

# SENATO DELLA REPUBBLICA

———— XVIII LEGISLATURA ————

**N. 74**

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

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

*(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 25 ottobre 2017, n. 163)*

---

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 15 febbraio 2019)**

---



*Al Ministro  
per i rapporti con il Parlamento  
e la democrazia diretta*

DRP/II/XVIII/D37/19

Roma, 15 febbraio 2019

Cara Presidente,

trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo, approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri il 14 febbraio 2019, recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie.

In considerazione dell'imminente scadenza della delega, Le segnalo, a nome del Governo, l'urgenza dell'esame del provvedimento da parte delle competenti Commissioni parlamentari pur se privo del parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, che mi riservo di trasmettere non appena sarà acquisito.

Cordialmente

Riccardo Fraccaro

CONSEGNATA IL  
15 FEB. 2019 h 22.15

Sen. Maria Elisabetta ALBERTI CASELLATI  
Presidente del Senato della Repubblica  
ROMA

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di provvedimento in esame intende recepire nell'ordinamento nazionale la direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione) (c.d. "direttiva sicurezza"), adottata al fine di sviluppare e migliorare la sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione europea, nonché di migliorare l'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari.

La direttiva (UE) 2016/798 costituisce, insieme alla direttiva (UE) 2016/797 e al regolamento (UE) 2016/796, il cosiddetto Pilastro Tecnico del IV Pacchetto Ferroviario, pubblicato dalla Commissione europea a giugno 2016.

Il pacchetto normativo sarà pienamente attuativo dal 16 giugno 2019.

La direttiva (UE) 2016/798, che deve essere recepita entro il 16 giugno 2019, abroga la direttiva 2004/49/CE, recepita in Italia con il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

L'emanazione del presente decreto legislativo dà attuazione alla delega al Governo di cui all'articolo 1, della legge 25 ottobre 2017, n. 163 (legge di delegazione europea 2016-2017).

Lo schema di decreto, suddiviso in 7 Capi, si compone di 34 articoli e di 3 allegati.

### **CAPO I - DISPOSIZIONI GENERALI**

#### **Articolo 1 Finalità**

La norma individua le finalità del provvedimento nello sviluppo e nel miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario nonché nel miglioramento dell'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari.

#### **Articolo 2 Ambito di applicazione**

Il **comma 1** stabilisce che le disposizioni del decreto si applicano all'intero sistema ferroviario, vale a dire tutte le reti ferroviarie del territorio nazionale, e riguarda i requisiti di sicurezza del sistema nel suo complesso, compresa la gestione sicura dell'infrastruttura e del traffico, con esclusione delle infrastrutture e dei veicoli indicati al **comma 3**, e cioè: a) metropolitane; b) tram e veicoli leggeri su rotaia, nonché le infrastrutture utilizzate soltanto da tali veicoli; c) infrastrutture ferroviarie private, ivi compresi i binari di raccordo privati, utilizzate per fini non commerciali dal proprietario o da un operatore per le loro rispettive attività di trasporto merci o per il trasporto di persone, nonché i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture; d) infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia, utilizzate occasionalmente da veicoli ferroviari nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia, ove è necessario il transito di quei veicoli soltanto a fini di connettività; e) veicoli utilizzati principalmente sulle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia, ma attrezzati con alcuni componenti ferroviari necessari per consentire il transito a tali veicoli su una sezione confinata e limitata di infrastruttura ferroviaria soltanto a fini di connettività.

Al **comma 2**, si dispone che restano ferme le competenze del Ministero dell'interno in materia di soccorso pubblico, difesa civile, prevenzione incendi e altre attività assegnate al Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in materia di norme tecniche costruttive delle opere civili e dei Ministeri del lavoro e delle politiche sociali e della salute, con particolare riferimento alle condizioni delle aree di cantiere.

Il **comma 4** inserisce nel campo di applicazione del decreto anche le reti isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, fino ad oggi escluse dall'applicazione del decreto legislativo n. 162 del 2007; tali reti sono quelle concesse dallo Stato e quelle per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione, che saranno



individuare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto. La norma prevede, altresì, che nelle more dell'adozione del predetto decreto, sono da considerarsi isolate le reti che non figurano nell'Allegato A al decreto MIT 5 agosto 2016. Al riguardo, si rappresenta che il decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, ha fissato al 30 giugno 2019 il limite temporale per l'esclusione di tali reti dall'applicazione del menzionato decreto legislativo n. 162 del 2007. Pertanto, utilizzando la facoltà data agli Stati membri dall'articolo 2, comma 4, della direttiva oggetto di recepimento, si è optato per l'inserimento delle reti funzionalmente isolate nell'ambito di applicazione dello schema di provvedimento, precisando l'inapplicabilità di alcune disposizioni e rinviando al Capo VI la disciplina dei relativi atti autorizzativi.

Il **comma 5** dispone che per le infrastrutture ferroviarie destinate ad un uso turistico di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128, nonché per i relativi veicoli, l'ANSFISA indica le modalità applicative delle prescrizioni di cui agli articoli 6, 8, 13 e 17.

### **Articolo 3 Definizioni**

Sono spiegate le definizioni richiamate nel provvedimento.

Rispetto alle definizioni previste nella direttiva, ne sono state inserite altre, al fine di chiarire alcuni aspetti peculiari della norma nazionale, quali "*Organismo Indipendente Ferroviario*" (lett. rr), che svolgerà attività non espletate dall'"*organismo di valutazione della conformità*" (lett. s), diverse da quelle previste dalla direttiva e ad oggi svolte da soggetti che operano in Italia con un riconoscimento da parte dell'attuale ANSF.

## **CAPO II – SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA**

### **Articolo 4 Ruolo dei soggetti del sistema ferroviario nello sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria**

Il **comma 1** individua nel MIT e nell'ANSFISA i soggetti del sistema ferroviario competenti nello sviluppo e nel miglioramento della sicurezza ferroviaria.

Al **comma 2** sono elencati i compiti dell'ANSFISA.

Il **comma 3** individua i compiti delle imprese ferroviarie e dei gestori delle infrastrutture, responsabili del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano.

Il **comma 4** definisce i compiti dei soggetti responsabili della manutenzione (ECM), e di tutti gli altri soggetti che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario, tra i quali, i fabbricanti, i fornitori di servizi di manutenzione, i detentori, i fornitori di servizi e gli enti appaltanti.

Il **comma 5** reca disposizioni sugli adempimenti in capo alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura e a tutti i soggetti indicati al comma precedente che individuino o siano informati di un rischio di sicurezza.

Al **comma 6** si prevede che, in caso di scambio di veicoli tra imprese ferroviarie, le stesse devono scambiarsi tutte le informazioni necessarie per lo svolgimento sicuro dell'esercizio, compresa la storia del veicolo.

### **Articolo 5 Indicatori comuni di sicurezza**

E' previsto che il MIT acquisisca le informazioni sugli indicatori comuni di sicurezza (Common Safety Indicator – CSI), indicati nell'allegato 1 del decreto, mediante le relazioni annuali dell'ANSFISA.



#### **Articolo 6 Metodi comuni di sicurezza e Obiettivi comuni di sicurezza**

La norma prevede che il MIT, l'ANSFISA e le altre autorità eventualmente coinvolte promuovano le modifiche necessarie alle norme nazionali di rispettiva competenza (comma 1). Tali norme devono essere notificate dall'ANSFISA alla Commissione europea (comma 2).

#### **Articolo 7 Norme nazionali tecniche in materia di sicurezza**

La norma prevede che il MIT, sentita l'ANSFISA per quanto di competenza, provveda a riesaminare le norme nazionali tecniche notificate entro il 15 giugno 2016 e, pertanto, conformi al diritto dell'Unione, ai sensi della direttiva 2004/49/CE, e, con apposito provvedimento, individua le norme che continuano ad essere applicate purché le stesse rispettino le condizioni indicate alle lettere a), b) e c) (comma 1). Inoltre è previsto che il MIT, sentita l'ANSFISA, per quanto di competenza, all'esito del riesame normativo previsto dal comma 1, proceda, con il provvedimento di cui al comma 1, ad abrogare o a dichiarare inefficaci le norme nazionali tecniche che non sono state notificate o che non soddisfano le condizioni specificate al comma 1, nonché le norme nazionali tecniche rese superflue dal diritto dell'Unione, comprese in particolare le STI, i CST e i CSM (comma 2).

Inoltre, sono individuati i casi in cui il MIT, sentita l'ANSFISA, nelle materie di competenza, possa stabilire nuove norme nazionali tecniche (comma 3) e sono disciplinate le modalità di presentazione della bozza di nuova norma per l'analisi preventiva da parte della Commissione europea e dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) (comma 4). Resta comunque garantita all'ANSFISA, laddove devono essere poste in essere misure preventive d'urgenza, la possibilità di adottare e applicare una nuova norma, senza preliminarmente notificare (comma 5). I commi 6, 8, 9 e 10 disciplinano il regime di notifica delle norme nazionali tecniche alla Commissione, mentre il comma 7 dispone che il MIT, per il tramite dell'ANSFISA, assicuri la facile accessibilità e la massima pubblicità delle vigenti norme nazionali tecniche, nonché l'utilizzo di un linguaggio redazionale che ne garantisca la semplicità espositiva.

#### **Articolo 8 Sistemi di gestione della sicurezza**

La norma, al comma 1, istituisce l'obbligo per i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie di elaborare i propri "sistemi di gestione della sicurezza (SGS)", per garantire il controllo della propria parte di sistema ed il miglioramento della sicurezza (tale disposizione era già prevista nella precedente direttiva e pertanto nel D.Lgs. n. 162/2007 e ss.mm.ii.). I commi da 2 a 9 definiscono le caratteristiche ed il contenuto degli SGS, ad eccezione del comma 4 che prevede che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie devono fare una valutazione dei rischi connessi alla loro attività ed includere nell'SGS qualsiasi altro elemento necessario a coprire i rischi per la sicurezza. Il comma 10 dispone che, entro il 31 maggio di ogni anno, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'ANSFISA una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno solare precedente.

### **CAPO III**

#### **CERTIFICATO E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA**

#### **Articolo 9 Certificato di sicurezza unico**

La norma dispone (comma 1) che l'accesso all'infrastruttura ferroviaria è consentito solo alle imprese ferroviarie in possesso del "certificato di sicurezza unico" che specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie e l'area di esercizio. Il certificato fornisce la prova che l'impresa ferroviaria ha un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista (comma 2). Il comma 3 prevede che nella domanda di certificato di sicurezza unico, l'impresa ferroviaria precisa il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e



l'area di esercizio prevista. Tale domanda deve essere accompagnata da un fascicolo contenente le prove documentali che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza e che la stessa soddisfa i requisiti previsti dalle pertinenti norme nazionali notificate a norma dell'articolo 7. Tutte le trasmissioni devono avvenire tramite un sistema informatico centralizzato europeo gestito dall'ERA, chiamato "sportello unico" (One Stop Shop - OSS), di cui al comma 4. Il comma 5 descrive l'attività svolta dall'ERA ai fini del rilascio del certificato di sicurezza, prevedendo il coordinamento tra ERA ed ANSFISA, nel caso in cui l'area di esercizio comprenda anche il territorio italiano. Viene, inoltre, disciplinata la procedura in caso di disaccordo tra l'ERA e l'ANSFISA sulle valutazioni propedeutiche al rilascio del certificato, che può sfociare anche in un arbitrato gestito dalla commissione di ricorso prevista presso l'ERA dall'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796 (comma 6). Il comma 7 dispone che l'ERA, entro un mese dalla data di ricezione della domanda di certificato, deve comunicare all'impresa la completezza della documentazione o richiedere elementi integrativi. Nel caso in cui l'area di esercizio sia limitata al solo sistema ferroviario italiano, l'ANSFISA può rilasciare, sotto la propria responsabilità e su istanza del richiedente, un certificato di sicurezza unico (comma 8). In caso di decisione negativa riguardo al rilascio di un certificato di sicurezza unico, il richiedente può attivare prima una richiesta di riesame presso l'ERA o l'ANSFISA, a seconda dei casi, e poi eventualmente una procedura di ricorso dinanzi alla commissione di ricorso designata a norma dell'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796 (comma 9). I commi 10 e 11 disciplinano i casi del rilascio, rispettivamente da parte dell'ERA e dell'ANSFISA, di un certificato di sicurezza unico aggiornato che copra l'estensione dell'area di esercizio. Al comma 12 è prevista la facoltà per ANSFISA di prescrivere la revisione dei certificati di sicurezza già rilasciati, mentre il comma 13 prevede l'obbligo in capo all'ERA di informare ANSFISA del rilascio, rinnovo, modifica o revoca di un certificato che include aree di esercizio nel territorio italiano.

#### **Articolo 10 Cooperazione tra ANSFISA, ERA e le altre autorità nazionali preposte alla sicurezza per il rilascio dei certificati di sicurezza unici**

Il nuovo processo di rilascio del certificato di sicurezza unico di cui al precedente articolo presuppone una fattiva collaborazione tra l'ERA e l'ANSFISA che si prevede debba essere disciplinata tramite uno o più accordi di cooperazione (comma 1), in cui sono definiti i compiti e le condizioni per i risultati da produrre, i limiti di tempo per la loro realizzazione e una ripartizione delle tariffe (comma 2).

#### **Articolo 11 Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura**

Al comma 1 si prevede l'obbligo per i gestori dell'infrastruttura di ottenere una "autorizzazione di sicurezza", al fine di poter gestire e far funzionare un'infrastruttura ferroviaria in modo sicuro, rilasciata dall'ANSFISA. L'Agenzia individua i requisiti delle autorizzazioni di sicurezza e i documenti prescritti sotto forma di linee guida per la compilazione della domanda. La citata autorizzazione, che è analoga a quella prevista dalla normativa attuale (d.lgs. n. 162/2007), attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza da parte del gestore e contiene le procedure e le disposizioni per soddisfare i requisiti necessari per la progettazione, manutenzione e funzionamento, in condizioni di sicurezza, dell'infrastruttura ferroviaria. Tale autorizzazione, che può contenere limitazioni e/o prescrizioni per parti limitate dell'infrastruttura (comma 2), ha una validità di cinque anni e può essere rinnovata su richiesta del gestore; deve, comunque, essere aggiornata ogniqualvolta siano apportate modifiche sostanziali ai sottosistemi infrastruttura, segnalamento o energia (comma 3). L'ANSFISA può prescrivere la revisione dell'autorizzazione a seguito di intervenute modifiche delle norme in materia di sicurezza (comma 4). Il comma 5 stabilisce in 4 mesi il limite temporale entro il quale l'ANSFISA deve decidere in merito a una domanda di autorizzazione. L'ANSFISA deve notificare all'ERA, al più presto e comunque entro due settimane, il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca delle autorizzazioni (comma 6) e, nel caso di infrastrutture transfrontaliere, coopera con le competenti autorità nazionali (comma 7). Per



il rilascio dell'autorizzazione, è prevista da parte di ANSFISA l'applicazione di diritti commisurati ai costi sostenuti (**comma 8**).

#### **Articolo 12 Accesso alle strutture di formazione**

L'ANSFISA garantisce un accesso equo e non discriminatorio alla formazione necessaria per l'esercizio dei servizi sul sistema ferroviario italiano, in particolare per il personale addetto a compiti di sicurezza essenziali (**comma 1**) e provvede al riconoscimento delle strutture di formazione del personale e a vigilare sull'attività delle medesime (**comma 2**). Tale formazione può essere presa in considerazione dalle imprese ferroviarie anche all'atto delle assunzioni di personale (**comma 3**). Le imprese ferroviarie ed i gestori dell'infrastruttura sono responsabili del livello di formazione del proprio personale incaricato di attività di sicurezza essenziali (**comma 4**).

#### **Articolo 13 Manutenzione dei veicoli**

Come già previsto dalla precedente direttiva (modifica recepita con d.lgs. n. 43/2011), ad ogni veicolo, prima del suo utilizzo sulla rete, deve essere assegnato un soggetto responsabile della manutenzione (Entity in Charge of Maintenance - ECM) (**comma 1**), il quale è registrato nel registro dei veicoli ai sensi dell'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797. In particolare l'articolo prevede a carico di questo soggetto, che deve assicurare la sicurezza dei veicoli della cui manutenzione è responsabile, l'obbligo di predisporre un sistema di manutenzione per i veicoli, disciplinandone contenuti (**comma 2**) e funzioni (**comma 3**). Sono, altresì, individuati i compiti dei soggetti responsabili della manutenzione, che sono tenuti a svolgere la propria attività previo ottenimento di apposito certificato, che viene rilasciato, da parte di un organismo accreditato o riconosciuto o da un'autorità preposta alla sicurezza, nel rispetto di specifiche condizioni (**commi 4-7**). Rispetto all'attuale quadro normativo in cui gli ECM vengono in Italia certificati da Organismi di Certificazione (OdC) riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con questo articolo si prevede al **comma 8** che gli OdC debbano essere organismi di valutazione della conformità accreditati ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008. Il passaggio all'accreditamento recepisce le indicazioni della Commissione europea che ha sempre preferito tale percorso per armonizzare i processi di valutazione. Analogamente, anche per gli organismi di valutazione della conformità di cui al Reg. (UE) n. 402/2013 si procede al passaggio dal riconoscimento all'accreditamento, al fine di uniformare i processi per le diverse qualifiche, in considerazione del fatto che i soggetti interessati sono praticamente i medesimi. Al fine di consentire all'Ente unico nazionale di accreditamento di svolgere sin da subito l'attività con le necessarie competenze, è prevista, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, la sottoscrizione di una o più convenzioni tra MIT, ANSFISA (che attualmente svolgono le attività di riconoscimento dei suddetti organismi) e l'Ente unico nazionale, al fine di gestire anche il transitorio (**comma 9**). Gli oneri derivanti dall'espletamento delle attività relative all'accreditamento sono a carico degli organismi di valutazione della conformità (**comma 10**).

