttura ferroviaria nazionale, in misura non superiore al valore di 2,5 euro a treno/km. Detto contributo, che tiene conto dei minori costi esterni rispetto ai trasporti in modalità stradale, è ripartito fra le imprese aventi diritto in maniera proporzionale ai treni/km effettuati (articolo 1, comma 297).

Le modalità di attribuzione dei citati contributi per le annualità 2020, 2021 e 2022 saranno definite

con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Il comma 294 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2015 ([L. n. 190/2014](#), successivamente modificato dall'articolo 11, comma 2-ter, del [decreto-legge n. 185 del 2015](#)) **ha previsto che le risorse per la compensazione degli oneri di servizio pubblico** nel settore che non possano essere superiori a **100 milioni di euro annui**.

Le risorse secondo la citata disposizione sono attribuite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alle imprese ferroviarie **a compensazione dei costi supplementari** per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, inclusi quelli relativi al traghettamento ferroviario delle merci, e ai servizi ad esso connessi, sostenuti dal trasporto ferroviario per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia (con l'esclusione di ogni altra modalità di trasporto concorrente più inquinante). La **compensazione viene determinata proporzionalmente ai treni/km sviluppati** dalle imprese ferroviarie da e per le destinazioni sopraindicate. Le **risorse non attribuite** per la compensazione sopra indicata sono destinate, nei limiti degli stanziamenti esistenti, ad un **contributo alle imprese ferroviarie che effettuano i trasporti di merci per ferrovia sull'intera infrastruttura ferroviaria nazionale, in misura non superiore al valore di 2,5 euro a treno/Km** ed il **contributo**, che tiene conto delle minori esternalità rispetto ai trasporti in modalità stradale, sarà **ripartito fra le imprese** aventi diritto in **maniera proporzionale ai treni/Km effettuati**. Le modalità di calcolo e di attuazione delle misure sarà determinata con un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Con riferimento alla norma citata la Commissione europea ha richiesto approfondimenti con una nota di fine gennaio 2016. Aderendo ad uno specifico suggerimento della CE contenuto in tale nota, le autorità italiane, nell'avviare una nuova pre-notifica per aiuti di stato compatibili ai sensi dell'art. 93 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), hanno comunicato che la notifica per certezza giuridica formulata a febbraio del 2015 e le successive comunicazioni vadano intese quali presupposto della pre-notifica attuale, con ritiro formale della precedente procedura. La norma sarà quindi applicabile solo una volta conclusa positivamente l'interlocuzione con le autorità europee.

Sempre con riferimento al comma 294 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2015, il comma 11-ter dell'articolo 47 decreto-legge n. 50 del 2017 stabilisce che **le risorse relative agli anni 2018 e 2019**, di cui all'articolo 1, comma 294, della legge 23 dicembre 2014, n.190 destinate al fine di sostenere gli operatori della logistica e del trasporto ferroviario, siano **attribuite, subordinatamente all'autorizzazione della Commissione europea**, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che le destina, nel rispetto della normativa europea, **alle imprese ferroviarie** alle stesse condizioni e modalità stabilite dall'articolo 11, comma 2-ter, del decreto-legge 25 novembre 2015 n. 185. Il comma 6 dell'articolo 47-bis ha invece previsto che l e risorse di cui all'articolo 1, comma 294, della [legge n. 190 del 2014](#) , non attribuite alle imprese ferroviarie ai sensi del secondo periodo della citata disposizione e dell'articolo 11, comma 2-ter del [decreto-legge n. 185 del 2015](#) possono essere destinate dal gestore dell'infrastruttura a **investimenti per migliorare le connessioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionali ai poli di generazione e attrazione di traffico ovvero al rinnovo delle locomotive di manovra**. Tali risorse saranno inserite nel contratto di programma, parte investimenti tra Rete Ferroviaria Italiana e lo Stato, con evidenza degli investimenti a cui sono finalizzate.

E' stato poi istituito (art. 47, commi 10 e 11, del decreto-legge n. 50 del 2017) un **Fondo per finanziare**, conformemente alle disposizioni europee relative agli aiuti di Stato, **l'ammodernamento dei carri merci**. Il Fondo istituito ha una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2018, ed è diretto a promuovere il **rinnovo dei sistemi frenanti** dei carri merci al fine di assicurare l'abbattimento del rumore. Le modalità di applicazione della disposizione sono rimesse ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Con riferimento all'attuazione della prima misura, relativa al rinnovo del sistema frenante dei carri la Commissione europea ha autorizzato l'incentivo con la Decisione del 18 dicembre 2018. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha adottato il decreto attuativo richiesto per l'assegnazione delle risorse ([decreto direttoriale MIT del 7 gennaio 2019](#)). Si prevede inoltre che "in caso di stanziamento di ulteriori risorse finanziarie per le suddette annualità o per le successive queste eventuali risorse saranno assegnate ai sensi delle disposizioni del citato decreto direttoriale".

La **legge di bilancio per il 2018** (legge n. 205 del 2017, articolo 1, comma 584) aveva inoltre **istituito un Fondo per il finanziamento degli interventi di rottamazione dei carri merci** con una dotazione di **4 milioni di euro** per ciascuno degli **anni 2018, 2019 e 2020**. Il Fondo era destinato al finanziamento degli interventi di rottamazione dei carri merci non conformi ai più avanzati standard in materia di sicurezza e di interoperabilità ferroviaria che, alla data del 1° gennaio 2018, risultino iscritti nell'apposito Registro di immatricolazione nazionale (RIN) tenuto presso l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e che siano in servizio da almeno venti anni. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da sottoporre a notifica preventiva alla Commissione europea sono definiti i criteri e le modalità di ammissione ai finanziamenti del Fondo. **Tale Fondo è stato defianziato dalla legge di bilancio per il 2019 (intervento contenuto nella sezione seconda della**

legge).

