



DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori STEFANO e URAS

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 LUGLIO 2016

Disposizioni in materia di ampliamento delle competenze dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) e introduzione di un ulteriore sistema sanzionatorio a garanzia dell’adeguamento dei sistemi di sicurezza ferroviaria

ONOREVOLI SENATORI. - Il tragico incidente ferroviario che si è verificato nelle campagne tra Andria e Corato il 12 luglio 2016, ha messo in drammatica evidenza l'assenza in Italia di un'unica cabina di regia che emani univoche direttive e imponga gli stessi *standard* di sicurezza minima da far rispettare a tutti i treni che circolano nel nostro Paese.

L'Italia sembra quindi viaggiare a due velocità anche sotto il profilo dei meccanismi e dei requisiti di sicurezza: una, al passo con la normativa europea, è quella dei treni che si muovono sulla rete RFI; l'altra, è quella dei vagoni che girano su una rete di circa 3000 chilometri gestita da ferrovie, pubbliche e private, che lavorano in concessione.

Conseguentemente alla liberalizzazione del servizio ferroviario, ex direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, infatti, si è proceduto ad attribuire la funzione di controllo sul rispetto da parte degli operatori delle norme di sicurezza, all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), che ha preso sotto il suo controllo, però, solo Rete Ferroviaria Italiana (RFI), ossia la rete principale, con un rinvio ad estendere, «gradualmente» e nel tempo, le sue competenze a tutte le altre imprese.

La rete formata dalle linee interconnesse, isolate e in concessione ad aziende come la Ferrotranviaria, l'ex Circumvesuviana in Campania, le Ferrovie della Calabria, le Ferrovie Appulo-Lucane, le Ferrovie dell'Emilia Romagna, l'Atac nel Lazio, il Gruppo Torinese Trasporti, le Ferrovie Nord in Lombardia, e l'Azienda regionale sarda trasporti (ARST) gestione FdS - per un totale di circa 3365 chilometri di rete ferroviaria

- non ricadono sotto la giurisdizione dell'ANSF, bensì sotto il controllo dell'USTIF, l'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi. Un ente periferico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a sua volta organizzato in sette divisioni interregionali. Le differenze degli *standard* e requisiti di sicurezza previsti e richiesti dai due enti sono particolarmente sensibili.

Sulla rete RFI, ad esempio, non esistono più «blocchi telefonici» dal 2013, contrariamente a quanto avviene ed è previsto nelle linee sotto il controllo dell'USTIF.

Sempre secondo l'ANSF, i treni non possono viaggiare senza almeno un sistema elettronico di controllo della marcia treno che mette in sinergia le rotaie con i vettori. Nei restanti tratti della rete RFI ancora non dotati di sistemi di controllo automatizzato, è previsto infatti il doppio operatore in cabina e il degradamento della velocità. Tutte queste previsioni, per le ferrovie concessionarie, non sono obbligatorie, anche se, paradossalmente, è proprio su queste tratte ferroviarie che si riscontra la mancanza di adeguati dispositivi di sicurezza che mettono in comunicazione il treno con l'infrastruttura ferroviaria.

Ma, non è tutto: le vetture che operano sulla rete coperta dall'ANSF devono rispondere alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI), ovvero agli *standard* europei. I vettori che operano sulla linea USTIF, invece, prevedono un *iter* di approvazione, descritto dal decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, in ragione del quale si rende possibile anche la circolazione sulle linee secondarie di vetture che risalgono pure a cinquant'anni fa.

Alla luce di tutte queste evidenze e divergenze, con il presente disegno di legge si intende disporre una omogeneità e standardizzazione dei livelli di sicurezza nella circolazione ferroviaria, anche perchè l'uso di vetture anche nuove e all'avanguardia, come quelle di cui si è dotata la Ferrotranviaria che opera tra Bari e Barletta, non incide, in modo significativo e per forza, a favore della sicurezza se mancano le infrastrutture con le quali i sistemi elettronici di controllo - di cui quei treni sono dotati - possono dialogare.

Non è quindi più tollerabile il continuare a far esistere tratte ferroviarie di serie A e tratte di serie B in un Paese che vuole definirsi moderno.

Con la presente iniziativa legislativa si intende quindi rispondere efficacemente alla esigenza di armonizzare gli *standard* e la

modalità di gestione della sicurezza, procedendo, *in primis*, a conferire all'ANSF il controllo di tutta la rete ferroviaria italiana.

Il presente disegno di legge si compone di due articoli.

All'articolo 1 si elimina l'esclusione dalle competenze dell'ANSF delle «reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché alle imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti».

Con l'articolo 2 si prevedono sanzioni amministrative, fino alla revoca della concessione in caso di disastro ferroviario, per gli operatori ferroviari in caso di inadempimento delle disposizioni emanate dall'ANSF in materia di adeguamento dei sistemi di sicurezza ferroviaria.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Ampliamento delle competenze dell'agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie - ANSF)

1. La lettera *b*) del comma 4 dell'articolo 2 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 è abrogata.

Art. 2.

(Disposizioni sanzionatorie per i gestori delle infrastrutture, per le imprese ferroviarie e per gli operatori nel caso di inosservanza delle disposizioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza ferroviari)

1. All'articolo 18 della legge 7 luglio 2016, n. 122, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-*bis*. Le inosservanze da parte degli operatori ferroviari delle disposizioni adottate dall'ANSF in materia di adeguamento dei sistemi di sicurezza ferroviaria, sono punite con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 100.000 a euro 200.000 per il mancato adeguamento delle misure di sicurezza indicate nelle disposizioni emanate dall'ANSF entro il termine prescritto, e in 20.000 euro per ogni giorno di ulteriore ritardo. In caso di incidente ferroviario occasionato anche dalla mancata applicazione delle disposizioni di cui al periodo precedente si procede alla revoca immediata della concessione all'operatore ferroviario».