#### **Articolo 14 Deroghe al sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione**

La norma prevede, al **comma 1**, che l'ANSFISA, possa identificare il soggetto responsabile della manutenzione, mediante misure alternative rispetto al sistema di manutenzione delineato dall'articolo precedente. Le citate misure alternative sono attuate mediante apposite deroghe che l'ANSFISA o l'ERA concedono all'atto della registrazione del veicolo o al momento del rilascio dei certificati di sicurezza (**comma 2**). Le deroghe devono essere indicate e motivate nella relazione annuale pubblicata dall'ANSFISA (**comma 3**).

### **CAPO IV - AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI (ANSFISA)**



## **Articolo 15 Principi che regolano l'attività dell'ANSFISA**

La norma stabilisce che l'autorità nazionale preposta alla sicurezza dell'intero sistema ferroviario italiano è l'ANSFISA. Inoltre reca disposizioni sugli aspetti organizzativi e finanziari, non dettagliati nel decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito dalla legge 16 novembre, 2018, n.130. Inoltre, poiché il citato decreto-legge non ha previsto personale aggiuntivo rispetto alla dotazione organica di ANSF in relazione ai nuovi compiti in ambito ferroviario assunti con il presente decreto di recepimento, si prevede l'utilizzo di dodici unità di personale proveniente dal MIT in possesso della necessaria competenza ed esperienza, nei limiti della dotazione organica. Per quanto riguarda le risorse finanziarie di ANSFISA, si stabilisce che le stesse sono costituite anche dalle entrate derivanti dalle attività dirette di servizio previste dal presente provvedimento in ambito ferroviario, dall'incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alle reti ferroviarie, dagli oneri per le attività istituzionali sulle reti ove non è previsto un canone di accesso, e da uno stanziamento iscritto nello stato di previsione del MIT. Si precisa che il citato incremento dei canoni di accesso era già previsto dal d.lgs. n. 162/2007 ed in virtù del presente decreto, si applica alle reti interconnesse.

## **Articolo 16 Compiti in ambito ferroviario dell'ANSFISA**

La norma definisce compiti e poteri dell'ANSFISA in ambito ferroviario, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109. In particolare, al **comma 1** si stabilisce che l'ANSFISA ha poteri di regolamentazione tecnica di settore ed opera con indipendenza di giudizio e di valutazione. Al **comma 2** sono descritti i compiti svolti dall'Agenzia e al **comma 3** si precisa che tali compiti non possono essere trasferiti o appaltati ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o soggetto appaltante (**comma 3**). Per l'assolvimento di tali compiti, l'ANSFISA può condurre ispezioni, audit e indagini e accedere a tutta la documentazione, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie. La norma prevede che tale attività può essere svolta congiuntamente al personale del MIT. Prevede, inoltre, che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è disciplinato il rilascio al personale dell'ANSFISA e del Ministero di un apposito documento che garantisce l'accesso all'infrastruttura, agli impianti e ai veicoli (**comma 4**). Il **comma 5** prevede, infine, l'obbligo a carico dell'ANSFISA di collaborare con le istituzioni e le autorità pubbliche, con particolare riferimento a quelle preposte alla regolazione economica del settore.

I

## **Articolo 17 Supervisione**

L'articolo disciplina l'attività di supervisione svolta dall'ANSFISA ed, in particolare, la verifica dell'applicazione del sistema di gestione della sicurezza da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, per monitorarne l'efficacia. Più precisamente, sono disciplinati i casi in cui l'ANSFISA constata che il titolare di un certificato di sicurezza unico non soddisfa più le condizioni per la certificazione (**comma 5**), oppure individua un rischio grave per la sicurezza (**comma 6**). La norma precisa, inoltre, che le strutture territoriali del Ministero del lavoro, competenti a garantire il monitoraggio del rispetto delle norme relative all'orario di lavoro, ai tempi di guida e di riposo dei macchinisti, cooperano con l'ANSFISA, al fine di consentire alla stessa di svolgere il ruolo di supervisore della sicurezza ferroviaria (**comma 4**). Nel caso in cui un'impresa ferroviaria esercita la propria attività in più Stati membri, si prevede che l'ANSFISA cooperi con le autorità nazionali preposte alla sicurezza (**comma 9**). I restanti commi recano disposizioni sull'invio di notifiche al fine di richiamare i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie e sull'utilizzo da parte dell'ANSFISA delle informazioni raccolte durante le attività di supervisione e dall'ERA durante la valutazione del fascicolo di cui all'articolo 10 della direttiva.



## **Articolo 18 Principi che regolano le decisioni**

La norma individua i principi ai quali deve ispirarsi l'attività decisionale dell'ANSFISA.

Il **comma 1** prevede l'obbligo di rispettare i principi di non discriminazione e trasparenza, di partecipazione delle parti interessate e di motivazione.

Il **comma 2** individua i termini entro i quali l'ANSFISA risponde alle richieste dei soggetti del sistema ferroviario, comunica le proprie richieste di informazioni e chiarimenti e adotta le proprie decisioni.

Il **comma 3** dispone che l'ANSFISA consulta tutti i soggetti e le parti interessate, ricomprendendo specificamente fra questi i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie, i fabbricanti, i fornitori di servizi di manutenzione, gli utenti e i rappresentanti del personale.

Il **comma 4** statuisce l'impugnabilità in sede giurisdizionale delle decisioni di ANSFISA.

Il **comma 5** prevede che l'ANSFISA avvii e promuova attività di cooperazione con le omologhe autorità nazionali preposte alla sicurezza, in particolare nell'ambito della rete istituita dall'ERA, per armonizzare a livello europeo, i rispettivi criteri decisionali.

## **Articolo 19 Relazione annuale**

La disposizione normativa prevede, a carico di ANSFISA, l'obbligo di pubblicare e trasmettere, entro il 30 settembre di ogni anno, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'ERA una relazione sulle attività svolte sulle reti interconnesse del sistema ferroviario italiano (**comma 1**).

Il **comma 2** elenca i diversi aspetti dei quali la citata relazione deve rendere conto, tra cui, in particolare, le modifiche sostanziali intervenute nella legislazione e nella regolamentazione nazionale in materia di sicurezza ferroviaria, rappresentando l'eventuale esigenza di apportare modifiche legislative e regolamentari nel settore di competenza.

Il **comma 3** prevede a carico di ANSFISA l'obbligo, anch'esso con cadenza annuale, di pubblicazione e comunicazione, entro il 30 settembre, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di un'ulteriore relazione riguardante le reti isolate dal punto di vista funzionale di cui all'articolo 2, comma 4. Il medesimo comma indica le informazioni essenziali che devono essere contenute nella citata relazione.

Il **comma 4** dispone che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 30 novembre di ogni anno, deve inviare al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Parlamento un rapporto informativo sull'attività svolta dall'ANSFISA nell'anno precedente.

## **CAPO V - INDAGINI SUGLI INCIDENTI E SUGLI INCONVENIENTI**

### **Articolo 20 Organismo investigativo nazionale, National investigation Body - NIB**

Per effetto dell'abrogazione, disposta dall'articolo 32 del presente decreto, del d.lgs. 10 agosto 2007, n. 162, che ha istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'Organismo investigativo nazionale permanente, la disposizione effettua una ricognizione dell'organizzazione e dei compiti del menzionato Organismo. In particolare, si evidenziano: a) il **comma 1** prevede l'istituzione di tale Organismo posto alle dirette dipendenze del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; b) il **comma 2** prevede che tale Organismo assolve ai propri compiti, in piena autonomia funzionale, organizzativa e contabile, con le risorse strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e che ad esso è preposto un dirigente di livello generale; c) il **comma 4**, che attribuisce allo stesso Organismo, come ulteriore compito rispetto a quelli assegnatigli dal presente decreto, la facoltà di indagare su incidenti e inconvenienti ferroviari diversi da quelli indicati nell'articolo 21 oppure su eventi sui sistemi di trasporto ad impianti fissi diversi dagli incidenti e inconvenienti ferroviari.



## **Articolo 21 Obbligo di indagine**

La disposizione disciplina l'attività principale che compete all'Organismo investigativo nazionale, che si sostanzia nell'obbligo, a seguito di gravi incidenti ferroviari, di svolgere indagini con l'obiettivo di migliorare la sicurezza ferroviaria e la prevenzione di incidenti nel sistema ferroviario italiano (**comma 1**).

Il **comma 2**, attribuisce, inoltre, all'Organismo in questione la facoltà di indagare su ogni altro incidente o inconveniente, che, ancorché non abbia dato luogo a gravi incidenti ferroviari, comunque ne sarebbe potuto essere causa. La norma individua una serie di elementi di cui l'Organismo investigativo deve tener conto per determinarsi ad effettuare o meno un'indagine al riguardo.

Il **comma 3**, rimette all'Organismo investigativo il potere di stabilire la portata delle indagini e le procedure da seguire, purché nel rispetto delle statuizioni di cui agli articoli 22 (Disciplina del procedimento dell'indagine) e 23 (Procedura investigativa) ed in funzione delle conclusioni che lo stesso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza.

Il **comma 4**, infine, precisa che le indagini svolte dall'Organismo in questione, che non si sostituiscono a quelle che competono all'Autorità giudiziaria, non hanno mai lo scopo di stabilire colpe o responsabilità.

## **Articolo 22 Disciplina del procedimento dell'indagine**

Il **comma 1**, fissa i principi generali nel cui rispetto deve svolgersi l'attività di indagine attribuita agli investigatori dell'Organismo investigativo nazionale, che agiscono, nei limiti del proprio mandato, in qualità di pubblici ufficiali: efficienza, celerità e indipendenza. Il medesimo comma, inoltre, dopo aver evidenziato che l'attività degli investigatori si svolge in collaborazione con quella della polizia giudiziaria ed è finalizzata ad acquisire la notizia di reato e assicurare le fonti prova, nel rispetto delle disposizioni del codice di procedura penale, precisa le attività ispettive che ad essi competono, nei limiti delle esigenze investigative, nonché le modalità di rilascio agli stessi investigatori di un apposito documento che ne attesta le funzioni ispettive.

Il **comma 2** e il **comma 3**, disciplinano le modalità di collaborazione e coordinamento tra l'attività dell'Autorità giudiziaria e quella dell'Organismo di investigazione nazionale, avviate con riferimento al medesimo evento. Inoltre, il comma 2, nel rispetto della normativa vigente, elenca le attività consentite agli investigatori incaricati dell'attività di indagine.

Il **comma 4**, riconosce all'Organismo investigativo la facoltà di richiedere all'ERA tutte le informazioni, le spiegazioni e le registrazioni che ritenga opportune, quando l'indagine riguarda veicoli autorizzati dall'ERA o imprese ferroviarie certificate dalla stessa.

## **Articolo 23 Procedura investigativa**

La disposizione, che prevede il ricorso a forme di collaborazione e partecipazione fra gli Organismi investigativi degli Stati membri dell'Unione europea nei casi in cui non sia possibile stabilire in quale Stato membro si sia verificato l'incidente o l'inconveniente oppure qualora si sia verificato in un impianto o nei pressi di un impianto situato al confine fra due Stati membri, disciplina le modalità procedurali che l'Organismo deve porre in essere nello svolgimento dell'attività investigativa, scandendone una puntuale articolazione, in coerenza con i dettami della direttiva (UE) 2016/798.

## **Articolo 24 Relazioni dell'Organismo investigativo**



La disposizione prevede l'obbligo in capo all'Organismo investigativo di redigere una relazione per ogni indagine effettuata, redatta in forma adeguata alla tipologia e alla gravità dell'evento e alla pertinenza dei risultati dell'indagine, contenente eventuali raccomandazioni in materia di sicurezza (comma 1). In particolare la relazione finale deve essere pubblicata, almeno sul sito istituzionale dell'Organismo, nel più breve tempo possibile e comunque entro dodici mesi dalla data dell'evento. In ogni caso, laddove la citata relazione non possa essere perfezionata entro l'anno, entro il medesimo periodo l'Organismo investigativo è tenuto a pubblicare una dichiarazione intermedia, che dia conto dei progressi dell'indagine e delle eventuali questioni di sicurezza emerse (comma 2). Infine, stabilisce a carico dell'Organismo investigativo l'obbligo di pubblicare, entro il 30 settembre, una relazione annuale sulle indagini svolte, sulle raccomandazioni formulate e sulle azioni intraprese.

#### **Articolo 25 Informazioni da trasmettere all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA)**

Nei due commi in cui sia articolata la disposizione viene disciplinata l'attività di informazione obbligatoria che l'Organismo è tenuto ad assolvere nei confronti all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA).

#### **Articolo 26 Raccomandazioni in materia di sicurezza**

La norma definisce la valenza delle raccomandazioni adottate dall'Organismo investigativo in materia di sicurezza, i destinatari delle medesime raccomandazioni e le attività che ne derivano in capo ai destinatari.

#### **Articolo 27 Sistema di segnalazione volontaria**

L'obiettivo cui mira la norma in questione è di prevedere la possibilità di creare un sistema di segnalazione volontaria all'Organismo investigativo di eventi che potrebbero non essere stati segnalati ai sensi dell'articolo 20, comma 3, dei "quasi incidenti" e di altre informazioni in materia di sicurezza che il soggetto che effettua la segnalazione ritiene rappresentino o possano rappresentare una situazione di rischio o danno potenziale. Tale iniziativa intende recepire lo spirito del considerato (10) della direttiva stessa e si configura come strumento attuativo della cosiddetta "Safety culture", che la Commissione europea vuole incentivare con lo scopo di prevenire incidenti ed inconvenienti ferroviari. Misure analoghe sono già previste in Italia nel settore del trasporto aereo (Regolamento ANSV per il trattamento delle segnalazione spontanee, attuativo del Reg. UE n. 376/2014).

La norma, infine, demanda all'Organismo investigativo, nel termine ivi indicato, l'adozione di provvedimenti volti a disciplinare le modalità di comunicazione delle segnalazioni volontarie, le procedure messe in atto per la protezione dei dati personali e per assicurare la tutela della fonte di informazione, le procedure per il trattamento e l'analisi delle segnalazioni volontarie e le modalità di inserimento nella banca dati.

### **CAPO VI - RETI FUNZIONALMENTE ISOLATE**

#### **Articolo 28 Certificato di idoneità all'esercizio**

La norma prevede il certificato di idoneità all'esercizio, che è necessario affinché ciascuno dei soggetti che opera sulle reti funzionalmente isolate di cui all'articolo 2, comma 4, possa svolgere le attività di propria competenza, in quanto non si applicano le disposizioni degli articoli 9 (Certificato di sicurezza unico) e 11 (Autorizzazione di sicurezza), stante la diversità dei soggetti che vi operano (potrebbe esserci il solo esercente, invece del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie), delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei veicoli e del tipo di esercizio. In particolare, prevede



che ogni soggetto che opera su tali reti debba ottenere un “certificato di idoneità all’esercizio” da parte dell’ANSFISA, che fornisce la prova che il soggetto ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell’area di esercizio prevista c/o di gestire e far funzionare l’infrastruttura ferroviaria in modo sicuro.

Le reti funzionalmente isolate transitano nelle competenze dell’ANSFISA ai sensi dell’articolo 15-ter del D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, come modificato dalla legge di conversione 4 dicembre 2017, n. 172, ma non è possibile applicare pienamente le disposizioni della direttiva, né quelle del d.P.R. n. 753 del 1980. Pertanto, sono stati previsti titoli autorizzativi diversi, ancorché ispirati agli stessi principi della direttiva. Il quadro normativo specifico completo e le modalità per ottenere i certificati sono stabiliti dall’ANSFISA, ai sensi dell’articolo 16, comma 2, lettera bb).