Infine viene **rifinanziato dal decreto-legge n. 34 del 2020**, con l'attribuzione di 2 milioni di euro per l'anno 2020 il Fondo di cui all'articolo 47, comma 11-quinquies, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, destinato alla **formazione di personale impiegato per la circolazione ferroviaria e, in particolare dei macchinisti del settore merci**. Il comma citato era stato peraltro recentemente modificato dal decreto-legge n. 162 del 2019 (articolo 13, comma 1) che aveva soppresso le risorse destinate alla formazione di tale personale per il 2020 prevedendo tuttavia la destinazione di 100.000 euro per l'anno 2020 e di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, "per la formazione delle altre figure professionali addette alla circolazione ferroviaria". Tale ultima destinazione non viene modificata dal testo del decreto-legge. Il decreto-legge n. 34 del 2020 ha quindi ripristinato il finanziamento originariamente previsto.

La sicurezza ferroviaria

Con riferimento alla situazione relativa alla sicurezza ferroviaria, nel corso della legislatura, la Commissione ha svolto un **ciclo di audizioni**. E' stata svolta il 26 febbraio 2020 l'[audizione di Rete ferroviaria italiana](#), mentre il 3 marzo è stata [audita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie](#).

Rfi ha illustrato i dati relativi alla sicurezza ferroviaria per l'anno 2019 dando conto dei valori stabiliti a livello europeo come obiettivi comuni di sicurezza (largamente rispettati) e come valori di riferimento nazionali. Tali ultimi valori adattano i livelli massimi europei al livello dei risultati raggiunti e quindi attesi dagli operatori nazionali, come limiti di accettabilità del rischio. Rete ferroviaria rispetta con ampi margini i principali valori di riferimento nazionali (ad eccezione del parametro concernente i soggetti che attraversano indebitamente la sede ferroviaria, il cui dato di riferimento non era stato, al momento dell'audizione, depurato dai suicidi che non dovrebbero essere computati ai fini del calcolo dell'indicatore). La sicurezza della rete risulta essere in linea con i migliori Paesi europei (ancorché vi siano condotte scorrette degli utenti, con particolare riguardo agli incidenti derivanti dall'attraversamento improprio dei passaggi a livello, che incidono sui risultati complessivi). L'audizione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, dopo una sintetica ricostruzione delle competenze dell'Agenzia, e dei principi che ispirano la sicurezza ferroviaria nell'ambito dell'attività regolamentare in capo all'ANSF (facendo in particolare riferimento al decreto n 1/2009, "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria", successivamente modificato dal decreto 4/2012) si è principalmente concentrata sull'[incidente ferroviario verificatosi il 6 febbraio 2020](#).

Il decreto legislativo n. 50 del 2019 in materia di sicurezza ferroviaria

In materia di sicurezza ferroviaria, con il [decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50](#) di attuazione della direttiva UE n.798/2016, **in vigore dal 16 giugno 2019**, è stata definita una **nuova disciplina quadro per la sicurezza ferroviaria** prevedendosi l'abrogazione del decreto legislativo n. 167 del 2007 che, come successivamente modificato dal decreto legislativo n. 43 del 2011, rappresentava la precedente disciplina relativa alla sicurezza ferroviaria (anche essa, peraltro, derivante dal recepimento di direttive europee).

Sul relativo schema di decreto legislativo ([A.G. 74](#)), la IX Commissione Trasporti aveva espresso [parere](#) favorevole con condizione ed osservazioni il 3 aprile 2019.

L'ambito applicativo

In conformità alla direttiva, le disposizioni del decreto si applicano **all'intero sistema ferroviario italiano** e riguardano i **requisiti di sicurezza del sistema** nel suo complesso, compresa la gestione sicura dell'infrastruttura ferroviaria e del traffico, nonché l'interazione fra le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e **gli altri soggetti operanti nel sistema ferroviario** (che, nel precedente regime, **non risultavano essere individuati quali soggetti coinvolti o, comunque incidenti**, sul sistema complessivo della sicurezza ferroviaria): si tratta in particolare, oltre che dei soggetti responsabili della manutenzione anche di fabbricanti, trasportatori, speditori, consegnatari, caricatori, scaricatori, riempitori, svuotatori, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi ed enti appaltanti, in capo ai quali viene posta la responsabilità di fornire agli altri attori del sistema le informazioni che incidano sulla sicurezza, in modo da

minimizzare il rischio.

Il **decreto non si applica** invece alle **metropolitane**, ai **tram** (confermando le esclusioni già previste dall'articolo 2 del decreto legislativo n. 162 del 2007) ai veicoli leggeri su rotaia, e alle infrastrutture utilizzate soltanto da tali veicoli, comprese quelle utilizzate occasionalmente da veicoli ferroviari nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia ai soli fini di connettività (tali tipologie di veicoli e di infrastrutture non erano espressamente menzionati nel decreto legislativo n. 162 del 2007). Sono inoltre escluse le infrastrutture ferroviarie private, rispetto alle quali si precisa la non applicabilità dello schema di decreto legislativo ai binari di raccordo tra le infrastrutture private e l'infrastruttura nazionale, ai veicoli utilizzati solo sulla medesima infrastruttura e si specifica che tale esclusione riguarda l'utilizzo non commerciale di tali infrastrutture private sia da parte del proprietario che di un operatore. Tale esclusione peraltro non riguarda, come nel regime oggi vigente, solo il trasporto di merci, ma anche quello di persone su tale infrastruttura privata. Tali elementi risultano essere più puntuali rispetto alla disciplina del decreto legislativo n. 162 del 2007.

Diversamente da quanto prevede la direttiva in via generale, ma utilizzando la facoltà concessa agli Stati membri dal paragrafo 4 dell'articolo 2 della direttiva (sopra descritto), il **comma 4 dell'articolo 2** prevede che le disposizioni del **decreto legislativo si applichino anche alle reti ferroviarie isolate** adibite a servizi ferroviari locali, che saranno **individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro sessanta giorni** dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo. **In via transitoria**, in attesa dell'emanazione di tale decreto, **sono considerate isolate tutte le reti che non sono ricomprese nell'Allegato A al DM 5 agosto 2016** (che individua le reti interconnesse), e non si applicano gli articoli 7, 9, 10 e 11. In attuazione di tale disposizione le **reti ferroviarie isolate sono state individuate con il [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 347/2019](#)**.

Con riferimento alle **ferrovie turistiche**, di cui alla [legge n.128 del 2017](#), e per i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture, l'articolo 2, comma 5, rimette all'ANSFISA il compito di indicare le modalità applicative delle disposizioni di cui agli **articoli 6** (metodi comuni di sicurezza e obiettivi comuni di sicurezza), **8** (sistemi di gestione della sicurezza), **13** (manutenzione dei veicoli) e **17** (supervisione dell'ANSFISA sul rispetto dell'obbligo di usare un sistema di gestione della sicurezza). Non trovano invece applicazione gli articoli 7, 9, 10 e 11.

Il controllo dei rischi per i soggetti che operano nella sicurezza e il ruolo dell'ANSFISA

Le **imprese ferroviarie** ed i **gestori delle infrastrutture**, ciascuno per la propria parte di sistema, **responsabili del funzionamento sicuro del sistema e del relativo controllo dei rischi**, che comprende anche la **fornitura di materiale e l'appalto di servizi** agli utenti, clienti, lavoratori e terzi.

La **gestione del rischio** è uno degli elementi di novità della direttiva, in quanto è richiesto, come principio generale, a **tutti gli attori individuati dallo schema che operano nel settore ferroviario** (e non solo ai principali, ossia imprese ferroviarie e gestori delle infrastrutture, come nel regime di cui al decreto legislativo n. 167 del 2007) di **adottare le misure per far fronte al rischio** e di segnalare tali rischi alle parti, all'ANSFISA e all'Organismo investigativo nazionale.

Il **MIT** e l'**ANSFISA** (la nuova Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali) sono i soggetti competenti per lo **sviluppo ed il miglioramento della sicurezza dell'infrastruttura**.

Il **decreto-legge n. 109 del 2018** ha previsto la soppressione della preesistente Agenzia (ANSF) e il trasferimento sia del personale che delle funzioni alla nuova Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (**ANSFISA**).

All'**ANSFISA** viene affidata in generale una **funzione di controllo sui gestori** dell'infrastruttura e **sulle imprese ferroviarie**, affinché mettano in atto le necessarie **misure di controllo del rischio**, applichino la normativa UE e nazionale e **istituiscano i sistemi di gestione della sicurezza**. Lo schema disciplina in dettaglio i poteri dell'ANSFISA in materia di sicurezza ferroviaria (si veda in proposito l'apposito paragrafo).

I poteri dell'ANSFISA sono stati oggetto di modifica dall'articolo 4, comma 6-bis del **decreto legge 21 settembre 2019, n. 104**, convertito dalla legge 18 novembre 2019, n. 132.

Il certificato unico di sicurezza e l'autorizzazione di sicurezza. Gli obblighi dei manutentori

Le imprese ferroviarie che intendano accedere all'infrastruttura ferroviaria hanno l'**obbligo** di ottenere un **Certificato di sicurezza unico, che viene rilasciato**, in via di principio, **dall'Agenzia ferroviaria europea**.

Tra le disposizioni transitorie del decreto legislativo n. 50 del 2019 (art. 31) si prevede che fino al 16 giugno 2019, l'ANSFISA rilasci i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza ai sensi del decreto legislativo n. 162/2007. Tali certificati e autorizzazioni sono validi fino alla data di scadenza.

Il certificato è finalizzato a fornire la prova che l'impresa ferroviaria **abbia un proprio sistema di gestione della sicurezza** e sia in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista. Il certificato specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e l'area di esercizio. Si tratta pertanto di un processo che viene **centralizzato a livello europeo**, in quanto il certificato di sicurezza sarà ottenibile tramite uno **sportello unico** europeo denominato *One Stop Shop* (OSS), come previsto dal [Regolamento UE 2016/796](#) istitutivo dell'ERA, e potrà anche consentire un'area di esercizio in uno o più Stati membri. Nel caso di soggetti che esercitano il servizio ferroviario sul territorio nazionale la certificazione può essere rilasciata, con valore esclusivamente circoscritto alle reti di riferimento, dall'ANSFISA.

I **gestori dell'infrastruttura ferroviaria** devono invece **ottenere un'autorizzazione di sicurezza**, che **attesta l'approvazione del sistema di gestione della sicurezza** del gestore dell'infrastruttura ed i cui requisiti sono definiti dall'ANSFISA. L'autorizzazione, che ha validità 5 anni rinnovabili, contiene le **procedure** e le disposizioni per soddisfare i requisiti necessari per la progettazione, la manutenzione e il funzionamento, in condizioni di sicurezza, dell'infrastruttura ferroviaria, compresi la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento. L'ANSFISA notifica all'ERA, il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca delle autorizzazioni di sicurezza.

Con riferimento agli **obblighi di manutenzione dei veicoli ferroviari** si conferma l'obbligo, già previsto dal decreto legislativo n. 167 del 2007, che **ad ogni veicolo sia assegnato un soggetto responsabile della manutenzione (ECM-Entity in Charge of Maintenance)**, che viene registrato nel registro dei veicoli. A differenza della disciplina vigente, il sistema di manutenzione si caratterizza tuttavia per l'attuazione di metodi di valutazione del rischio definiti dai pertinenti metodi comuni di sicurezza, e si impone al responsabile della manutenzione di provvedere affinché le proprie società appaltatrici attuino opportune misure di controllo dei rischi (anche in tal caso attraverso l'applicazione dei metodi comuni di sicurezza).

Le indagini sugli incidenti e inconvenienti ferroviari

Le indagini sugli incidenti e gli inconvenienti ferroviari sono svolti, in coerenza con la normativa europea da un **Organismo investigativo nazionale (National Investigation Body- NIB)**, già previsto dalla legislazione.