#### **Articolo 29 Autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e di veicoli**

Dal momento che le reti funzionalmente isolate dal resto dell’infrastruttura ferroviaria non rientrano nel campo di applicazione del decreto di recepimento della direttiva (UE) 2016/797 (Direttiva interoperabilità), è stato necessario prevedere nel presente decreto la disciplina dell’autorizzazione dei sottosistemi che compongono l’infrastruttura e dei veicoli. Come già evidenziato nella relazione all’articolo 28, non è più possibile, infatti, applicare le disposizioni del d.P.R. n. 753 del 1980. Pertanto, è stato previsto l’obbligo di ottenere dall’ANSFISA un’autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali che compongono l’infrastruttura ferroviaria, per poter poi aprire al pubblico esercizio le linee ferroviarie, e un’autorizzazione di messa in servizio dei veicoli, per poter circolare su tali reti. Le modalità per ottenere le autorizzazioni sono stabilite dall’ANSFISA, ai sensi dell’articolo 16, comma 2, lettera bb).

### **CAPO VII - DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI**

#### **Articolo 30 Sanzioni**

La norma disciplina le sanzioni amministrative pecuniarie previste per l’inosservanza, da parte delle imprese ferroviarie, dei gestori delle infrastrutture e degli altri soggetti del sistema ferroviario di cui all’articolo 4, comma 4, delle direttive e delle raccomandazioni adottate dall’ANSFISA in materia di gestione della circolazione ferroviaria, di funzionamento e manutenzione degli elementi del sistema ferroviario, di requisiti e qualificazione del personale impiegato in attività inerenti la sicurezza della circolazione ferroviaria, di certificati e autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma del presente decreto (**comma 1**). Al **comma 2**, si prevede l’applicazione delle sanzioni in caso di mancato adeguamento alle misure di sicurezza indicate dall’ANSFISA. Al **comma 3** sono previste sanzioni amministrative pecuniarie per la violazione, da parte dei gestori delle infrastrutture e delle imprese ferroviarie o degli altri organismi qualificati di cui all’articolo 14, comma 4, degli obblighi di fornire all’ANSFISA la necessaria assistenza tecnica, le informazioni o la documentazione richiesti.

Per l’accertamento e l’irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, da parte dell’ANSFISA, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui al capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689 (**comma 3**). I relativi proventi sono versati all’entrata del bilancio dello Stato (**comma 4**).

#### **Articolo 31 Disposizioni transitorie e finali**

L’articolo in questione detta disposizioni necessarie per gestire la fase transitoria fino alla piena applicazione del nuovo quadro normativo, prevedendo che:



- fino alla data di applicazione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 24, comma 2, della direttiva (UE) 2016/798, l'Organismo investigativo utilizzi per la relazione d'indagine il modello di cui all'allegato V del decreto legislativo n. 162/2007 (**comma 1**);
- fino alla data di entrata in vigore del decreto (16 giugno 2019), continuano a valere, per quanto riguarda il rilascio da parte di ANSFISA dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza, le disposizioni del d. lgs. n. 162 del 2007 e che i documenti sopra menzionati conservino validità fino alla scadenza negli stessi indicata (**comma 2**);
- al fine di garantire la continuità del servizio ferroviario sulle reti funzionalmente isolate, sia conservata la validità dei provvedimenti rilasciati dalle Autorità ed Amministrazioni competenti, in analogia a quanto disposto dal d.m. 5 agosto 2016 per le reti interconnesse. La norma indica, inoltre, le modalità per il passaggio al nuovo regime (**comma 3**);
- dall'entrata in vigore del presente decreto cessino le competenze in materia di sicurezza ferroviaria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle reti in oggetto e sui soggetti che operano su di esse, laddove in contrasto o in sovrapposizione con le competenze attribuite all'ANSFISA (**comma 4**);
- il passaggio degli organismi di valutazione della conformità al regime dell'accreditamento ai sensi dell'articolo 13, comma 8, avvenga entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto, disciplinandone la relativa attività (**comma 5**);
- nelle more della piena operatività di ANSFISA, viene assicurata la continuità operativa dall'ANSF, ai sensi dell'articolo 12, comma 19, quarto periodo, del d.l. 28 settembre 2018, n. 109, convertito con la legge. 16 novembre 2018, n. 130 (**comma 6**);
- se necessario, alle modifiche e all'aggiornamento degli allegati tecnici al presente decreto si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (**comma 7**);
- la sostituzione del comma 3, dell'articolo 12, del decreto-legge n. 109 del 2018, al fine di prevedere: a) tra i compiti e le funzioni dell'ANSFISA anche quelli di regolamentazione tecnica ad essa attribuiti dai decreti legislativi di recepimento delle direttive (UE) 2016/798 e (UE) 2016/797, rispettivamente relative alla sicurezza delle ferrovie e all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea; b) l'ANSFISA ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale, secondo quanto previsto dai citati provvedimenti di recepimento; c) per le infrastrutture transfrontaliere specializzate, che i compiti di autorità nazionale preposta alla sicurezza di cui al Capo IV della citata direttiva (UE) 2016/798 sono affidati, a seguito di apposite convenzioni nazionali, all'Agenzia o all'Autorità per la sicurezza ferroviaria del Paese limitrofo o ad apposito Organismo binazionale (**comma 8**).

### **Articolo 32 Abrogazione**

La norma, al **comma 1**, dispone l'abrogazione:

- a) dell'articolo 18 della legge 7 luglio 2016, n. 122 recante "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – legge europea 2015-2016";
- b) del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, di recepimento delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE;
- c) del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43, di recepimento della direttiva 2008/110/CE;
- d) del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 26 giugno 2015, di recepimento della direttiva 2014/88/UE pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 170 del 24 luglio 2015;
- e) del decreto 21 dicembre 2012 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di attuazione dell'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43, per l'adozione di un sistema provvisorio per la certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri ferroviari adibiti al trasporto di merci - pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 60 del 12 marzo 2013;



f) delle parole: “o ad apposito organismo binazionale”, all’articolo 12, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con legge 16 novembre 2018, n. 130.

Al **comma 2**, si prevede che continuano ad applicarsi le norme tecniche adottate in attuazione dei decreti di cui al comma 1 e che restano efficaci, fino alla loro scadenza, tutti i negozi giuridici attivi e passivi posti in essere sia dall’ANSF che dall’ANSFISA prima della data di entrata in vigore del presente decreto.

Infine, al **comma 3**, viene posta a carico di ANSFISA l’adozione di tutte le misure necessarie per modificare i decreti e le linee guida da essa emanate o già emanate dall’ANSF che sono in contrasto con le disposizioni di cui al presente decreto.

### **Articolo 33 Clausola di invarianza finanziaria**

La norma statuisce che dall’attuazione delle disposizioni del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le Amministrazioni interessate provvedono all’adempimento dei compiti derivanti dallo stesso con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

### **Articolo 34 Entrata in vigore**

L’entrata in vigore del presente provvedimento normativo non viene fissata alla data di pubblicazione, ma al 16 giugno 2019 , in quanto prima di tale data la direttiva non produce effetti pratici sul processo legato in particolare al certificato di sicurezza unico e all’autorizzazione di sicurezza. Nello specifico, solo al 16 giugno 2019 l’ERA acquisirà pieni poteri e potrà avviarsi il nuovo processo.



*ALLEGATO I - Indicatori Comuni di Sicurezza (Common Safety Indicator – CSI)*

Recepisce l'Allegato I alla direttiva ed elenca gli indicatori armonizzati relativi a: incidenti, merci pericolose, suicidi, precursori di incidenti, calcolo dell'impatto economico degli incidenti, sicurezza tecnica dell'infrastruttura e della sua realizzazione.

L'Appendice fornisce le definizioni comuni per i suddetti indicatori comuni di sicurezza e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti. E' stata recepita coerentemente alla direttiva.

*ALLEGATO II - Notifica delle Norme Nazionali di Sicurezza*

Recepisce l'Allegato II alla direttiva e individua le tipologie di norme nazionali di sicurezza notificate.

*ALLEGATO III - Requisiti e criteri di valutazione per le organizzazioni che chiedono un certificato ECM o un certificato relativo a funzioni di manutenzione esternalizzate da un soggetto responsabile della manutenzione*

Recepisce l'Allegato III alla direttiva e dettaglia i requisiti che deve possedere un soggetto per diventare ECM.



## RELAZIONE TECNICA

### Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie

Dallo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La menzionata direttiva abroga e sostituisce la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, già oggetto di varie e sostanziali modifiche. In linea con gli obiettivi della nuova direttiva, la proposta normativa, che abroga e sostituisce il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, di attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE, introduce, in particolare, un nuovo processo centralizzato a livello europeo per il rilascio del “certificato di sicurezza unico” alle imprese ferroviarie da parte dell’Agenzia dell’Unione europea per le ferrovie (ERA), o, in caso di area di esercizio esclusivamente nazionale, anche da parte dell’Autorità nazionale preposta alla sicurezza (oggi Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali – ANSFISA, di seguito anche Agenzia), istituita con il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, che succede a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi al predetto ente e ne acquisisce le risorse umane, strumentali e finanziarie.

L’Agenzia continua a svolgere in ambito ferroviario e nei limiti della dotazione organica le attività fino ad oggi attribuite all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) dal citato decreto legislativo n. 162 del 2007, condividendo con l’Agenzia dell’Unione europea per le ferrovie (ERA) la competenza sul rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie.

Si sottolinea che lo schema di decreto di recepimento ricomprende, nel proprio campo di applicazione, le reti isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, fino ad oggi escluse dal decreto legislativo n. 162 del 2007 e attribuite alle competenze dell’Agenzia a decorrere dal 1° luglio 2019, in forza del decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, in coerenza con la previsione di cui all’articolo 2, paragrafo 4, della direttiva stessa. Le reti funzionalmente isolate, di cui all’articolo 2, comma 4, e di cui al Capo VI, saranno individuate, con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Tale individuazione non comporta oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica.

Per gli organismi di valutazione del rischio, ai sensi del Reg. (UE) n. 402/2013, e per quelli di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione, ai sensi del Reg. (UE) n. 445/2011, è previsto il passaggio dall’attuale regime di riconoscimento, rispettivamente da parte dell’Agenzia e del MIT, al nuovo regime di accreditamento, ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008, per il tramite dell’Ente unico nazionale di accreditamento italiano. Il passaggio all’accreditamento recepisce le indicazioni della Commissione europea che ha sempre preferito tale percorso per armonizzare i processi di valutazione.



Con il passaggio al regime dell'accreditamento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti cede la competenza in materia di riconoscimento e di vigilanza sugli organismi sopra indicati; mentre, nessuna modifica di competenze interviene con riferimento alle altre Amministrazioni dello Stato. Pertanto, per lo svolgimento delle attività previste dal decreto di recepimento, le Amministrazioni dello Stato, l'Agenzia e l'Ente unico nazionale di accreditamento provvederanno con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

In considerazione del passaggio dal regime del riconoscimento a quello dell'accreditamento, viene abrogato il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 21 dicembre 2012, pubblicato sulla G.U. 12 marzo 2013, n. 60, di attuazione dell'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43, recante l'adozione di un sistema provvisorio per la certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri ferroviari adibiti al trasporto di merci, con il quale sono state previste le tariffe dovute al MIT dai soggetti richiedenti, per l'espletamento delle attività tecnico-amministrative propedeutiche al riconoscimento. Ne consegue che i costi relativi al processo di accreditamento tramite l'Ente unico nazionale sono a carico degli organismi, senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

Il decreto reca norme ordinamentali e procedurali per le quali non si provvede ad una descrizione puntuale articolo per articolo ad eccezione delle norme che seguono.

L'articolo 15, comma 2, del decreto elenca le fonti di finanziamento già previste a legislazione vigente dal soppresso decreto legislativo n.162/2007 di cui alle lettere a), b) e d):

- a) le entrate proprie, costituite dai proventi derivanti dall'esercizio delle attività dirette di servizio previste dal presente decreto e dagli introiti previsti nel proprio regolamento;
- b) l'incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie ai gestori dell'infrastruttura, dalla data di entrata in vigore del presente decreto;
- d) uno stanziamento pari a euro 5.686.476 per l'anno 2019 e euro 7.686.476 a decorrere dall'anno 2020 iscritto su apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il medesimo comma 2 dell'articolo 15, alla lettera c) prevede che per le reti per le quali non è previsto un canone di accesso, ANSFISA fissa i criteri in base ai quali gli esercenti corrispondono alla medesima gli importi a copertura degli oneri per i servizi resi.

In aggiunta, si ricorda che l'articolo 12, comma 18, del decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, attribuisce all'Agenzia ulteriori risorse pari a € 14.100.000 per l'anno 2019 e pari a euro € 22.300.000, a decorrere dall'anno 2020, mentre il comma 332 della Legge 30 dicembre 2018, n. 145 attribuisce risorse finanziarie per un importo complessivo pari ad € 1.000.000 per l'anno 2019 e ad € 2.000.000, a decorrere dall'anno 2020 oltre a quelle previste dal comma 331 per l'assunzione di nuovo personale che ammontano ad € 2.063.891 per l'anno 2019 e ad € 8.113.523 annui a decorrere dal 2020.



L'Organismo investigativo nazionale, disciplinato al Capo V (artt. 20-27), è un organismo già esistente in quanto previsto dal decreto legislativo n.162/2007 che viene abrogato con il presente decreto.

Tale organismo è costituito dalla Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e svolge i propri compiti con le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, può chiedere l'assistenza degli organismi investigativi di altri Stati membri o dell'ERA nell'ambito degli stanziamenti già disponibili.

L'Organismo investigativo può istituire e mantenere un sistema per la raccolta e l'elaborazione delle segnalazioni volontarie, utilizzando le risorse a legislazione vigente.

Per lo svolgimento delle proprie attività la Direzione Generale per le investigazioni, al netto delle risorse previste per coprire il costo del personale, dispone a legislazione vigente delle risorse iscritte sull'apposito capitolo 1219 (circa 114 mila euro) dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Pertanto, per lo svolgimento dei compiti previsti si provvede nei limiti delle risorse finanziarie, strumentali e umane disponibili a legislazione vigente.

Con riferimento all'articolo 28 relativo alle reti funzionalmente isolate, il certificato di idoneità all'esercizio è da rilasciarsi, per i gestori e le imprese di tali reti, previa istruttoria tecnica sul sistema di gestione della sicurezza e sull'organizzazione, evidenziando che lo stesso potrà essere rilasciato, con specifiche prescrizioni tecniche (ad esempio limitazioni di velocità, riduzione di capacità di traffico, o altro), anche in assenza di adeguamenti tecnici delle linee e del materiale rotabile che comunque sono in corso.

Il comma 3 del medesimo articolo 28 prevede che agli eventuali oneri per l'adeguamento infrastrutturale connesso al rilascio del certificato, o conseguenti alle prescrizioni in esso contenuto, si provveda con le risorse iscritte nel bilancio dello Stato a legislazione vigente, che potranno essere integrate in sede di riparto del Fondo di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 145 del 30 dicembre 2018 nell'ambito della quota attribuita al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Si segnala che è stata attivata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una procedura istruttoria volta ad individuare gli interventi prioritari per adeguare le ferrovie isolate al nuovo regime di sicurezza e alcuni interventi infrastrutturali sono già avviati. A seguito delle istanze formulate dalle Regioni interessate, sono stati ammessi a finanziamento gli interventi riguardanti l'implementazione di sistemi tecnologici con particolare riferimento, ad esempio, all'installazione di sistemi di controllo della marcia del treno e alla messa in sicurezza dei passaggi a livello.

Gli investimenti, attualmente previsti ammessi a contributo trovano copertura:

- per 338 milioni di euro sul capitolo 7431 dello stato di previsione del Bilancio del Ministero delle infrastrutture e trasporti (il relativo piano di riparto ha acquisito l'intesa in Conferenza Stato Regioni il 1 agosto 2018);
- per 60 milioni di euro (ferrovia circumetnea) sul capitolo 7150, piano gestionale 2, dello stato di previsione del Bilancio del Ministero delle infrastrutture e trasporti;
- per 66,61 milioni di euro sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 – Asse F (FSC) - Delibera Cipe 54/2016;



- per 387 milioni di euro sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 – Asse B e C (FSC) - Delibera Cipe 54/2016.

Si tratta, quindi, di un percorso *in progress* volto ad innalzare il livello di sicurezza con le risorse previste a tali scopi per le reti isolate cui non si applica interamente la disciplina nazionale.

L'articolo 30 dispone le sanzioni da comminare in caso di inosservanza del presente decreto e prevede che i relativi proventi siano versati all'entrata del bilancio dello Stato.

L'articolo 33 contiene infine la clausola di invarianza finanziaria, secondo la quale dall'attuazione delle disposizioni del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e le Amministrazioni interessate provvederanno all'adempimento dei compiti ivi previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 1, della legge 30 dicembre 2016 n. 219, è stata  
avuto esito

POSITIVO

Il Direttore Generale  
Domenico Macerata

15 FEB. 2019



**Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea;

Visto l'articolo 1 della legge 25 ottobre 2017, n. 163, delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - legge di delegazione europea 2016-2017;

Vista la direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione);

Vista la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione);

Visto il regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004;

Vista legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale;

Visto l'articolo 18 della legge 7 luglio 2016, n. 122 recante "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - legge europea 2015-2016;

Visto l'articolo 4 della legge 23 luglio 2009, n.99;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, recante nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;

Visto il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, di attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione);

Visto il decreto legislativo del 10 agosto 2007, n. 162, di attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;

Vista la legge 4 dicembre 2017, n. 172 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili. Modifica alla disciplina dell'estinzione del reato per condotte riparatorie;

Vista la legge 16 novembre 2018, n. 130 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze;



Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del .....