Si tratta di un **organismo permanente**, di cui già la [direttiva 2004/49/CE](#) ha previsto l'istituzione in ciascuno Stato membro, che ha il compito di **svolgere le indagini di sicurezza in caso di incidenti**, rendendole poi pubbliche, con precisi criteri, al fine di scongiurare il ripetersi di tali eventi. L'inchiesta di tali Organismi **non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità**. Si tratta di indagini separate dalle indagini giudiziarie, anche se chi le conduce ha accesso alle prove e alle testimonianze. Il lavoro di tali Organismi, che devono necessariamente essere **indipendenti dai soggetti che operano nel settore ferroviario** e privi di conflitti di interessi rispetto all'indagine, è considerato centrale nel processo investigativo sulla sicurezza. La [direttiva 2016/798/UE](#) conferma tale impostazione, aggiungendo alcune **norme di cooperazione** tra gli organismi nazionali e prevedendo il riferimento esplicito al ruolo dell'Agenzia Ferroviaria europea. Si dispone in particolare che gli **organismi investigativi nazionali cooperino al fine di scambiare informazioni e migliori prassi** e che istituiscano un **programma di valutazione inter pares per monitorare l'efficacia delle loro indagini**.

Le disposizioni in materia di indagini sugli incidenti e gli inconvenienti ferroviari riproducono sostanzialmente il contenuto della legislazione precedentemente vigente relativamente agli obblighi ed alle procedure di indagine dell'Organismo investigativo. Tra i poteri di indagine consentiti agli ispettori viene tuttavia aggiunto espressamente quello di accedere anche alle **informazioni in possesso dei soggetti responsabili della manutenzione**, a fianco di quelli già previsti nei confronti del gestore, delle imprese ferroviarie e dell'autorità nazionale. Viene inoltre introdotta una nuova disposizione prevista dalla direttiva (art. 21, par. 3) in base alla quale, **qualora l'indagine interessi veicoli autorizzati dall'ERA o imprese**

ferroviarie certificate dalla stessa, l'Organismo investigativo possa richiedere all'ERA tutte le informazioni, le spiegazioni e le registrazioni che ritiene opportune.

Si prevede infine un nuovo meccanismo di **segnalazione volontaria all'Organismo investigativo, di eventi o "quasi incidenti"**, che possano rappresentare una situazione di rischio, anche sulla base delle linee guida dell'ERA in materia, finalizzato alla prevenzione degli incidenti ed a promuovere la cultura della fiducia nel personale dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, degli ECM e di tutti gli altri soggetti che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario, in modo che siano incoraggiati a contribuire allo sviluppo ed al miglioramento della sicurezza, garantendo l'anonimato della fonte.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria: dall'ANSF all'ANSFISA

L'istituzione di un'**Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria (ANSF)**, avvenuta in Italia con il decreto legislativo n. 162 del 2007, discende dal recepimento del "secondo pacchetto ferroviario" che prevedeva, tra l'altro, l'istituzione in ciascuno Stato membro di un'agenzia per la sicurezza per le funzioni pubblicistiche relative alla sicurezza ferroviaria.

Nel corso della **presente legislatura** con l'articolo 12 del **decreto-legge n. 109 del 2018** (c.d. decreto Genova) **l'Agenzia è stata soppressa e le sue funzioni sono state trasferite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA)** che "succede a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi al predetto ente e ne acquisisce le risorse umane, strumentali e finanziarie".

La nuova Agenzia, con riguardo al **settore ferroviario**, svolge i **compiti e le funzioni**, anche di regolamentazione tecnica, per essa previsti dal **decreto legislativo n. 50 del 2019** recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla **sicurezza delle ferrovie** e dal decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57 attuativo della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea.

Il medesimo decreto-legge n.109 del 2018 ha trasferito inoltre all'Agenzia le funzioni ispettive e di vigilanza sui sistemi di **trasporto rapido di massa** precedentemente esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, stabilendo che l'Agenzia, con proprio decreto, disciplini i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile.

In linea di principio **l'ANSFISA nel settore ferroviario provvede:**

- a) affinché le disposizioni relative allo sviluppo e al miglioramento della sicurezza ferroviaria tengano conto dell'esigenza di un approccio sistemico;
- b) affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano, **incomba sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, ciascuno per la propria parte di sistema, inducendoli a:**
 - 1) mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando con i soggetti coinvolti;
 - 2) applicare le norme dell'Unione europea e le norme nazionali;
 - 3) istituire sistemi di gestione della sicurezza;
- c) affinché ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria siano 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 soggetti, fatta salva la responsabilità civile ai sensi delle disposizioni giuridiche nazionali;
- d) a elaborare e pubblicare sul proprio sito istituzionale i piani annuali di sicurezza che stabiliscono le misure al fine di conseguire gli obiettivi comuni di sicurezza (CST), indicando inoltre le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono tenuti a conseguire;
- e) a supportare l'ERA nelle sue attività di monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria a livello dell'Unione europea (art. 4, comma 2, del decreto legislativo n. 50 del 2019).

Le **specifiche funzioni dell'ANSFISA** con riguardo al settore ferroviario sono indicate all'articolo 16 del decreto legislativo n. 50 che precisa che spettano all'ANSFISA i seguenti compiti:

- a) promuovere il riordino e sovrintendere all'emanazione di norme tecniche e standard anche con riguardo al trasporto di merci e passeggeri nonché vigilare sulla relativa applicazione;

- b) controllare, promuovere e, se necessario disporre, che i gestori delle infrastrutture e le imprese ferroviarie emanino disposizioni e prescrizioni di esercizio;
- c) stabilire i principi e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari in ordine all'emanazione delle disposizioni di cui alla lettera b);
- d) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra, costitutivi del sistema ferroviario, a norma del decreto legislativo interoperabilità ferroviaria;
- e) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo a norma del decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;
- f) coadiuvare l'ERA (ossia l'agenzia europea per la sicurezza delle ferrovie) nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca delle autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo e delle autorizzazioni del tipo di veicoli;
- g) supervisionare che sul territorio nazionale i componenti di interoperabilità siano conformi ai requisiti essenziali fissati nel decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;
- h) assicurare che la numerazione dei veicoli sia stata assegnata a norma del decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;
- i) coadiuvare l'ERA nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca dei certificati di sicurezza unici di competenza dell'ERA;
- l) rinnovare, modificare e revocare i certificati di sicurezza unici da essa rilasciati;
- m) rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni di sicurezza rilasciate;
- n) garantire la supervisione delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura con riguardo a ll'obbligo permanente di usare un sistema di gestione della sicurezza;
- o) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le licenze di conduzione treni;
- p) adottare senza ritardo le necessarie decisioni, qualora abbia un valido motivo per ritenere che un soggetto responsabile della manutenzione non soddisfi i requisiti previsti dalla normativa vigente, dandone comunicazione a tutti i soggetti interessati;
- q) verificare che l'applicazione delle disposizioni e delle prescrizioni tecniche relative al funzionamento e alla manutenzione dei sottosistemi costitutivi del sistema ferroviario avvenga conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;
- r) rilasciare, su richiesta dell'interessato, l'autorizzazione all'utilizzo di un'applicazione generica dopo aver verificato le attività effettuate dall'organismo indipendente ferroviario prescelto dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nell'Unione europea, dall'ente appaltante, dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura interessato;
- s) verificare che i veicoli siano debitamente immatricolati e che le informazioni in materia di sicurezza contenute nei registri dei veicoli e dell'infrastruttura;
- t) tenere e aggiornare il registro nazionale dei veicoli di cui al decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;
- u) compiere attività di studio, ricerca e approfondimento in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, anche recependo indicazioni emergenti dalle indagini e dalle procedure svolte dall'organismo investigativo nazionale sugli incidenti e gli inconvenienti ferroviari per il miglioramento della sicurezza; svolgere attività di consultazione in materia di sicurezza ferroviaria a favore di pubbliche amministrazioni e attività propositiva anche nei confronti del Parlamento in vista della approvazione di norme di legge atte a promuovere livelli più elevati di sicurezza delle ferrovie;
- v) formulare proposte e osservazioni relative a problemi della sicurezza ferroviaria ad ogni soggetto o autorità competente;
- z) impartire, ai gestori delle infrastrutture, alle imprese ferroviarie, e se del caso agli altri soggetti, direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza, nonché in ordine ad accorgimenti e procedure necessarie ovvero utili al perseguimento della sicurezza ferroviaria;
- aa) svolgere i compiti previsti dalla legge 9 agosto 2017, n. 128 sulle ferrovie turistiche e vigilare sulla sicurezza nel rispetto di quanto da essa stessa stabilito;
- bb) svolgere i compiti derivanti dall' articolo 15-ter del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, per le reti funzionalmente isolate e rilasciare i certificati e le autorizzazioni, valutando 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 e disciplinando con atti propri le modalità di applicazione a tali reti dei principi in materia di sicurezza ferroviaria.
- cc) riconoscere gli Organismi indipendenti ferroviari (OIF);
- dd) svolgere le attività di cui al decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria con riguardo agli organismi di valutazione della conformità;

ee) partecipare alle attività che si svolgono nell'ambito dell'Unione europea e internazionale, nelle materie di competenza, e fornire qualificato supporto tecnico alle strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con competenze nei medesimi ambiti;

ff) disciplinare le modalità di circolazione di particolari categorie di veicoli che circolano sull'infrastruttura ricadente nell'ambito di applicazione del presente decreto, compresi i veicoli storici.

L'ANSFISA provvede inoltre affinché le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura nonché il loro personale addetto a compiti di sicurezza essenziali beneficino di un accesso equo e non discriminatorio alle strutture di formazione, qualora tale formazione sia necessaria per l'esercizio dei servizi sul sistema ferroviario, provvedendo inoltre al riconoscimento delle strutture di formazione e vigilando sulla loro attività. L'ANSFISA pubblica annualmente una relazione sulle attività svolte nell'anno precedente sulle reti interconnesse del sistema ferroviario italiano e la trasmette, entro il 30 settembre, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'ERA.

In attesa della **operatività dell'ANSFISA** le funzioni in materia di sicurezza ferroviaria continuano ad essere svolte dall'**ANSF**. Nella GU del 16 aprile 2020, sono stati pubblicati due decreti interministeriali per il funzionamento dell'ANSFISA, che entrano entrambi **in vigore dal 01/05/2020**:

- il [Decreto 13 febbraio 2020, n. 25](#), contenente il **Regolamento di amministrazione dell'ANSFISA**;
- il [Decreto 28 gennaio 2020, n. 24](#), contenente lo **Statuto dell'ANSFISA**.

Il **Regolamento di amministrazione** prevede la figura di un direttore che dirige la struttura ed è responsabile della gestione e dell'attuazione delle direttive impartite dal Ministro vigilante, il MIT, ed è articolata in due direzioni generali, cui sono preposti due dirigenti di livello generale, nominati con DPCM su proposta del Ministro delle infrastrutture e trasporti, sentito il direttore dell'Agenzia:

- a) una direzione di livello dirigenziale generale per le funzioni in materia di sicurezza delle ferrovie;
- b) una direzione di livello dirigenziale generale per le funzioni in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, sicurezza delle gallerie situate sulle strade appartenenti anche alla rete stradale transeuropea e sicurezza sui sistemi di trasporto rapido di massa.

La dotazione organica del personale dell'Agenzia è individuata nella tabella A allegata al regolamento, ed è quantificata nel limite massimo di 569 unità, come previsto dal decreto legge n. 109/2018.