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del .....

Sulla proposta del Ministro degli affari europei e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, per la pubblica amministrazione e dello sviluppo economico;

Emana  
il seguente decreto legislativo:

## CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI

### Art. 1 (Finalità)

1. Il presente decreto stabilisce disposizioni volte a sviluppare e a migliorare la sicurezza del sistema ferroviario nonché a migliorare l'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari.

### Art. 2 (Ambito di applicazione)

1. Il presente decreto si applica all'intero sistema ferroviario, che è suddiviso in sottosistemi di natura strutturale e funzionale e riguarda i requisiti di sicurezza del sistema nel suo complesso, compresa la gestione sicura dell'infrastruttura e del traffico, nonché l'interazione fra imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura e altri soggetti nel sistema ferroviario.

2. Restano ferme le specifiche competenze del Ministero dell'interno in materia di soccorso pubblico, difesa civile, prevenzione incendi e altre attività assegnate al Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di norme tecniche costruttive delle opere civili ed i compiti del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e del Ministero della Salute, con particolare riferimento alle condizioni all'interno delle aree di cantiere.

3. Il presente decreto non si applica:

a) alle metropolitane;

b) ai tram e ai veicoli leggeri su rotaia, nonché alle infrastrutture utilizzate soltanto da tali veicoli;



*[Handwritten signature]*

c) alle infrastrutture ferroviarie private, ivi compresi i binari di raccordo privati, utilizzate per fini non commerciali dal proprietario o da un operatore per le loro rispettive attività di trasporto merci o per il trasporto di persone, nonché ai veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture;

d) alle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia, utilizzate occasionalmente da veicoli ferroviari nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia, ove è necessario il transito di quei veicoli soltanto a fini di connettività;

e) ai veicoli utilizzati principalmente sulle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia, ma attrezzati con alcuni componenti ferroviari necessari per consentire il transito a tali veicoli su una sezione confinata e limitata di infrastruttura ferroviaria soltanto a fini di connettività.

4. 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, adibite a servizi ferroviari locali ordinariamente espletati con distanziamento regolato da segnali, individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro sessantagioni dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Nelle more dell'adozione del predetto decreto, sono da considerarsi isolate le reti che non figurano nell'Allegato A di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016. A tali reti e ai soggetti che operano su di esse, non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 7, 9, 10 e 11. Le modalità applicative degli articoli 6, 8, 13 e 17 sono disciplinate dall'ANSFISA ai sensi dell'articolo 16, comma 2, lettera bb). Sulle reti in cui esiste un solo soggetto integrato che gestisce l'infrastruttura ed effettua il servizio di trasporto esclusivamente sulla propria rete, i compiti e le responsabilità che il presente decreto attribuisce ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie sono da considerarsi attribuiti al soggetto integrato esercente.

5. Per le infrastrutture ferroviarie di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128, nonché per i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture, l'ANSFISA indica le modalità applicative delle prescrizioni di cui agli articoli 6, 8, 13 e 17.

### Art. 3 (Definizioni)

1. Ai soli fini dell'applicazione del presente decreto si intende per:

- a) *"sistema ferroviario"*: gli elementi della rete ferroviaria e i veicoli elencati all'Allegato I del decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria, facenti parte di tutte le reti ferroviarie sul territorio nazionale o che operano su di esse;
- b) *"gestore dell'infrastruttura"*: il soggetto definito ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante recepimento della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- c) *"impresa ferroviaria"*: il soggetto definito ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera a), del decreto legislativo n. 112/2015 di recepimento della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci ovvero passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione, incluse le imprese che forniscono solo la trazione;
- d) *"Specifiche Tecniche di Interoperabilità – STI"* (Technical Specification for Interoperability - TSI): una regola tecnica adottata ai sensi della direttiva (UE) 2016/797, avente ad oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, allo scopo di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea;



- e) *“obiettivi comuni di sicurezza”* (Common Safety Target di seguito - CST): i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dal sistema nel suo insieme e, ove possibile, dalle diverse parti del sistema ferroviario;
- f) *“metodi comuni di sicurezza”* (Common Safety Method di seguito - CSM): i metodi che descrivono la valutazione dei livelli di sicurezza, il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza e la conformità con altri requisiti in materia di sicurezza;
- g) *“Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali”* (ANSFISA): l'organismo nazionale, istituito dal decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, operante come autorità nazionale preposta alla sicurezza con riferimento ai compiti previsti dal presente decreto riguardanti la sicurezza ferroviaria e che sostituisce l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), quale precedente organismo nazionale istituito come autorità nazionale preposta alla sicurezza dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;
- h) *“norme nazionali”*: tutte le norme tecniche e le altre disposizioni vincolanti, emanate dalle competenti Autorità, che contengono requisiti in materia di sicurezza ferroviaria o requisiti tecnici diversi da quelli stabiliti dalle norme dell'Unione europea o internazionali, e che sono applicabili alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura o a terzi;
- i) *“sistema di gestione della sicurezza”*: l'organizzazione, i provvedimenti e le procedure messi in atto da un gestore dell'infrastruttura o da un'impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle proprie operazioni;
- l) *“investigatore incaricato”*: persona preposta all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'indagine;
- m) *“incidente”*: un evento improvviso indesiderato o non intenzionale oppure una specifica catena di siffatti eventi, avente conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone in cui è coinvolto materiale rotabile in movimento, incendi e altro;
- n) *“incidente grave”*: qualsiasi collisione ferroviaria o deragliamenti di treni che causa la morte di almeno una persona oppure il ferimento grave di cinque o più persone oppure seri danni al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente, nonché qualsiasi altro incidente con le stesse conseguenze avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; per «seri danni» si intendono i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo in almeno 2 milioni di euro;
- o) *“inconveniente”*: qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario;
- p) *“indagine”*: una procedura finalizzata alla prevenzione di incidenti ed inconvenienti che comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, la formulazione di conclusioni, tra cui la determinazione delle cause e, se del caso, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;
- q) *“cause”*: ogni azione, omissione, evento o condizione oppure una combinazione di questi elementi, il cui risultato sia un incidente o un inconveniente;
- r) *“trasporto leggero su rotaia”*: un sistema di trasporto ferroviario urbano ovvero suburbano con una resistenza alla collisione di C-III o C-IV (conformemente alla norma EN 15227:2011) e una resistenza massima del veicolo di 800 kN (sforzo longitudinale di compressione nella zona di accoppiamento); i sistemi di trasporto leggero su rotaia possono disporre di un tracciato proprio o condividerlo con il traffico stradale ed in generale non effettuano scambi di veicoli con traffico merci o passeggeri di lunga distanza;
- s) *“organismo di valutazione della conformità”*: un organismo che è stato notificato o designato dallo Stato membro ai sensi del decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria quale responsabile delle attività di valutazione della conformità rispettivamente alle norme dell'Unione o alle norme nazionali, fra cui taratura, prove, certificazione e ispezione;



- t) “*componenti di interoperabilità*”: quelli definiti nel decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;
- u) “*detentore*”: persona fisica o giuridica che, essendo il proprietario del veicolo o avendo il diritto ad utilizzarlo, lo sfrutta in quanto mezzo di trasporto ed è registrato come tale nel registro dei veicoli di cui all’articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797;
- v) “*soggetto responsabile della manutenzione*” (Entity in Charge of Maintenance - ECM): soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, registrato in quanto tale nel registro dei veicoli di cui all’articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797;
- z) “*veicolo*”: veicolo ferroviario idoneo a circolare con ruote sulle linee ferroviarie, con o senza trazione; un veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali;
- aa) “*fabbricante*”: qualsiasi persona fisica o giuridica che fabbrica un prodotto nella forma di componenti di interoperabilità, sottosistemi o veicoli, oppure lo fa progettare o fabbricare e lo commercializza con il proprio nome o marchio;
- bb) “*speditore*”: impresa che spedisce le merci per proprio conto o per conto terzi;
- cc) “*consegnatario*”: qualsiasi persona fisica o giuridica che riceve i beni ai sensi di un contratto di trasporto; se l’operazione di trasporto ha luogo senza un contratto di trasporto, il consegnatario è la persona fisica o giuridica che prende in consegna le merci all’arrivo;
- dd) “*caricatore*”: impresa che carica merci imballate, piccoli contenitori o cisterne mobili in o su un carro o un contenitore o che carica su un carro un contenitore, un contenitore per il trasporto alla rinfusa, un contenitore per gas a elementi multipli, un contenitore-cisterna o una cisterna mobile;
- ee) “*scaricatore*”: impresa che rimuove un contenitore, un contenitore per il trasporto alla rinfusa, un contenitore per gas a elementi multipli, un contenitore-cisterna o una cisterna mobile da un carro, oppure qualsiasi impresa che scarica merci imballate, piccoli contenitori o cisterne mobili da un carro o da contenitore, oppure qualsiasi impresa che scarica merci da una cisterna (carro-cisterna, cisterna amovibile, cisterna mobile o contenitore cisterna) o da un carro-batteria o un contenitore per gas a elementi multipli o da un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa o un contenitore per il trasporto alla rinfusa;
- ff) “*riempitore*”: impresa che riempie con merci una cisterna (inclusi un carro-cisterna, un carro con cisterne amovibili, una cisterna mobile o un contenitore-cisterna), un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa, oppure un carro-batteria o un contenitore per gas a elementi multipli;
- gg) “*svuotatore*”: impresa che rimuove merci da una cisterna (inclusi un carro-cisterna, un carro con cisterne amovibili, una cisterna mobile o un contenitore-cisterna), un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa, oppure da un carro-batteria o un contenitore per gas a elementi multipli;
- hh) “*trasportatore*”: impresa che effettua un’operazione di trasporto, con o senza contratto di trasporto;
- ii) “*ente appaltante*”: ente, pubblico o privato, che ordina la progettazione ovvero la costruzione, il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema;
- ll) “*tipo di attività*”: la tipologia di servizio svolto, inerente il trasporto di passeggeri, inclusi i servizi ad alta velocità, il trasporto di merci, incluso il trasporto di merci pericolose, e i servizi di sola manovra;
- mm) “*portata dell’attività*”: il rilievo dell’attività svolta caratterizzato dal numero di passeggeri ovvero volume delle merci e dalla dimensione stimata di un’impresa ferroviaria in termini di numero di dipendenti occupati nel settore ferroviario (vale a dire una micro, piccola, media o grande impresa);
- nn) “*area di esercizio*”: la rete o le reti all’interno di uno o più Stati membri nel cui ambito un’impresa ferroviaria intende fare esercizio;



- oo) “*decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria*”: il decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell’11 maggio 2016, relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario dell’Unione europea;
- pp) “*Agenzia dell’Unione europea per le Ferrovie (European Union Agency for Railways, o ERA)*”: l’organismo di cui al Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio dell’11 maggio 2016;
- qq) “*binari di raccordo privati*”: binari ferroviari che collegano una infrastruttura ferroviaria privata con la rete del sistema ferroviario fino alla barriera tecnica atta ad evitare l’interferenza tra i movimenti effettuati all’interno del raccordo e quelli sulla rete ferroviaria stessa; sui binari di detto raccordo vengono effettuate movimentazioni di veicoli unicamente per gli scopi indicati all’articolo 2, comma 3, lettera c);
- rr) “*Organismo Indipendente Ferroviario (OIF)*”: organismo di terza parte riconosciuto dall’ANSFISA per lo svolgimento di compiti afferenti alla sicurezza ferroviaria, quali l’effettuazione di valutazioni di conformità e di processo, qualifiche di laboratori, esecuzione di prove, nei relativi processi autorizzativi sulla base di norme nazionali non soggette a notifica, anche attraverso la stipula di specifici accordi con l’Ente Unico nazionale di accreditamento di cui all’articolo 4 della legge 23 luglio 2009, n.99;
- ss) “*disposizioni e prescrizioni di esercizio*”: provvedimenti emanati dalle imprese ferroviarie e dai gestori infrastruttura nell’ambito delle competenze previste dai rispettivi sistemi di gestione della sicurezza e conformi alle norme nazionali, per disciplinare i processi interni e l’operatività del personale; le disposizioni di esercizio hanno carattere di generalità, mentre le prescrizioni di esercizio riguardano fattispecie particolari, riferibili a casi specifici.
- tt) “*Organismo investigativo nazionale (National Investigation Body – NIB)*”: l’Organismo investigativo nazionale, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

## CAPO II

### SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA

#### Art. 4

*(Ruolo dei soggetti del sistema ferroviario nello sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria)*

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l’ANSFISA, nell’ambito delle rispettive competenze:
  - a) garantiscono il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell’evoluzione del diritto dell’Unione europea e delle norme internazionali, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti;
  - b) provvedono affinché l’applicazione della normativa di riferimento avvenga in maniera trasparente e non discriminatoria, incoraggiando lo sviluppo di un sistema di trasporto ferroviario europeo unico.
2. L’ANSFISA 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 di cui all'articolo 6, comma 1, lettera a), della direttiva (UE) 2016/798, 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 ai sensi dell'articolo 8;

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 ai sensi del successivo comma 4, 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.

3. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura, ciascuno per la propria parte di sistema, sono responsabili del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi, e a tale fine:

a) mettono in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'articolo 6, comma 1, lettera a), della direttiva (UE) 2016/798, ove appropriato cooperando reciprocamente e con gli altri soggetti coinvolti;

b) tengono conto, nei loro sistemi di gestione della sicurezza, dei rischi associati alle attività di altri soggetti e di terzi;

c) obbligano per contratto, ove necessario, gli altri soggetti di cui al comma 4, che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario, a mettere in atto misure di controllo del rischio;

d) provvedono affinché le proprie imprese appaltatrici attuino misure di controllo del rischio attraverso l'applicazione dei CSM relativi ai processi di monitoraggio, definiti nel CSM per il monitoraggio di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/798, ed affinché ciò sia stabilito in accordi contrattuali da fornire su richiesta dell'ERA o dell'ANSFISA;

e) emettono prescrizioni e disposizioni di esercizio necessarie ai fini di cui alle lettere a) e b) del comma 2 dell'articolo 16.

4. Fatte salve le responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura di cui al comma 3, i soggetti responsabili della manutenzione (ECM) e tutti gli altri soggetti la cui azione ha un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario, tra cui fabbricanti, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi, enti appaltanti, trasportatori, speditori, consegnatori, caricatori, scaricatori, riempitori e svuotatori:

a) mettono in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando con altri soggetti;



b) assicurano che i sottosistemi, gli accessori, i materiali, le attrezzature e i servizi da loro forniti siano conformi ai requisiti e alle condizioni di impiego richiesti, affinché possano essere utilizzati in modo sicuro dall'impresa ferroviaria e dal gestore dell'infrastruttura interessati.

5. Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e qualsiasi soggetto di cui al comma 4 che individui o sia informato di un rischio di sicurezza dovuto a difetti, non conformità nella costruzione o funzionamento difettoso di attrezzature tecniche, incluse quelle dei sottosistemi strutturali, nei limiti delle rispettive competenze:

a) adottano le misure correttive necessarie per far fronte al rischio di sicurezza individuato;

b) segnalano tali rischi alle pertinenti parti interessate, nonché all'ANSFISA e all'Organismo investigativo nazionale, per consentire loro di adottare le necessarie ulteriori misure correttive, in modo da garantire costantemente il funzionamento sicuro del sistema ferroviario. Lo scambio di informazioni tra i soggetti interessati, è attuato attraverso lo strumento informatico messo a disposizione dall'ERA a tale scopo, quando disponibile, oppure attraverso opportuni protocolli di relazione tra i vari soggetti interessati, stabiliti nei contratti o accordi tra le parti.

6. Nel caso di scambio di veicoli tra imprese ferroviarie, i soggetti interessati condividono tutte le informazioni pertinenti per lo svolgimento sicuro dell'esercizio, compresi, almeno, la situazione e la storia del veicolo interessato, elementi dei dossier di manutenzione ai fini della tracciabilità, la tracciabilità delle operazioni di carico e le lettere di vettura. I protocolli di relazione per lo scambio di informazioni tra i vari soggetti interessati sono stabiliti nei contratti o accordi tra le parti.

#### **Art. 5**

*(Indicatori comuni di sicurezza)*

1. Per facilitare la valutazione della realizzazione degli obiettivi comuni di sicurezza (Common Safety Target - CST), di cui all'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/798, e consentire il monitoraggio dell'evoluzione generale della sicurezza ferroviaria, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti acquisisce le informazioni sugli indicatori comuni di sicurezza (Common Safety Indicator - CSI) indicati nell'allegato I al presente decreto, mediante le relazioni di cui all'articolo 19.

#### **Art. 6**

*(Metodi comuni di sicurezza e Obiettivi comuni di sicurezza)*

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'ANSFISA e le altre autorità nazionali eventualmente interessate apportano le necessarie modifiche alle norme nazionali di rispettiva competenza, nel rispetto dei metodi comuni di sicurezza (CSM) e delle modifiche agli stessi anche per attuare almeno gli obiettivi comuni di sicurezza (CST) ed ogni CST riveduto, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi. Tali modifiche sono considerate nella predisposizione e aggiornamento dei piani annuali di sicurezza di cui all'articolo 4, comma 2, lettera d).

2. L'ANSFISA notifica alla Commissione europea le norme di cui al comma 1, ai sensi dell'articolo 7.

#### **Art. 7**

*(Norme nazionali tecniche in materia di sicurezza)*



1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'ANSFISA per quanto di competenza, riesamina, anche ai fini di quanto previsto dall'articolo 19, comma 2, lettera a), le norme nazionali già notificate entro il 15 giugno 2016 ai sensi della direttiva 2004/49/CE e, con apposito provvedimento, indica conseguentemente le norme che continuano ad applicarsi qualora:

- a) rientrano in una delle tipologie di cui all'allegato II;
- b) sono conformi al diritto dell'Unione, compresi in particolare le STI, i CST e i CSM;
- c) non danno luogo a discriminazione arbitraria o a una dissimulata restrizione delle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri.

2. In esito al riesame di cui al comma 1, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'ANSFISA, per quanto di competenza, con il provvedimento di cui al comma 1, e salvo quanto previsto dall'articolo 19, comma 2, lettera a), abroga o dichiara inefficaci:

- a) le norme nazionali che non sono state notificate o che non soddisfano le condizioni specificate al comma 1;
- b) le norme nazionali rese superflue dal diritto dell'Unione, comprese in particolare le STI, i CST e i CSM. A tal fine, possono avvalersi dello strumento di gestione delle norme di cui all'articolo 27, comma 4, del regolamento (UE) 2016/796 e possono chiedere all'ERA di esaminare norme specifiche sulla base delle condizioni specificate al comma 1.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'ANSFISA, nelle materie di competenza, e salvo quanto previsto dall'articolo 19, comma 2, lettera a), può stabilire nuove norme nazionali nei casi seguenti:

- a) quando norme relative ai metodi di sicurezza esistenti non sono contemplate dai CSM;
- b) quando norme di esercizio della rete ferroviaria non sono ancora oggetto di una STI;
- c) come misura preventiva d'urgenza, in particolare a seguito di un incidente od inconveniente;
- d) quando è necessario rivedere una norma già notificata;
- e) quando norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo fisico e psicologico e formazione non sono ancora coperte da una STI o dal decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247 e successive modificazioni di recepimento della direttiva 2007/59/CE.

4. Prima della prevista introduzione nel sistema giuridico di una nuova norma, i soggetti di cui al comma 3 presentano il relativo progetto alla Commissione e all'ERA affinché lo esaminino, motivandone l'introduzione, tramite il sistema informatico appropriato, in conformità all'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796, entro i termini di cui all'articolo 25, comma 1, di detto regolamento. Inoltre provvedono affinché il progetto di norma sia sufficientemente sviluppato per consentire all'ERA di svolgere il suo esame a norma dell'articolo 25, comma 2, del regolamento (UE) 2016/796.

5. In caso di misure preventive d'urgenza, l'ANSFISA può adottare e applicare una nuova norma immediatamente. L'ANSFISA notifica tale norma conformemente all'articolo 27, comma 2, del regolamento (UE) 2016/796, che è soggetta alla valutazione dell'ERA conformemente all'articolo 26, commi 1, 2 e 5 del suddetto regolamento.

6. L'ANSFISA notifica alla Commissione europea e all'ERA le norme nazionali adottate, utilizzando il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796.



7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, per il tramite dell'ANSFISA, affinché le norme nazionali in vigore siano facilmente accessibili, di dominio pubblico e redatte in termini comprensibili a tutte le parti interessate.

8. Norme e restrizioni di natura strettamente locale possono non essere notificate, ma in tal caso, sono riportate nei registri dell'infrastruttura di cui al decreto legislativo interoperabilità e nel prospetto informativo della rete è indicato dove sono pubblicate.

9. Le norme nazionali notificate a norma del presente articolo non sono soggette alla procedura di notifica di cui alla direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio.

10. Fatto salvo il comma 8, le norme nazionali non notificate a norma del presente articolo non si applicano ai fini del presente decreto.

### Art. 8

#### *(Sistemi di gestione della sicurezza)*

1. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza (SGS) al fine di garantire che il sistema ferroviario raggiunga almeno i CST, sia conforme ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM e le norme nazionali.

2. Il sistema di gestione della sicurezza (SGS) è documentato in tutti i suoi elementi pertinenti e descrive, in particolare, la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria. L'SGS indica come il controllo è garantito da parte della direzione a diversi livelli, come sono coinvolti il personale e i rispettivi rappresentanti a tutti i livelli ed in che modo è promosso il miglioramento costante del sistema di gestione della sicurezza stesso. Inoltre, è necessario un chiaro impegno ad applicare in modo coerente le conoscenze e i metodi per la valutazione del rischio derivante dal fattore umano. Tramite il sistema di gestione della sicurezza, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie promuovono una cultura di reciproca fiducia e apprendimento, nella quale il personale è incoraggiato a contribuire allo sviluppo della sicurezza e, allo stesso tempo, è garantita la riservatezza.

3. Il sistema di gestione della sicurezza si compone dei seguenti elementi essenziali:

- a) una politica sulla sicurezza, approvata dall'organizzazione e comunicata a tutto il personale;
- b) obiettivi di tipo qualitativo e quantitativo dell'organizzazione per il mantenimento ed il miglioramento della sicurezza, nonché piani e procedure per conseguire tali obiettivi;
- c) procedure atte a soddisfare gli standard tecnici e operativi in vigore, nonché altre condizioni prescrittive così come previste nelle STI, nelle norme nazionali e all'Allegato II, in altre norme pertinenti o in decisioni dell'ANSFISA;
- d) procedure volte ad assicurare la conformità agli standard e alle altre prescrizioni durante le operazioni e durante il ciclo di vita delle attrezzature;
- e) procedure e metodi per l'individuazione e la valutazione dei rischi e l'attuazione delle misure di controllo del rischio quando un cambiamento nelle condizioni di esercizio oppure l'introduzione di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per l'interfaccia uomo-macchina-organizzazione;
- f) pianificazione dell'attività formativa del personale e di sistemi atti a garantire che il personale mantenga le proprie competenze e che i compiti siano svolti conformemente ad esse, incluse disposizioni con riguardo all'idoneità fisica e psicologica;



- g) disposizioni atte a garantire un livello sufficiente di informazione all'interno dell'organizzazione e fra differenti organizzazioni del sistema ferroviario;
  - h) procedure e modelli per la documentazione delle informazioni in materia di sicurezza e procedura per il controllo delle informazioni essenziali in materia di sicurezza;
  - i) procedure volte a garantire che gli incidenti, gli inconvenienti, i «quasi incidenti» e altri eventi pericolosi siano segnalati, indagati e analizzati, e che siano adottate le necessarie misure preventive;
  - l) piani di intervento, di allarme e informazione in caso di emergenza, concordati con le autorità pubbliche competenti;
  - m) pianificazione di audit interni regolari del sistema di gestione della sicurezza.
4. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie includono nel sistema di gestione della sicurezza qualsiasi altro elemento necessario a coprire i rischi per la sicurezza, in conformità alla valutazione dei rischi derivanti dalla loro attività.
5. Il sistema di gestione della sicurezza è adattato in funzione del tipo, delle dimensioni, dell'area di esercizio e delle altre condizioni dell'attività svolta.
6. Il sistema garantisce il controllo di tutti i rischi connessi all'attività del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria, compresi i servizi di manutenzione, fatto salvo l'articolo 13, la fornitura del materiale e il ricorso a imprese appaltatrici.
7. Fatte salve le vigenti norme nazionali ed internazionali in materia di responsabilità, il sistema di gestione della sicurezza tiene parimenti conto, ove opportuno, dei rischi generati dalle attività di altri soggetti ai sensi dell'articolo 4.
8. Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e consente alle imprese ferroviarie di operare nel rispetto delle STI nonché delle norme nazionali e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza.
9. I sistemi di gestione della sicurezza sono concepiti in modo tale da garantire il coordinamento delle procedure di emergenza del gestore dell'infrastruttura con tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura e con i servizi di emergenza, in modo da facilitare l'intervento rapido dei servizi di soccorso, e con qualsiasi altro soggetto che possa essere coinvolto in una situazione di emergenza, ivi compresi altri gestori dell'infrastruttura in caso di infrastrutture interconnesse. Per le infrastrutture transfrontaliere, la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura pertinenti facilita il coordinamento e la preparazione necessari dei servizi di emergenza competenti sui due lati della frontiera. A seguito di un incidente grave, l'impresa ferroviaria coinvolta fornisce assistenza alle vittime in particolare nell'espletamento delle procedure di ricorso ai sensi del diritto dell'Unione, in particolare del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, fatti salvi gli obblighi di altre parti. Tale assistenza utilizza canali di comunicazione con i familiari delle vittime e comprende il sostegno psicologico alle vittime di incidenti e ai loro familiari.
10. Entro il 31 maggio di ogni anno, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'ANSFISA una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno solare precedente. Salvo il potere di ANSFISA, qualora lo ritenga necessario, di richiedere ulteriori elementi e chiarimenti, detta relazione contiene almeno:
- a) i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni dell'organizzazione e i risultati dei piani di sicurezza;
  - b) un resoconto dello sviluppo degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI di cui all'articolo 5, se pertinente per il soggetto che trasmette la relazione;



- c) i risultati degli audit di sicurezza interni;
- d) le osservazioni in merito alle carenze e al malfunzionamento dell'esercizio ferroviario e della gestione dell'infrastruttura che rivestono un interesse per l'ANSFISA, compresa una sintesi delle informazioni fornite dai soggetti interessati ai sensi dell'articolo 4, comma 5, lettera b);
- e) una relazione sull'applicazione dei pertinenti CSM.

### CAPO III

#### CERTIFICATO E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

##### Art. 9 (Certificato di sicurezza unico)

1. L'accesso all'infrastruttura ferroviaria è consentito solo alle imprese ferroviarie titolari del certificato di sicurezza unico.
2. Lo scopo del certificato di sicurezza unico è di fornire la prova che l'impresa ferroviaria interessata ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è 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.
3. Nella domanda di certificato di sicurezza unico, l'impresa ferroviaria precisa il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e l'area di esercizio prevista. Tale domanda è accompagnata da un fascicolo contenente le prove documentali del fatto che:
  - a) l'impresa ferroviaria abbia elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza a norma dell'articolo 8 e soddisfi i requisiti previsti da STI, CSM, CST e da altre pertinenti disposizioni normative, nonché accordi internazionali laddove esistenti, ai fini del controllo dei rischi e della prestazione di servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza;
  - b) l'impresa ferroviaria soddisfi i requisiti previsti dalle pertinenti norme nazionali notificate a norma dell'articolo 7.
4. Tutte le domande e le relative informazioni, le fasi delle pertinenti procedure e i rispettivi risultati, nonché le richieste e le decisioni della commissione di ricorso di cui all'articolo 55 del regolamento (EU) 2016/796, sono veicolate attraverso lo sportello unico (One Stop Shop - OSS) di cui all'articolo 12 di detto regolamento.
5. Al fine di rilasciare un certificato di sicurezza unico alle imprese ferroviarie che hanno un'area di esercizio in uno o più Stati membri, l'ERA:
  - a) valuta gli elementi di cui al comma 3, lettera a), e
  - b) laddove l'area d'esercizio comprenda anche il territorio italiano, trasmette senza indugio l'intero fascicolo dell'impresa ferroviaria all'ANSFISA, per una valutazione degli elementi di cui al comma 3, lettera b). A tal fine, l'ANSFISA è autorizzata a procedere a visite e ispezioni sui siti dell'impresa ferroviaria, nonché ad audit e può chiedere pertinenti informazioni complementari. L'ERA e l'ANSFISA si coordinano per l'organizzazione di tali visite, audit e ispezioni.
6. Per la parte relativa all'area di esercizio in territorio italiano, quando l'ERA non sia d'accordo con una valutazione svolta dall'ANSFISA ai sensi del comma 5, lettera b), ne informa la stessa, motivando il suo disaccordo. L'ERA e l'ANSFISA cooperano al fine di raggiungere una valutazione mutuamente accettabile e, se necessario, possono decidere di coinvolgere il richiedente.



Se non è possibile trovare un accordo entro un mese dalla data in cui l'ERA ha informato l'ANSFISA in merito al suo disaccordo, l'ERA prende una decisione definitiva, a meno che, nel solo caso di disaccordo su una valutazione negativa dell'ANSFISA, questa abbia presentato richiesta di arbitrato alla commissione di ricorso prevista all'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796. In tal caso, la commissione di ricorso decide se confermare il progetto di decisione dell'ERA entro un mese dalla richiesta dell'ANSFISA. Qualora la commissione di ricorso concordi con l'ERA, quest'ultima prende una decisione senza indugio. Qualora la commissione di ricorso concordi, invece, con la valutazione negativa dell'ANSFISA, l'ERA rilascia un certificato di sicurezza unico con un'area di esercizio che esclude le parti della rete che hanno ricevuto una valutazione negativa.

7. Entro un mese dal ricevimento da parte di ERA di una domanda di certificato di sicurezza unico, all'impresa ferroviaria è notificata la completezza del fascicolo oppure la richiesta di pertinenti informazioni supplementari, da fornire entro un termine ragionevole fissato dall'ERA stessa.

8. Qualora l'area di esercizio sia limitata al solo sistema ferroviario italiano, l'ANSFISA può rilasciare, sotto la propria responsabilità e su istanza del richiedente, un certificato di sicurezza unico. Le richieste di certificato e la relativa documentazione allegata sono redatte in lingua italiana. Per rilasciare tali certificati l'ANSFISA valuta il fascicolo in relazione a tutti gli elementi specificati al comma 3 ed applica le modalità pratiche di cui agli atti di esecuzione specificati all'articolo 10, comma 10, della direttiva (UE) 2016/798. Nell'ambito delle valutazioni, l'ANSFISA è autorizzata a procedere a visite e ispezioni sui siti dell'impresa ferroviaria, nonché ad audit. Entro un mese dal ricevimento della domanda, l'ANSFISA informa il richiedente che il fascicolo è completo oppure chiede le pertinenti informazioni complementari. Il certificato rilasciato dall'ANSFISA è altresì valido senza un'estensione dell'area di esercizio per le imprese ferroviarie che viaggiano verso le stazioni degli Stati membri confinanti con caratteristiche di rete e norme di esercizio omogenee rispetto alla rete di provenienza, quando tali stazioni sono vicine alla frontiera, a seguito della consultazione delle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. Tale consultazione può essere effettuata caso per caso o stabilita in un accordo transfrontaliero tra Stati membri o autorità nazionali preposte alla sicurezza. L'ANSFISA si assume la piena responsabilità dei certificati di sicurezza unici che rilascia. Un certificato rilasciato dall'ANSFISA a norma del presente articolo è rinnovato su richiesta dell'impresa ferroviaria a intervalli non superiori a cinque anni. Esso è aggiornato integralmente o parzialmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attività cambi in modo sostanziale. A tal fine il titolare del certificato informa senza indugio l'ANSFISA in merito ad ogni modifica rilevante delle condizioni che ne hanno consentito il rilascio. Il titolare notifica inoltre all'ANSFISA l'assunzione di nuove categorie di personale o l'acquisizione di nuove tipologie di veicoli. Per il rilascio del certificato di sicurezza l'ANSFISA applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.

9. L'ERA o, nei casi di cui al comma 8, l'ANSFISA rilascia il certificato di sicurezza unico, o informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole e prestabilito e, comunque, non oltre quattro mesi dalla presentazione da parte del richiedente di tutte le informazioni obbligatorie e di eventuali informazioni supplementari richieste. L'ANSFISA applica le modalità pratiche sulla procedura di certificazione di cui all'atto di esecuzione specificato all'articolo 10, comma 10, della direttiva (UE) 2016/798. Qualunque decisione negativa riguardo al rilascio di un certificato o all'esclusione di una parte della rete sulla base della valutazione negativa di cui al comma 6 è adeguatamente motivata. Entro un mese dal ricevimento della decisione, il richiedente può presentare all'ERA o, nei casi di cui al comma 8, all'ANSFISA, una domanda di riesame della loro decisione. L'ERA o l'ANSFISA dispongono di un termine di due mesi dalla data di ricevimento della domanda di riesame per confermare o revocare la propria decisione. Se la decisione negativa dell'ERA è confermata, il richiedente può presentare ricorso, ai sensi dell'articolo 10, comma 12, della direttiva (UE) 2016/798, dinanzi alla commissione di ricorso designata a norma dell'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796. Se la decisione negativa



dell'ANSFISA è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi all'autorità giudiziaria competente.