La sicurezza sulle reti ferroviarie regionali e le ferrovie regionali di interesse nazionale

Le **reti ferroviarie regionali** sono rimaste assoggettate, per la **sicurezza ferroviaria**, fino ai recenti interventi normativi, a **disposizioni diverse rispetto a quelle cui nel frattempo è stato assoggettato il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale**. La materia della sicurezza è rimasta di competenza statale, come indicato anche all'articolo 4 del decreto legislativo 422 del 1997.

In particolare erano rimaste applicabili alle reti regionali le disposizioni del [decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980](#), e la vigilanza sulla sicurezza ferroviaria di tali reti era rimessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che l'esercitava per il tramite degli USTIF (Uffici speciali trasporti a impianti fissi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

L'articolo 27, comma 4, del decreto legislativo n. 162 del 2007, emanato in attuazione delle direttive europee in materia di sicurezza ferroviaria e che ha, tra l'altro, istituito l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, prevedeva infatti che sulle **reti regionali non isolate e su quelle isolate interessate da traffico merci**, indicate dall'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, l'attuazione delle norme previste dal medesimo decreto legislativo n. 162 (dalla vigilanza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, alle prescrizioni in termini di sicurezza delle reti) fosse prevista solo quando **fossero stati completati sistemi di attrezzaggio idonei a rendere compatibili i livelli tecnologici delle medesime reti regionali a quelli della rete nazionale** per permettere l'unificazione degli standard di sicurezza, dei regolamenti e delle procedure per il rilascio del certificato di sicurezza.

La medesima norma prevedeva che **sulle reti regionali, per le quali non risultassero completati gli adeguamenti tecnologici** di cui sopra, potessero **continuare ad operare senza certificato di sicurezza le imprese ferroviarie controllate dal gestore dell'infrastruttura**, o facenti parte della società che gestisce l'infrastruttura.

Tale regime è stato **modificato** dal decreto del [Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2016](#) che ha **individuato le reti ferroviarie gestite da soggetti diversi da Rete ferroviaria italiana, elencate in Allegato A** al decreto (si veda il relativo Focus), prevedendo che queste **rientrano nel campo di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 (spazio ferroviario unico europeo)** e

siano quindi **assoggettate alle medesime norme in tema di sicurezza previste per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.**

Tale decreto ministeriale ha stabilito un percorso in forza del quale gli esercenti, i gestori dell'infrastruttura ferroviaria e le imprese ferroviarie dovranno adeguare la propria struttura societaria ed organizzativa alle norme del D.Lgs. n. 112/2015 entro centoventi giorni dall'entrata in vigore del decreto medesimo, prevedendo altresì che i gestori dell'infrastruttura ferroviaria e le imprese ferroviarie sviluppino un proprio sistema di gestione della sicurezza. Inoltre, entro centottanta giorni, i gestori dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle Ferrovie le istanze per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza. Norme transitorie sono previste per le imprese ferroviarie che già svolgono servizio su tali linee.

Per quanto riguarda le **reti c.d. isolate** (non interconnesse alla rete nazionale), il **decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50** di attuazione della direttiva sulla sicurezza ferroviaria, ha introdotto una **disciplina specifica in materia di sicurezza ferroviaria.**

In precedenza, alcune note del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (prot. 7655 del 21 novembre 2016 e prot. 7922 del 2 dicembre 2016) avevano impartito specifiche disposizioni per l'adeguamento dei livelli di sicurezza delle reti isolate. Era quindi intervenuto il [decreto-legge n. 148 del 2017](#) (art. 15- *ter*) che aveva espressamente previsto **l'assoggettamento anche delle reti isolate alle norme generali previste per la sicurezza ferroviaria**, a partire **dal 30 giugno 2019**. E' stato anche stabilito che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (**ANSF**) dovesse individuare, entro il 31 dicembre 2018, **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. Dopo aver svolto una consultazione pubblica sulla bozza di decreto, ANSF ha emanato [il decreto n. 1 del 2019](#) contenente le norme tecniche e gli standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate. A decorrere dal 30 giugno 2019, alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti si applicheranno in materia di sicurezza le disposizioni così adottate. Nel rilasciare le autorizzazioni di propria competenza inoltre l'ANSF valuta le misure mitigative o compensative proposte dai gestori del servizio sulla base di una analisi del rischio che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei rotabili e del servizio di trasporto.

Si ricorda che le funzioni e il personale dell'ANSF saranno trasferite alla nuova Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 12 del decreto-legge n. 109 del 2018.

La disciplina prevista per le **reti isolate** e per gli operatori che vi operano dal **D.Lgs. n. 50/2019**, è **semplificata** rispetto a quella concernente l'infrastruttura ferroviaria nazionale e le reti ferroviarie con essa interconnesse in considerazione delle differenze strutturali e funzionali che connotano tali reti (si veda il paragrafo generale sulla sicurezza ferroviaria). **Le reti ferroviarie isolate** dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario sono quelle **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 19 novembre 1997, n. 422), che sono **adibite a servizi ferroviari locali** ordinariamente espletati con distanziamento regolato da segnali.

Si ricorda che le reti **ferroviarie isolate sono state individuate** con il [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 347/2019](#), (come previsto dall'articolo dell'articolo 2, comma 4, del citato decreto legislativo) e che le modifiche all'elenco ivi indicato saranno disposte con decreto dipartimentale.

Alle reti isolate e ai soggetti che operano su di esse, in particolare non si applicano le disposizioni degli articoli 7, 9, 10 e 11 del d.Lgs. n. 50/2019, in materia di norme tecniche nazionali in materia di sicurezza, certificato di sicurezza unico, cooperazione tra ANSFISA ed altre autorità nazionali per il rilascio dei certificati di sicurezza unici e autorizzazione di sicurezza per i gestori dell'infrastruttura. **Si applicano alle reti isolate** invece le disposizioni degli articoli 6, 8, 14 e 17, ma con modalità applicative che saranno definite dall'ANSFISA, relative ai **metodi comuni di sicurezza e agli obiettivi comuni di sicurezza** (art. 6), **i sistemi di gestione della sicurezza** (art. 8), individuazione da parte dell'ANSFISA dei soggetti **responsabili della manutenzione dei veicoli** con misure alternative a quelle ordinariamente previste (art. 14) e la supervisione dell'ANSFISA sul rispetto dell'obbligo di usare un sistema di gestione della sicurezza (art. 17). L'ANSFISA in particolare, valuta le misure mitigative o compensative dei rischi proposte dai richiedenti sulla base di analisi dei rischi che tengano conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del tipo di esercizio. Spetta inoltre all'ANSFISA con propri provvedimenti disciplinare diversi aspetti concernenti la gestione della sicurezza su tali reti.