10. Ai fini del rilascio di un certificato di sicurezza unico aggiornato che copra l'estensione dell'area di esercizio, un richiedente presenta il fascicolo all'ERA integrato con i pertinenti documenti di cui al comma 3 concernenti l'area aggiuntiva di esercizio:

- a) qualora sia già in possesso di un certificato di sicurezza unico rilasciato dall'ERA a norma dei commi da 5 a 7 dell'articolo 10 della direttiva (UE) 2016/798 e desideri estendere la propria area di esercizio;
- b) qualora sia già in possesso di un certificato di sicurezza unico rilasciato da ANSFISA a norma del comma 8 del presente articolo e desideri estendere la propria area di esercizio ad un altro Stato membro;
- c) qualora sia già in possesso di un certificato di sicurezza unico rilasciato a norma del comma 8 dell'articolo 10 della direttiva (UE) 2016/798 e desideri estendere la propria area di esercizio in Italia. Per la valutazione di cui al comma 3, lettera b), è consultata unicamente l'ANSFISA.

11. Se l'impresa ferroviaria riceve un certificato di sicurezza unico dall'ANSFISA, e desidera estendere l'area di esercizio all'interno del territorio nazionale, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al comma 3 concernenti l'area aggiuntiva di esercizio. Attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796, presenta il fascicolo all'ANSFISA, che rilascia un certificato di sicurezza unico aggiornato che copre l'area di esercizio estesa dopo aver seguito le procedure di cui al comma 8.

12. L'ANSFISA può prescrivere la revisione dei certificati di sicurezza unici da essa rilasciati in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza.

13. L'ANSFISA viene informata dall'ERA del rilascio, rinnovo, modifica o revoca di un certificato di sicurezza unico che include aree di esercizio nel territorio italiano. Nei casi di cui al comma 8, l'ANSFISA comunica all'ERA il rilascio di certificati di sicurezza unici entro due settimane, nonché immediatamente il rinnovo, la modifica o la revoca degli stessi. A tal fine indica la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, il tipo, la portata, la validità e l'area di esercizio del certificato e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

## Art 10

*(Cooperazione tra ANSFISA, ERA e le altre autorità nazionali preposte alla sicurezza per il rilascio dei certificati di sicurezza unici)*

1. Per le attività di cui all'articolo 9, comma 5, l'ANSFISA e l'ERA concludono uno o più accordi di cooperazione a norma dell'articolo 76 del regolamento (UE) 2016/796, prima che l'ERA svolga i compiti di certificazione in conformità all'articolo 31, comma 3, della direttiva (UE) 2016/798. Gli accordi di cooperazione sono accordi specifici o accordi quadro e possono coinvolgere anche una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza.

2. Gli accordi di cooperazione contengono una descrizione dettagliata dei compiti e delle condizioni per i risultati da ottenere, i limiti di tempo per la loro realizzazione e una ripartizione delle tariffe. Possono includere altresì specifiche disposizioni sulla cooperazione nel caso di reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche, al fine di ridurre gli oneri e i costi amministrativi a carico del richiedente.



## Art. 11

### *(Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura)*

1. Per poter gestire e far funzionare un'infrastruttura ferroviaria, ogni gestore dell'infrastruttura deve ottenere un'autorizzazione di sicurezza dall'ANSFISA. Le richieste e la relativa documentazione allegata sono redatte in lingua italiana. L'ANSFISA definisce i requisiti delle autorizzazioni di sicurezza e i documenti prescritti sotto forma di linee guida per la compilazione della domanda.
2. L'autorizzazione di sicurezza attesta l'approvazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 8, e 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. Tale autorizzazione può contenere limitazioni ovvero prescrizioni per parti limitate dell'infrastruttura.
3. L'autorizzazione di sicurezza ha una validità di cinque anni e può essere rinnovata su richiesta del gestore dell'infrastruttura. Essa è aggiornata integralmente o parzialmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali ai sottosistemi infrastruttura, segnalamento od energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Il gestore dell'infrastruttura informa senza indugio l'ANSFISA in merito ad ogni modifica apportata.
4. L'ANSFISA può prescrivere la revisione dell'autorizzazione di sicurezza in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza. Inoltre, se ritiene che il titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'ANSFISA revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione.
5. L'ANSFISA decide in merito a una domanda di autorizzazione di sicurezza senza indugio e in ogni caso entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni prescritte e delle informazioni supplementari richieste che sono state presentate dal richiedente.
6. L'ANSFISA notifica all'ERA, senza indugio e in ogni caso entro due settimane, il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca delle autorizzazioni di sicurezza. La notifica riporta la denominazione e la sede del gestore dell'infrastruttura, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e il periodo di validità dell'autorizzazione di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.
7. Nel caso di infrastrutture transfrontaliere, l'ANSFISA coopera con le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza ai fini del rilascio delle autorizzazioni di sicurezza, anche nel rispetto di eventuali accordi cogenti tra Stati ed autorità nazionali.
8. Per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza l'ANSFISA applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.

## Art. 12

### *(Accesso alle strutture di formazione)*

1. L'ANSFISA provvede 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. I servizi di formazione comprendono la formazione relativa alla necessaria conoscenza delle linee, alle regole e procedure d'esercizio, al sistema di controllo-comando e segnalamento ed alle procedure d'emergenza applicate sulle linee. Qualora i servizi di



formazione non includano esami e il rilascio di certificati, l'ANSFISA provvede affinché il personale delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura abbiano accesso alle procedure per il rilascio dei certificati. L'ANSFISA provvede affinché i servizi di formazione soddisfino i requisiti contenuti rispettivamente nella direttiva 2007/59/CE, nelle STI o nelle norme nazionali di cui all'articolo 7, comma 3, lettera e) del presente decreto.

2. L'ANSFISA provvede al riconoscimento delle strutture di formazione e vigila sulla loro attività. Nel caso in cui le strutture di formazione siano accessibili soltanto attraverso un'unica impresa ferroviaria o un unico gestore dell'infrastruttura, l'ANSFISA provvede affinché le altre imprese ferroviarie vi possano accedere ad un prezzo ragionevole e non discriminatorio, che sia proporzionato ai costi e che possa includere un margine di profitto.

3. All'atto dell'assunzione di nuovi macchinisti, personale viaggiante e personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura possono tener conto, anche sulla base di quanto stabilito dall'ANSFISA, della formazione, delle qualifiche e dell'esperienza acquisite dagli stessi in precedenza presso altre imprese ferroviarie. A tal fine, detto personale ha diritto ad avere accesso, ottenere copia e trasmettere tutti i documenti che ne certifichino la formazione, le qualifiche e l'esperienza.

4. Ogni impresa ferroviaria e ogni gestore dell'infrastruttura è responsabile del livello di formazione e delle qualifiche del proprio personale incaricato di attività di sicurezza essenziali.

#### Art. 13

##### *(Manutenzione dei veicoli)*

1. A ciascun veicolo, prima dell'utilizzo sulla rete, è assegnato dal detentore un soggetto responsabile della manutenzione (Entity in Charge of Maintenance - ECM) e tale soggetto è registrato nel registro dei veicoli conformemente all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797.

2. Fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura per il funzionamento sicuro di un treno quale prevista nell'articolo 4, il soggetto responsabile della manutenzione assicura che i veicoli della cui manutenzione è responsabile siano in condizioni sicure per la circolazione. A tal fine, l'ECM pone in essere un sistema di manutenzione per tali veicoli, mediante il quale:

a) assicura che i veicoli siano mantenuti in conformità al dossier di manutenzione di ciascun veicolo e ai requisiti in vigore, incluse le norme in materia di manutenzione e le disposizioni delle STI pertinenti;

b) mette in atto i necessari metodi di valutazione del rischio definiti nei pertinenti CSM, ove appropriato cooperando con altri soggetti;

c) provvede affinché le proprie imprese appaltatrici attuino misure di controllo del rischio attraverso l'applicazione dei CSM per il monitoraggio di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/798 e affinché ciò sia stabilito in accordi contrattuali di cui è data comunicazione su richiesta dell'ERA o dell'ANSFISA;

d) assicura la tracciabilità delle attività di manutenzione.

3. Il sistema di manutenzione è composto dalle seguenti funzioni:

a) la funzione di "gestione", per supervisionare e coordinare le funzioni di manutenzione di cui alle lettere da b) a d) e assicurare lo stato di sicurezza del veicolo nel sistema ferroviario;



b) la funzione di “sviluppo della manutenzione”, per gestire la documentazione relativa alla manutenzione, inclusa la gestione della configurazione, sulla base dei dati di progetto e di esercizio, così come delle prestazioni e dell’esperienza maturata;

c) la funzione di “gestione della manutenzione della flotta”, per gestire la rimozione dall’esercizio del veicolo che è sottoposto a manutenzione e il suo ritorno in esercizio dopo la manutenzione;

d) la funzione di “esecuzione della manutenzione”, per eseguire la necessaria manutenzione tecnica di un veicolo o di parti di esso, inclusa la documentazione relativa alla re-immissione in servizio.

4. Il soggetto responsabile della manutenzione assicura che tutte le funzioni di cui alle lettere da a) a d) siano conformi ai requisiti e ai criteri di valutazione di cui all’allegato III ed effettua esso stesso la funzione di gestione, fatta salva la possibilità di esternalizzare le funzioni di manutenzione di cui alle lettere da b) a d), o loro parti, ad altri enti appaltanti, tra cui le officine di manutenzione.

5. Le officine di manutenzione applicano le sezioni pertinenti dell’allegato III, identificate negli atti di esecuzione adottati a norma dell’articolo 14, comma 8, lettera a), della direttiva (UE) 2016/798, che corrispondono a funzioni e attività che dovranno essere certificate.

6. Nel caso di carri merci, e dopo l’adozione degli atti di esecuzione di cui all’articolo 14, comma 8, lettera b), della direttiva (UE) 2016/798, nel caso di altri veicoli, ciascun soggetto responsabile della manutenzione svolge la propria attività a seguito del rilascio di apposito certificato (certificato ECM), valido in tutta l’Unione europea, da parte di un organismo accreditato o riconosciuto o da un’autorità nazionale preposta alla sicurezza, nel rispetto delle seguenti condizioni:

a) i processi di accreditamento e di riconoscimento dei processi di certificazione si basano su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità;

b) il sistema di certificazione fornisce la prova che il soggetto responsabile della manutenzione ha posto in essere il sistema di manutenzione per assicurare la circolazione in condizioni di sicurezza dei veicoli della cui manutenzione è responsabile;

c) la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione è basata su una valutazione della capacità dello stesso di soddisfare i pertinenti requisiti e criteri di valutazione di cui all’allegato III e di applicarli in modo coerente. Esso comprende un sistema di supervisione per garantire l’ininterrotta conformità ai requisiti e ai criteri di valutazione summenzionati dopo il rilascio del certificato ECM;

d) la certificazione delle officine di manutenzione si basa sul rispetto delle pertinenti sezioni dell’allegato III applicate alle corrispondenti funzioni e attività che dovranno essere certificate.

7. Ove il soggetto responsabile della manutenzione sia un’impresa ferroviaria o un gestore dell’infrastruttura, il rispetto delle condizioni di cui al comma 6 può essere verificato dall’ANSFISA nel corso dei procedimenti di cui agli articoli 9 o 11 e annotato sui certificati rilasciati in base ai medesimi articoli.

8. Le attività connesse con la valutazione del rischio di cui al comma 2, lettere b) e c), e quelle previste dall’articolo 8, comma 3, lettera e), svolte ai sensi del regolamento (UE) n. 402/2013 e successive modifiche, nonché le attività di cui al precedente comma 6, svolte ai sensi del regolamento (UE) n. 445/2011, sono effettuate da organismi di valutazione della conformità accreditati ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008. L’Ente Unico nazionale di accreditamento svolge le attività periodiche di verifica del mantenimento dei requisiti da parte di detti organismi.

9. Entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoscrive con ANSFISA e l’Ente Unico nazionale di accreditamento



una o più convenzioni per disciplinare i procedimenti amministrativi e le attività di cui al comma 8, garantendo competenza, imparzialità, uniformità ed indipendenza. Con l'obiettivo di disporre di personale competente per garantire l'adeguata esecuzione dei compiti affidatigli, l'Ente Unico nazionale di accreditamento utilizza anche le competenze specifiche del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e dell'ANSFISA, facendone richiesta alle rispettive Amministrazioni.

10. Gli oneri derivanti dall'espletamento delle suddette attività sono a carico degli organismi di valutazione della conformità.

#### **Art. 14**

*(Deroghe al sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione)*

1. L'ANSFISA può identificare il soggetto responsabile della manutenzione, mediante misure alternative in deroga a quanto previsto dall'articolo 13 nei seguenti casi:

- a) veicoli registrati in un Paese terzo e mantenuti a norma del diritto di tale Paese;
- b) veicoli utilizzati su reti o linee il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione e per il quale il soddisfacimento dei requisiti di cui all'articolo 13, comma 2, è garantito da accordi internazionali con Paesi terzi;
- c) carri merci e carrozze passeggeri in uso condiviso con Paesi terzi il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione;
- d) attrezzature militari e trasporti speciali che necessitano di un'autorizzazione specifica dell'ANSFISA prima della loro messa in servizio. In tal caso sono concesse deroghe per periodi non superiori ai cinque anni.

2. Le misure alternative di cui al comma 1 sono attuate mediante specifiche deroghe concesse dall'ANSFISA o dall'ERA all'atto della registrazione dei veicoli a norma dell'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797, per quanto riguarda l'identificazione del soggetto responsabile della manutenzione, ovvero al momento del rilascio di certificati di sicurezza unici e di autorizzazioni di sicurezza a imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura a norma degli articoli 9 e 11, per quanto riguarda l'identificazione o la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione.

3. Le deroghe di cui al comma 2 sono identificate e motivate nella relazione annuale di cui all'articolo 19.

### **CAPO IV**

#### **AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI (ANSFISA)**

#### **Art. 15**

*(Principi che regolano l'attività e il funzionamento dell'ANSFISA)*

1. Nei limiti della propria dotazione organica, il funzionamento dell'ANSFISA, per le funzioni in ambito ferroviario è assicurato anche con l'utilizzazione di un numero non superiore a dodici unità di personale proveniente dai ruoli del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, in regime di comando, in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità ed esperienza necessari per l'espletamento delle funzioni assegnate.



2. L'ANSFISA utilizza anche gli immobili precedentemente in uso da parte di ANSF, con contratti, convenzioni e accordi stipulati ai sensi del decreto legislativo n. 162 del 2007. Al funzionamento dell'ANSFISA si provvede anche nei limiti delle seguenti risorse:

- a) le entrate proprie, costituite dai proventi derivanti dall'esercizio delle attività dirette di servizio previste dal presente decreto e dagli introiti previsti nel proprio regolamento. Tali entrate sono riscosse direttamente dall'ANSFISA e vengono destinate all'implementazione delle attività e delle dotazioni istituzionali;
- b) l'incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie ai gestori dell'infrastruttura, dalla data di entrata in vigore del presente decreto. I gestori delle infrastrutture erogano all'ANSFISA l'importo corrispondente al suddetto incremento dei canoni in due rate semestrali, nei mesi di maggio e novembre, sulla base della programmazione annuale dei traffici. Con la prima rata dell'anno successivo viene conguagliato l'importo relativo all'esatto consuntivo dell'anno precedente. Entro il 28 febbraio di ciascun anno, i gestori presentano ad ANSFISA la dichiarazione dei pagamenti previsti per l'anno corrente e per i due anni successivi;
- c) per le reti per le quali non è previsto un canone di accesso, ANSFISA fissa i criteri in base ai quali gli esercenti corrispondono gli importi alla medesima a copertura degli oneri per i servizi resi;
- d) uno stanziamento pari a euro 5.686.476 per l'anno 2019 e euro 7.686.476 a decorrere dall'anno 2020, iscritto su apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### Art. 16

##### *(Compiti in ambito ferroviario dell'ANSFISA)*

1. L'ANSFISA, coerentemente con quanto previsto dall'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, è preposta alla sicurezza del sistema ferroviario italiano, ha poteri di regolamentazione tecnica di settore e detta, in conformità con le disposizioni dell'Unione e con quelle assunte dall'ERA, i principi e i criteri per la sicurezza del sistema ferroviario, operando con indipendenza di giudizio e di valutazione, nel rispetto della normativa dell'Unione e nazionale in materia. L'ANSFISA è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente o appaltante e qualsiasi soggetto che aggiudica appalti pubblici di servizi e promuove il miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario tenendo conto in modo organico dell'integrazione di tutti i sottosistemi coinvolti nella realizzazione e nella gestione della sicurezza ferroviaria.