Per svolgere le attività sulle reti isolate, sarà comunque necessario ottenere un **certificato di idoneità all'esercizio** rilasciato dall'ANSFISA, che provi che il soggetto sia titolare di un proprio sistema di gestione della sicurezza e sia in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista, corrispondente alla

singola infrastruttura, o di gestire e far funzionare l'infrastruttura ferroviaria in modo sicuro, tenendo conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto.

Per poter **aprire al pubblico esercizio linee ferroviarie nuove, rinnovate o ristrutturate**, o parti di esse, il **soggetto che gestisce l'infrastruttura**, deve invece ottenere dall'ANSFISA un'**autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali** che lo compongono e per poter circolare ogni veicolo ottiene un'autorizzazione di messa in servizio (sempre a cura dell'ANSFISA).

Con decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti del 1° febbraio 2018 è stato definito il **riparto del Fondo per lo sviluppo infrastrutturale del Paese** (art. 1, co. 140 della legge di Bilancio 2017) destinato agli **interventi per la messa in sicurezza delle ferrovie non interconnesse** alla rete nazionale. Il decreto predispone il **piano di riparto di risorse pari a 338 milioni €**, per gli interventi indicati dalle Regioni nei piani Operativi relativamente all'attrezzaggio tecnologico delle linee isolate. Con il successivo [decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti n. 361 del 6 agosto 2018](#) è stata ridefinita la **ripartizione del Fondo** dopo aver acquisito l'intesa in Conferenza Stato Regioni (necessaria a seguito della sentenza della [Corte Costituzionale n. 74/2018](#) che aveva giudicato incostituzionale l'art. 1, comma 140 della legge 232/2016 per il mancato coinvolgimento regionale nella predisposizione dei decreti di riparto).

Tali finanziamenti si aggiungono a quelli già disponibili (pari a 66,6 mln €), per arrivare ad un totale complessivo di 404,6 mln € stanziati.

Si ricorda che con riferimento **alle risorse necessarie per l'adeguamento delle reti regionali agli standard di sicurezza previsti per la rete ferroviaria nazionale**, il rappresentante del Governo, nella seduta della IX Commissione del **10 maggio 2017**, in sede di esame del DL n. 50/2017, ha dichiarato che: "l'analisi svolta dalla competente direzione, sulla base di parametri standard di messa in sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria per ciascuna tipologia, evidenzia che gli interventi indispensabili sulle **ferrovie connesse ammontano a circa 300 milioni di euro** mentre quelli concernenti le **ferrovie isolate a 400 milioni**. Per le ferrovie connesse sono state già stanziati le risorse necessarie nell'ambito del Piano Operativo MIT riferito al Fondo Sviluppo e Coesione, così come definite dalla delibera CIPE del 1 dicembre 2016, n. 54. Per quelli relativi alle ferrovie isolate saranno effettuati a valere sulle risorse previste dall'articolo 1, comma 140, della legge di bilancio per il 2017". Il Ministero ha altresì chiesto alle regioni di presentare entro il 30 giugno 2017 i progetti esecutivi a valle dei quali sarà possibile valutare possibili integrazioni delle risorse, sempre a valere sul citato comma 140, nel caso in cui il fabbisogno risultasse superiore alle previsioni.

Le norme del decreto-legge n. 50 del 2017 relative alla gestione e alla sicurezza delle reti regionali interconnesse.

Il decreto-legge 50 del 2017 (art. 47) ha introdotto alcune disposizioni dirette a rafforzare la **sicurezza ferroviaria delle reti regionali interconnesse**, individuando nuove forme di coinvolgimento di Rete Ferroviaria italiana nella gestione di questo patrimonio infrastrutturale.

Con riferimento alla **sicurezza ferroviaria** si prevede che, sulla base di un'intesa tra le regioni e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** sia individuata **quale unico soggetto responsabile della realizzazione degli interventi tecnologici necessari all'adeguamento delle linee regionali agli standard tecnologici e di sicurezza previsti per la rete ferroviaria nazionale**. L'attuazione di questi interventi avviene a seguito della conclusione di un contratto tra Rete ferroviaria italiana e le regioni interessate. Gli interventi saranno finanziati "nei limiti delle risorse disponibili destinate agli scopi" e coerentemente con i piani di adeguamento tecnico presentati dai gestori delle reti regionali sui quali si sia pronunciato il competente organismo preposto alla sicurezza.

Il **10 ottobre 2017** sono state **firmate con 7 Regioni** su 10 interessate, le **convenzioni per l'assegnazione di 237 milioni di euro**, per la realizzazione di **interventi sulle reti ferroviarie regionali interconnesse** in attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Ferroviaria. Le Regioni dovranno presentare progetti che riceveranno una valutazione ex ante da parte dell'Agenzia nazionale per la Sicurezza ferroviaria (ANSF) ed i lavori potranno essere realizzati nella maggior parte dei casi nel biennio 2018-2019. Le Regioni coinvolte sono: Puglia, Campania, Abruzzo, Emilia Romagna, Toscana, Lombardia, Friuli Venezia Giulia. Altri 17 mln € sono stati assegnati alle altre Regioni coinvolte (Veneto, Piemonte e Umbria).

Le ferrovie turistiche

Con la [legge n. 71 del 2019](#), entrata in vigore il 31 luglio 2019, è stata introdotta una modifica alla recente legge sulle ferrovie turistiche, concernente i **soggetti che possono esercitare il servizio ferroviario turistico** ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 128 del 2017.