2. Con specifico riferimento al settore ferroviario, l'ANSFISA, tenuto conto di quanto stabilito dall'articolo 7, comma 3, è incaricata di svolgere 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, anche su proposta motivata dei soggetti di cui all'articolo 4, 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, in coerenza con il quadro normativo nazionale di cui alla lettera a);
- 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 nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca delle autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo a norma dell'articolo 21, comma 5, della direttiva (UE) 2016/797 e delle autorizzazioni del tipo di veicoli a norma dell'articolo 24 di detta direttiva;
- 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 rilasciati a norma dell'articolo 10, comma 5, della direttiva (UE) 2016/798;
- l) rinnovare, modificare e revocare i certificati di sicurezza unici da essa rilasciati a norma dell'articolo 9, comma 8;
- m) rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni di sicurezza rilasciate a norma dell'articolo 11;
- n) garantire la supervisione delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 17;
- o) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le licenze di conduzione treni a norma del decreto legislativo n. 247/2010;
- 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 da normativa vigente, dandone comunicazione a tutti i soggetti interessati;
- q) verificare che l'applicazione delle disposizioni e 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, 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, istituiti a norma degli articoli 47 e 49 della direttiva (UE) 2016/797, siano complete e aggiornate;
- 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 od autorità competente;

z) impartire, ai gestori delle infrastrutture, alle imprese ferroviarie, e se del caso agli altri soggetti di cui all'articolo 4, 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 di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128, per le ferrovie turistiche e vigilare sulla sicurezza nel rispetto di quanto da essa stessa stabilito ai sensi degli articoli 6 e 7 della medesima legge e del presente decreto;

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 di cui al Capo VI. A tal fine, l'ANSFISA valuta 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. Inoltre, con atti propri da emanare entro il 30 giugno 2019, l'ANSFISA disciplina per tali reti:

1. le modalità per ottenere da parte dei soggetti che operano sull'infrastruttura il necessario certificato di cui al Capo VI per lo svolgimento delle proprie funzioni;
2. le modalità applicative degli articoli 6, 8, 13 e 17, tenendo conto dei soggetti che vi operano, delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei veicoli e del tipo di esercizio;
3. le modalità applicative dei pertinenti CSM di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798;
4. tutti gli aspetti legati all'ottenimento dell'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali e dei veicoli di cui al Capo VI;
5. le abilitazioni del personale con mansioni di sicurezza;
6. i principi di sicurezza e gli standard tecnici applicabili su tali reti,;
7. le modalità di registrazione dei veicoli in un apposito registro informatico;

cc) riconoscere gli Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF) definiti all'articolo 3, lettera rr);

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 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.

3. Per lo svolgimento dei compiti di cui al comma 2, che comunque non possono essere trasferiti o appaltati ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o soggetto appaltante, l'ANSFISA può chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di gestori delle infrastrutture e imprese ferroviarie o altri organismi qualificati. Gli eventuali costi derivanti rientrano nelle spese di funzionamento dell'ANSFISA.

4. L'ANSFISA, per l'assolvimento dei propri compiti, può condurre le ispezioni, gli audit e le indagini che dovesse ritenere necessarie e accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, nonché, ove necessario, dei soggetti di cui all'articolo 4. Tale attività può essere svolta congiuntamente a personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, all'uopo designato, ferme restando le rispettive competenze e responsabilità. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti disciplina, con



proprio decreto, il rilascio al personale dell'ANSFISA e del Ministero di un documento che garantisce l'accesso incondizionato all'infrastruttura, agli impianti e ai veicoli. Detto documento non costituisce titolo di viaggio ed è utilizzato durante le suddette attività.

5. L'ANSFISA collabora con le istituzioni e le autorità pubbliche, comprese quelle preposte alla regolazione economica del settore.

#### **Art. 17** *(Supervisione)*

1. L'ANSFISA vigila sul rispetto, da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, dell'obbligo permanente di usare un sistema di gestione della sicurezza, di cui all'articolo 8. A tal fine e per la supervisione di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/798, l'ANSFISA applica i principi enunciati nel pertinente CSM provvedendo affinché le attività di supervisione comprendano, in particolare, la verifica dell'applicazione, da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, del sistema di gestione della sicurezza, per monitorarne l'efficacia, di singoli elementi o di elementi parziali del sistema di gestione della sicurezza, fra cui le attività operative, i servizi di manutenzione, la fornitura di materiale e il ricorso a imprese appaltatrici, per monitorarne l'efficacia, nonché dei pertinenti CSM di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798. Le relative attività di supervisione si applicano anche ai soggetti responsabili delle manutenzioni, nel caso in cui questi siano anche imprese ferroviarie o gestori infrastruttura.

2. Almeno due mesi prima dell'inizio di qualsiasi nuova attività di trasporto ferroviario, le imprese ferroviarie ne informano l'ANSFISA per consentire a quest'ultima di pianificare le attività di supervisione. Le imprese ferroviarie forniscono inoltre una ripartizione delle categorie di personale e dei tipi di veicoli.

3. Il titolare di un certificato di sicurezza unico informa senza indugio l'ANSFISA in merito ad ogni modifica rilevante rispetto alle informazioni che hanno portato al rilascio del certificato stesso.

4. Il monitoraggio del rispetto delle norme applicabili relative all'orario di lavoro, ai tempi di guida e di riposo dei macchinisti è garantito dalle competenti strutture territoriali del Ministero del lavoro e delle politiche sociali che cooperano con l'ANSFISA al fine di consentire a quest'ultima di svolgere il proprio ruolo di supervisione della sicurezza ferroviaria.

5. Se l'ANSFISA constata che il titolare di un certificato di sicurezza unico non soddisfa più le condizioni per la certificazione, chiede all'ERA di limitare o revocare tale certificato. Tutte le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza sono informate immediatamente dall'ERA che, se decide di limitare o revocare il certificato di sicurezza unico, invia la propria motivata decisione. In caso di disaccordo tra l'ERA e l'ANSFISA si applica la procedura di arbitrato di cui all'articolo 9, comma 6. Se da questa risulta che il certificato di sicurezza unico non è né limitato né revocato le misure di sicurezza temporanee di cui al comma 6 sono sospese. Qualora sia stata l'ANSFISA a rilasciare il certificato di sicurezza unico a norma dell'articolo 9, comma 8, essa può limitare o revocare detto certificato motivando la propria decisione e informandone l'ERA. Il soggetto al quale l'ERA o l'ANSFISA abbiano limitato o revocato il certificato, ha il diritto di proporre ricorso a norma dell'articolo 9, comma 9.

6. Se, durante le attività di supervisione, l'ANSFISA individua un rischio grave per la sicurezza può in qualsiasi momento disporre misure di sicurezza temporanee, anche limitando o sospendendo immediatamente le relative operazioni. Se il certificato di sicurezza unico è stato rilasciato dall'ERA, l'ANSFISA la informa immediatamente e fornisce le prove a sostegno della sua decisione. Se l'ERA riscontra che il titolare di un certificato non soddisfa più le condizioni di



certificazione limita o revoca immediatamente tale certificato. Se l'ERA riscontra che le misure applicate dall'ANSFISA sono sproporzionate può chiederle di revocare o di adattare tali misure. L'ERA e l'ANSFISA cooperano al fine di raggiungere una valutazione mutuamente accettabile e se necessario coinvolgono anche l'impresa ferroviaria nel processo. Qualora quest'ultima procedura fallisca le misure temporanee poste in essere dall'ANSFISA restano in vigore. La decisione dell'ANSFISA concernente le misure di sicurezza temporanee è soggetta a sindacato giurisdizionale ai sensi dell'articolo 18, comma 4. Se la durata di una misura di sicurezza temporanea è superiore a tre mesi, l'ANSFISA chiede all'ERA di limitare o revocare il certificato di sicurezza unico e si applica la procedura di cui al comma 5.

7. L'ANSFISA sottopone a supervisione i sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra, e ne controlla la conformità con i requisiti essenziali. Se ritiene che il gestore dell'infrastruttura titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'ANSFISA limita o revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione. In caso di infrastrutture transfrontaliere, l'ANSFISA realizza le proprie attività di supervisione in cooperazione con le altre autorità nazionali preposte alla sicurezza competenti.

8. Nel sottoporre a supervisione l'efficacia dei sistemi di gestione della sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, l'ANSFISA può tener conto delle prestazioni in termini di sicurezza dei soggetti di cui all'articolo 4, comma 4 del presente decreto e, se del caso, dei centri di formazione di cui al decreto legislativo n. 247/2010, nella misura in cui le loro attività abbiano un impatto sulla sicurezza ferroviaria. Il presente comma si applica fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 4, comma 3, del presente decreto.

9. Nel caso in cui un'impresa ferroviaria eserciti la sua attività in più Stati membri, l'ANSFISA coopera con le autorità nazionali preposte alla sicurezza coinvolte per coordinare le proprie attività di supervisione, al fine di garantire la condivisione di informazioni essenziali sull'impresa ferroviaria in questione, in particolare per quanto riguarda i rischi noti e le prestazioni della stessa in materia di sicurezza. L'ANSFISA comunica tali informazioni anche ad altre pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza e all'ERA se constata che l'impresa ferroviaria non adotta le necessarie misure di controllo del rischio. Tale cooperazione garantisce che l'attività di supervisione abbia una copertura sufficiente e che siano evitate duplicazioni delle ispezioni e degli audit. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza coinvolte possono elaborare insieme un piano di supervisione congiunto al fine di assicurare che gli audit e le altre ispezioni siano effettuati regolarmente, tenendo conto del tipo e della portata delle attività di trasporto in ciascuno degli Stati membri interessati.

10. L'ANSFISA può inviare notifiche al fine di richiamare i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, in caso di non conformità agli obblighi di cui al comma 1.

11. L'ANSFISA utilizza le informazioni raccolte dall'ERA durante la propria valutazione del fascicolo di cui all'articolo 10, comma 5, lettera a), della direttiva (UE) 2016/798, ai fini della supervisione di un'impresa ferroviaria dopo il rilascio del certificato di sicurezza unico nonché quelle raccolte durante la procedura di autorizzazione di sicurezza a norma dell'articolo 11, ai fini della supervisione del gestore dell'infrastruttura.

12. Ai fini del rinnovo dei certificati di sicurezza unico rilasciati a norma dell'articolo 9, comma 8, e delle autorizzazioni di sicurezza, l'ANSFISA utilizza le informazioni raccolte durante le attività di supervisione.

13. L'ANSFISA collabora con l'ERA al fine di adottare disposizioni necessarie per coordinare e garantire lo scambio di tutte le informazioni di cui ai commi 10, 11 e 12.



## Art. 18

*(Principi che regolano le decisioni)*

1. L'ANSFISA svolge i propri compiti in modo non discriminatorio e trasparente, acquisendo il parere delle parti interessate e motivando le proprie decisioni.
2. L'ANSFISA risponde entro 30 giorni a tutte le richieste dei soggetti del sistema ferroviario, comunica le proprie richieste senza indugio ai medesimi soggetti e adotta tutte le proprie decisioni nei quattro mesi successivi alla trasmissione da parte del richiedente di tutte le informazioni pertinenti.
3. L'ANSFISA consulta tutti i soggetti e le parti interessate, compresi i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie, i fabbricanti, i fornitori di servizi di manutenzione, gli utenti e i rappresentanti del personale.
4. Le decisioni dell'ANSFISA sono soggette a sindacato giurisdizionale di fronte all'autorità giudiziaria competente.
5. L'ANSFISA avvia e promuove attività di cooperazione con le omologhe autorità nazionali preposte alla sicurezza, in particolare nell'ambito della rete istituita dall'ERA, al fine di armonizzare i loro criteri decisionali in tutta l'Unione.

## Art. 19

*(Relazione annuale)*

1. 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.
2. La relazione di cui al comma 1 rende conto dei seguenti aspetti:
  - a) evoluzione della sicurezza ferroviaria, compresa una sintesi a livello nazionale dei CSI, a norma dell'articolo 5, comma 1;
  - b) modifiche sostanziali apportate intervenute nella legislazione e nella regolamentazione nazionale in materia di sicurezza ferroviaria, rappresentando, nel rispetto delle norme sulla produzione delle fonti, l'eventuale esigenza di apportare modifiche legislative e regolamentari nel settore di competenza;
  - c) evoluzione della certificazione di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza;
  - d) risultati e esperienza acquisita in relazione alla supervisione dell'attività dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, compresi il numero e l'esito delle ispezioni e degli audit;
  - e) deroghe decise a norma dell'articolo 14;
  - f) esperienza acquisita dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura nell'applicare i pertinenti CSM.
3. Con riferimento alle reti isolate dal punto di vista funzionale di cui all'articolo 2, comma 4, l'ANSFISA pubblica annualmente una relazione sulle attività svolte nell'anno precedente, e la trasmette, entro il 30 settembre, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale relazione contiene quantomeno informazioni circa l'evoluzione della sicurezza ferroviaria, delle certificazioni e delle autorizzazioni di cui al Capo VI, nonché i risultati e l'esperienza acquisita in relazione alla



supervisione dell'attività dei soggetti che operano su tali reti, compresi il numero e l'esito delle ispezioni e degli audit.

4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 30 novembre di ogni anno, trasmette al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Parlamento la relazione sull'attività svolta dall'ANSFISA, relativamente all'anno precedente.

## CAPO V

### INDAGINI SUGLI INCIDENTI E SUGLI INCONVENIENTI

#### Art. 20

*(Organismo investigativo nazionale, National Investigation Body – NIB)*

1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti opera l'Organismo investigativo nazionale, di seguito "Organismo investigativo", costituito dalla Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime prevista dal vigente regolamento di organizzazione dello stesso Ministero. Al fine di garantirne la piena autonomia funzionale, l'Organismo investigativo è posto alle dirette dipendenze del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e non rientra tra gli uffici di diretta collaborazione.

2. L'Organismo investigativo assolve ai propri compiti in piena autonomia funzionale, organizzativa e contabile, con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. L'Organismo investigativo, al quale è preposto quale responsabile il dirigente di livello generale della Direzione generale di cui al comma 1, si articola in un numero massimo di tre uffici di livello dirigenziale non generale. L'Organismo investigativo è indipendente dall'ANSFISA, da qualsiasi gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria, organismo preposto alla determinazione dei diritti, organismo preposto alla ripartizione delle capacità e organismo di valutazione della conformità, qualsiasi ente di regolamentazione delle ferrovie, nonché da qualsiasi altro soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con i compiti assegnati all'Organismo investigativo. Gli investigatori incaricati sono dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed esperti esterni designati dall'Organismo investigativo e godono delle garanzie di indipendenza necessarie, disciplinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze

3. L'ANSFISA, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie hanno l'obbligo di segnalare immediatamente all'Organismo investigativo, tutti gli incidenti e inconvenienti che si verificano nel sistema ferroviario e di fornire tutte le informazioni disponibili. Ove ne ricorrano i presupposti, le segnalazioni sono aggiornate non appena diventino disponibili le informazioni mancanti. Nelle ventiquattro ore successive essi provvedono inoltre a dar seguito alla segnalazione con un sommario rapporto descrittivo dell'incidente o dell'inconveniente. Sulla base delle segnalazioni ricevute relative ad un incidente o un inconveniente, l'Organismo investigativo valuta se avviare l'indagine entro due mesi dal ricevimento della segnalazione, nominando gli investigatori preposti all'indagine medesima.

4. Oltre ai compiti assegnatigli dal presente decreto, l'Organismo investigativo può indagare su incidenti e inconvenienti ferroviari diversi da quelli indicati nell'articolo 21 oppure su eventi sui sistemi di trasporto ad impianti fissi diversi dagli incidenti e inconvenienti ferroviari.

5. Ai sensi dell'art. 15-ter, comma 4, del decreto legislativo 16 ottobre 2017, n. 148, come modificato dalla legge di conversione 4 dicembre 2017, n. 172, l'Organismo investigativo provvede ad effettuare le investigazioni anche sugli incidenti occorsi sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario e adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani,



nonché sugli incidenti che si verificano sui sistemi di trasporto ad impianti fissi, applicando i criteri e le procedure di investigazione definiti al presente Capo.

6. Ferme restando le specifiche competenze del Nucleo investigativo antincendi del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco, l'Organismo investigativo può avvalersi anche dei corpi tecnici dello Stato e di altre organizzazioni specializzate, sulla base di apposite convenzioni. Inoltre, se necessario e purché non ne sia compromessa l'indipendenza, può richiedere l'assistenza degli organismi investigativi di altri Stati membri o dell'ERA, per consulenza o ispezioni tecniche, analisi o valutazioni.

7. L'Organismo investigativo istituisce, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, un elenco di esperti in materia di tecnica e normativa ferroviaria indipendenti dai gestori dell'infrastruttura, dalle imprese ferroviarie e dall'ANSFISA, anche esterni all'Amministrazione, che, in caso di incidenti, incidenti gravi e inconvenienti, possano essere individuati per svolgere il ruolo di Investigatori Incaricati. Gli esperti esterni possono provenire dall'Università, dal Genio ferroviario o avere maturato esperienze specifiche quali dipendenti non più in servizio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di imprese ferroviarie, gestori delle infrastrutture, aziende costruttrici, soggetti responsabili della manutenzione od organismi di valutazione della conformità. Al fine di poter garantire l'accesso alle migliori e più alte specializzazioni, l'incarico di investigatore è compatibile col regime di tempo pieno eventualmente svolto dagli esperti nella loro attività principale. L'incarico di investigatore agli esperti esterni è conferito previa verifica dei requisiti previsti dall'art. 53 del decreto legislativo n. 165/2001 e successive modificazioni, e dal decreto legislativo n. 39/2013, per quanto attiene l'assenza di conflitto di interesse, l'inconferibilità e l'incompatibilità connessi all'incarico assegnato.