La legge [legge n.128 del 2017](#), approvata nella XVII legislatura, ha previsto **l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione** che siano situate in **aree di particolare pregio naturalistico o archeologico**. La finalità è quella di favorire la salvaguardia e la valorizzazione delle tratte ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, ivi compresi i tracciati ferroviari, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze, nonché dei rotabili storici e turistici abilitati a percorrerle, compresa la disciplina dei ferrocicli, la cui circolazione può avvenire sulle linee dismesse o sospese, ma evitando ogni forma di promiscuità con la circolazione di treni.

Possono essere classificate "ad uso turistico" **esclusivamente** le tratte ferroviarie **dismesse e sospese** (non è quindi consentito classificare come tratta ad uso turistico una tratta ferroviaria aperta al traffico commerciale) **a condizione che sia assicurato il finanziamento dei relativi oneri nell'ambito del contratto di programma tra Rete ferroviaria italiana e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ovvero, nell'ambito delle risorse destinate da ciascuna regione agli investimenti**.

Su **proposta delle Regioni**, con decreto del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da adottare, in prima applicazione, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge sono individuate e classificate come **tratte ferroviarie ad uso turistico** le tratte **caratterizzate da particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico**. Con identica procedura si potrà provvedere alla revisione e all'integrazione di tale elenco. In deroga a quanto previsto, si individuano alcune tratte ferroviarie da classificare come ferrovie turistiche individuandone modalità e condizioni, in modo da poter dare immediata applicabilità alla disciplina (art. 2).

La legge prevede anche **la registrazione dei rotabili storici e turistici** individuandone le caratteristiche (art. 3) e prevedendo nell'ambito del **Registro Immatricolazioni Nazionale** una apposita sezione dedicata a tali mezzi. In tale sezione sono iscritti i rotabili idonei alla circolazione sulle tratte ferroviarie ad uso turistico o nelle altre tratte ferroviarie, mentre i rotabili storici e turistici non idonei alla circolazione devono essere iscritti in un apposito albo tenuto a cura di Fondazione Ferrovie dello Stato. Con riferimento ai requisiti di **idoneità alla circolazione per i rotabili** iscritti alla apposita sezione del Registro, questi devono essere **equivalenti in termini di sicurezza complessiva**, rispetto a quelli prescritti per la circolazione dei rotabili ad uso commerciale ma nel contempo idonei a consentirne la valorizzazione e l'uso.

Con il [decreto ministeriale 12 aprile 2018, n. 191](#), è stata data attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 3, comma 3 della legge n.128 del 9 agosto 2017, disciplinando l'iscrizione dei rotabili storici e turistici nell'ambito del registro di immatricolazione nazionale, di cui al d. lgs. n.191 dell'8 ottobre 2010. Con il [decreto ministeriale 18 giugno 2019, n.235](#), sono stati definiti i requisiti di idoneità alla circolazione per i rotabili storici e turistici, in attuazione di quanto stabilito dall'articolo 3, comma 5, della citata legge.

La gestione dei servizi di trasporto sulle ferrovie turistiche secondo la formulazione precedentemente vigente poteva essere esercitata **esclusivamente dai soggetti proprietari delle infrastrutture**, dai soggetti **concessionari** oppure dalle **imprese ferroviarie** (articolo 5). Al contrario la gestione delle **attività commerciali connesse** al servizio di trasporto sulle ferrovie turistiche, compresi l'allestimento di spazi museali e le iniziative di promozione turistico-ricreativa, sia a bordo che nelle stazioni, può essere esercitata dai soggetti pubblici o privati.

Con la citata legge n.71 del 2019 è stato invece previsto che il servizio di trasporto turistico sia esercitato da:
a) imprese ferroviarie per l'infrastruttura ferroviaria nazionale e le linee ad essa interconnesse; b) imprese ferroviarie di cui al capo II del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, ovvero soggetti che già esercitano servizi ferroviari ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, sulle reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, con riferimento alle medesime reti; c) altri soggetti, quali musei ferroviari e associazioni, purché posti sotto la responsabilità dei soggetti di cui alle lettere a) e b) in possesso di certificato di sicurezza o altro titolo di idoneità all'esercizio.

La circolazione dei rotabili storici e turistici e dei rotabili ordinari sulle tratte ferroviarie ad uso turistico e i **livelli di sicurezza ferroviaria** sono definiti dall'**Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria**, che deve indicare **un elenco di possibili misure compensative o mitigative del rischio**. Tali misure, di carattere generale, devono essere poi adottate dal gestore dell'infrastruttura che definisce, con specifiche istruzioni tecniche e operative, le misure compensative o mitigative del rischio da adottare concretamente, individuandole nell'ambito di quelle indicate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria ovvero prevedendone altre equivalenti in relazione ai livelli di sicurezza.

La **circolazione dei rotabili storici e turistici** su tratte **diverse** **quelle destinate ad uso turistico** è ammessa **esclusivamente** al fine di svolgere il servizio di trasporto sulle tratte ferroviarie ad uso turistico ed è inoltre subordinata a precise condizioni (artt. 6 e 7). Le associazioni e le organizzazioni di volontariato con specifica esperienza e competenza nei settori ferroviario, turistico, culturale e ambientale, sulla base di apposite convenzioni con i gestori delle attività commerciali e turistiche, possono essere coinvolte nella gestione di servizi accessori e complementari alla circolazione dei rotabili. Le convenzioni possono anche prevedere la partecipazione delle citate associazioni e organizzazioni a percorsi formativi organizzati sia dalle imprese che curano le iniziative turistiche che dalle imprese ferroviarie.

Dossier

[Modifiche alla legge 9 agosto 2017, n. 128 in materia di ferrovie turistiche](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-11770/modifiche-alla-legge-9-agosto-2017-n-128-materia-ferrovie-turistiche.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-11770/modifiche-alla-legge-9-agosto-2017-n-128-materia-ferrovie-turistiche.html>