8. L'Organismo investigativo procede con gli organismi analoghi degli altri Stati membri ad un attivo scambio di opinioni e di esperienze al fine di sviluppare metodi investigativi comuni, elaborare principi comuni di sorveglianza sull'attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza e di adeguamento al progresso tecnico e scientifico. L'Organismo investigativo partecipa alle attività degli organismi di coordinamento europei e, nei limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio, a seminari tecnici e conferenze di settore nazionali e internazionali. Con il sostegno dell'ERA, collabora inoltre, alla definizione del programma di valutazione di cui all'articolo 38, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796, e vi partecipa in modo da monitorarne l'efficacia e l'indipendenza. L'Organismo investigativo pubblica sulla propria pagina del sito web del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il programma comune di valutazione ed i relativi criteri di revisione e una relazione annuale sul programma, in cui siano messi in evidenza i punti di forza individuati e le proposte di miglioramento. Le relazioni sulla valutazione *inter pares* sono fornite a tutti gli organismi investigativi e all'ERA, secondo le modalità definite nel programma stesso. Tali relazioni sono pubblicate su base volontaria.

## Art.21

### (Obbligo di indagine)

1. L'Organismo investigativo, a seguito di incidenti gravi, svolge indagini con l'obiettivo di migliorare la sicurezza ferroviaria e la prevenzione di incidenti nel sistema ferroviario italiano.

2. Oltre che sugli incidenti gravi, l'Organismo investigativo può indagare sugli incidenti e sugli inconvenienti che, in simili circostanze, avrebbero potuto determinare incidenti gravi, tra cui in particolare guasti tecnici ai sottosistemi di natura strutturale o ai componenti di interoperabilità del sistema ferroviario italiano. L'Organismo investigativo decide se indagare in merito ad un siffatto incidente o inconveniente tenendo conto dei seguenti elementi:

a) gravità dell'incidente o inconveniente;



- b) riconducibilità ad una serie di altri incidenti o inconvenienti pertinenti al sistema nel suo complesso;
- c) impatto dell'evento sulla sicurezza ferroviaria;
- d) richieste dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dell'ANSFISA o delle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. La portata delle indagini e le procedure da seguire sono stabilite dall'Organismo investigativo, tenendo conto degli articoli 22 e 23 ed in funzione delle conclusioni che esso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza.

4. L'indagine non è sostitutiva di quelle che potrebbero essere svolte in merito dall'Autorità giudiziaria e non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità.

## Art.22

### *(Disciplina del procedimento dell'indagine)*

1. Gli investigatori incaricati di un'indagine svolgono il proprio compito nel modo più efficiente e nel più breve tempo possibile e agiscono, nei limiti del proprio mandato, in qualità di pubblici ufficiali, conducendo l'indagine in modo indipendente rispetto ad ogni eventuale inchiesta relativa a procedimenti penali pendenti sui medesimi fatti. L'attività degli investigatori è svolta in collaborazione con quella della polizia giudiziaria per acquisire la notizia di reato e assicurare le fonti di prova, secondo quanto stabilito dal codice di procedura penale. Ferme restando le disposizioni di cui al comma 2, ai soli fini dell'indagine, gli investigatori possono accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, nonché, ove necessario, dei soggetti di cui all'articolo 4. Con successivo atto dell'Organismo investigativo è disciplinato il rilascio agli investigatori incaricati di un documento che garantisce ad essi l'accesso all'infrastruttura, agli impianti e ai veicoli, specificandone le modalità.

2. Nei casi in cui l'Autorità giudiziaria avvia un procedimento a seguito di un evento nel quale si ravvisino ipotesi di reato, la stessa Autorità autorizza gli investigatori incaricati a svolgere i compiti di cui al presente comma, assicurando la piena collaborazione tra gli investigatori incaricati dall'Organismo e le Autorità responsabili delle inchieste giudiziarie. Gli investigatori possono, previa espressa autorizzazione dell'Autorità giudiziaria procedente, accedere tempestivamente alle informazioni e alle prove pertinenti per l'indagine nelle modalità e nei limiti indicati dalla stessa Autorità giudiziaria. In particolare, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente, è consentito agli investigatori autorizzati a:

- a) accedere immediatamente al luogo dell'incidente o dell'inconveniente nonché al materiale rotabile coinvolto, alla relativa infrastruttura e agli impianti di segnalamento e di controllo del traffico;
- b) ottenere immediatamente un elenco degli indizi e la rimozione sotto controllo di rottami, impianti o componenti dell'infrastruttura a fini di esame o di analisi;
- c) acquisire senza limitazioni, ed utilizzare, il contenuto dei registratori di bordo e delle apparecchiature di registrazione dei messaggi verbali e la registrazione dei dati di funzionamento del sistema di segnalamento e controllo del traffico;
- d) accedere ai risultati dell'esame dei corpi delle vittime;
- e) accedere ai risultati dell'esame del personale viaggiante e di ogni altro componente del personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente;



f) sentire il personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente e altri testimoni, garantendo la riservatezza dell'identità;

g) accedere a qualsiasi informazione o registrazione pertinente in possesso del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie e dei soggetti responsabili della manutenzione interessati, nonché dell'ANSFISA.

3. Ove l'Autorità giudiziaria abbia sequestrato eventuali prove, gli investigatori incaricati possono accedere a tali prove e possono utilizzarle nel rispetto degli obblighi di riservatezza previsti dal diritto nazionale e dell'Unione europea. A tal fine, l'autorizzazione di cui al comma 2 è rilasciata dal pubblico ministero nel corso delle indagini preliminari e dal giudice procedente, al termine delle stesse indagini. L'esercizio delle attività e dei poteri degli investigatori incaricati non ostacola l'indagine giudiziaria. Se l'esame o l'analisi di alcuni elementi di prova materiale rischia di modificare, alterare o distruggere tali elementi probatori, per essi è richiesto il preventivo accordo tra l'Autorità giudiziaria competente e gli investigatori incaricati. A tale fine, specifici accordi possono essere conclusi tra l'Organismo investigativo e l'Autorità giudiziaria per disciplinare gli aspetti riguardanti l'utilizzo e lo scambio di informazioni nonché le attività di cui al comma 2, nel rispetto della reciproca indipendenza.

4. Allorché l'indagine interessa veicoli autorizzati dall'ERA o imprese ferroviarie certificate dalla stessa, l'Organismo investigativo può richiedere all'ERA tutte le informazioni, le spiegazioni e le registrazioni che ritiene opportune.

#### Art. 23

##### *(Procedura investigativa)*

1. L'Organismo investigativo compie indagini sugli incidenti e inconvenienti avvenuti nel territorio nazionale sui sistemi e sulle reti che rientrano nelle proprie competenze. Qualora non sia possibile stabilire in quale Stato membro si sia verificato l'incidente o l'inconveniente oppure qualora si sia verificato in un impianto o nei pressi di un impianto situato al confine fra due Stati membri, gli Organismi investigativi nazionali competenti decidono di comune accordo quale di essi svolgerà l'indagine oppure decidono di indagare in collaborazione tra loro. Se l'indagine non è condotta dall'Organismo nazionale, esso è comunque autorizzato a partecipare all'indagine stessa e ad avere accesso ai relativi risultati.

2. Gli Organismi investigativi di altri Stati membri sono, ove opportuno, invitati a partecipare ad un'indagine quando sia implicata nell'incidente o nell'inconveniente un'impresa ferroviaria che è stabilita e ha ottenuto una licenza di esercizio in uno di questi Stati membri, oppure, sia implicato nell'incidente o nell'inconveniente un veicolo registrato o mantenuto in uno di questi Stati membri. In tali casi, gli organismi investigativi degli altri Stati membri possono, se richiesto, assistere alla raccolta delle prove da parte dell'Organismo investigativo. Fermo restando il pieno rispetto della vigente normativa nazionale, agli organismi investigativi di Stati membri invitati è dato accesso per il tramite dell'Organismo investigativo nazionale, alle informazioni e alle prove necessarie che consentono loro di partecipare effettivamente all'indagine.

3. Per ciascun incidente o inconveniente l'Organismo investigativo, previa espressa autorizzazione dell'Autorità giudiziaria procedente ove l'attività investigativa sia compiuta a seguito del verificarsi di un fatto di reato, pone in essere i mezzi e le risorse operative e tecniche necessarie per lo svolgimento dell'indagine, a cura e spese dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura interessati.

4. L'indagine è condotta in modo trasparente, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. In particolare, il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie coinvolti, l'ANSFISA, l'ERA, le vittime e i loro parenti, i proprietari di beni danneggiati, i



fabbricanti, i servizi di soccorso intervenuti ed i rappresentanti del personale e degli utenti, possono fornire le informazioni tecniche pertinenti per migliorare la qualità della relazione d'indagine. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 21, comma 4, l'Organismo investigativo tiene conto altresì delle esigenze delle vittime e dei loro parenti e li tiene regolarmente informati dello svolgimento dell'indagine.

5. L'Organismo investigativo conclude le proprie verifiche sul luogo dell'incidente il più rapidamente possibile, in modo da consentire al gestore dell'infrastruttura di ripristinarla al più presto ai servizi di trasporto ferroviario.

#### **Art. 24**

##### *(Relazioni dell'Organismo investigativo)*

1. L'indagine su un incidente o un inconveniente è oggetto di una relazione redatta in forma appropriata rispetto alla tipologia e alla gravità dell'evento e alla pertinenza dei risultati dell'indagine. La relazione precisa la finalità dell'indagine a norma dell'articolo 21, comma 1, e contiene eventuali raccomandazioni in materia di sicurezza.

2. L'Organismo investigativo pubblica la relazione finale, almeno sul proprio sito istituzionale, nel più breve tempo possibile e comunque entro dodici mesi dalla data dell'evento. Se la relazione finale non può essere conclusa entro dodici mesi, l'Organismo investigativo pubblica una dichiarazione intermedia, specificando i progressi dell'indagine e le eventuali questioni di sicurezza emerse, con cadenza almeno annuale rispetto alla data dell'incidente. La relazione e le raccomandazioni in materia di sicurezza sono trasmesse ai soggetti di cui all'articolo 23, comma 4, nonché agli organismi e ai soggetti degli altri Stati membri eventualmente interessati. La relazione d'indagine è redatta conformemente al modello armonizzato stabilito dagli atti di esecuzione di cui all'articolo 24, comma 2, della direttiva (UE) 2016/798.

3. Entro il 30 settembre di ogni anno l'Organismo investigativo pubblica una relazione annuale che riferisce sulle indagini svolte nel corso dell'anno precedente, sulle raccomandazioni formulate in materia di sicurezza e sulle relative azioni intraprese.

#### **Art. 25**

##### *(Informazioni da trasmettere all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ERA)*

1. Entro sette giorni dall'apertura di un'indagine, l'Organismo investigativo ne informa l'ERA. L'informazione riporta la data, l'ora e il luogo dell'evento, la tipologia di evento e le sue conseguenze in termini di decessi, lesioni e danni materiali.

2. L'Organismo investigativo trasmette all'ERA una copia della relazione finale di cui all'articolo 24, comma 2, e della relazione annuale di cui all'articolo 24, comma 3.

#### **Art. 26**

##### *(Raccomandazioni in materia di sicurezza)*

1. Le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dall'Organismo investigativo non costituiscono in alcun caso una presunzione di colpa o responsabilità per un incidente o inconveniente, nell'ambito dei procedimenti dell'Autorità giudiziaria.



2. Le raccomandazioni sono indirizzate all'ANSFISA e, se il loro carattere lo richiede, all'ERA, ad altri soggetti interessati o autorità dello Stato o di altri Stati membri. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le autorità nazionali interessate e l'ANSFISA adottano, nell'ambito delle rispettive competenze, le misure necessarie per garantire che tutti i soggetti interessati tengano debitamente conto di dette raccomandazioni e che, ove opportuno, esse siano recepite con misure concrete da parte dei rispettivi destinatari.

3. L'ANSFISA, i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie e altre autorità o soggetti interessati oppure, se del caso, altri Stati membri destinatari delle raccomandazioni, comunicano all'Organismo investigativo, entro 12 mesi dal ricevimento delle raccomandazioni, le misure correttive adottate o da adottare a seguito di una data raccomandazione, nonché il relativo stato di aggiornamento, tramite apposita relazione da inviarsi almeno ogni 12 mesi, fino all'implementazione completa di dette misure correttive.

#### **Art. 27**

##### *(Sistema di segnalazione volontaria)*

1. La segnalazione volontaria consiste in una comunicazione fatta direttamente all'Organismo investigativo di un evento che potrebbe non essere stato segnalato ai sensi dell'articolo 20, comma 2, dei "quasi incidenti" e di altre informazioni in materia di sicurezza che il soggetto che effettua la segnalazione ritiene rappresentino o possano rappresentare una situazione di rischio o danno potenziale.

2. L'Organismo investigativo può istituire e mantenere un sistema per la raccolta e l'elaborazione delle segnalazioni volontarie di cui al comma 1, anche sulla base delle linee guida dell'ERA in materia. A tal fine, l'Organismo investigativo utilizza, laddove possibile, i sistemi informatici già in essere, apportando le necessarie modifiche ed integrazioni. Tale sistema ha come unico obiettivo la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti e non mira alla determinazione di colpe e responsabilità. In particolare, esso è finalizzato a promuovere una cultura della fiducia e dell'apprendimento reciproci in cui il 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 sia incoraggiato a contribuire allo sviluppo ed al miglioramento della sicurezza, garantendo l'anonimato della fonte e promuovendo la fiducia delle persone nel sistema di segnalazione. Le informazioni raccolte sono fornite in forma aggregata alle Autorità ed Amministrazioni dello Stato che ne facciano richiesta, nel rispetto della normativa sulla protezione dei dati personali.

3. Con provvedimenti da emanare entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto, l'Organismo investigativo disciplina le modalità di comunicazione delle segnalazioni volontarie, le procedure messe in atto per la protezione dei dati personali e per assicurare la tutela della fonte di informazione, le procedure per il trattamento e l'analisi delle segnalazioni volontarie e le modalità di inserimento nella banca dati.

#### **CAPO VI**

##### **RETI FUNZIONALMENTE ISOLATE**

#### **Art. 28**

##### *(Certificato di idoneità all'esercizio)*



1. Per poter svolgere le proprie attività sulle reti di cui all'articolo 2, comma 4, ogni soggetto che opera su di esse, deve ottenere un certificato di idoneità all'esercizio da parte dell'ANSFISA. Tale certificato prova che il soggetto richiedente ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è 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. Il suddetto certificato è unico nel caso dell'esercente.

2. La richiesta di certificato di idoneità e la relativa documentazione allegata sono redatte in lingua italiana.

3. Agli eventuali oneri per l'adeguamento infrastrutturale connesso al rilascio del certificato di cui al comma 1, o conseguenti alle prescrizioni in esso contenute, si provvede con le risorse iscritte nel bilancio dello Stato a legislazione vigente, che potranno essere integrate in sede di riparto del Fondo di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 145 del 30 dicembre 2018 nell'ambito della quota attribuita al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

#### **Art. 29**

*(Autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e di veicoli)*

1. Per poter aprire al pubblico esercizio linee ferroviarie nuove, rinnovate o ristrutturate, o parti di esse, ogni soggetto che gestisce l'infrastruttura, deve ottenere da parte dell'ANSFISA un'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali che lo compongono.

2. Per poter circolare su tali reti, un veicolo ottiene un'autorizzazione di messa in servizio da parte dell'ANSFISA.

3. Le richieste di autorizzazione di cui ai commi 1 e 2, nonché la relativa documentazione allegata, sono redatte in lingua italiana.

### **CAPO VII**

#### **DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI**

#### **Art.30**

*(Sanzioni)*

1. Alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura e agli altri soggetti del sistema ferroviario di cui all'articolo 4, comma 4, che violano le direttive e le raccomandazioni adottate dall'ANSFISA a norma dell'articolo 16, comma 2, lettera z), in materia di gestione della circolazione ferroviaria, di funzionamento e manutenzione degli elementi del sistema ferroviario, di requisiti e qualificazione del personale impiegato in attività inerenti la sicurezza della circolazione ferroviaria, di certificati e autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma del presente decreto si applica una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 100.000.

2. Le inosservanze da parte delle imprese ferroviarie, dei gestori dell'infrastruttura e degli altri soggetti del sistema ferroviario di cui all'articolo 4, comma 4, delle disposizioni adottate dall'ANSFISA in materia di adeguamento dei sistemi di sicurezza ferroviaria sono punite con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 20.000 a euro 200.000 per il mancato adeguamento alle misure di sicurezza indicate nelle disposizioni emanate dall'ANSFISA entro il termine prescritto,



Per ogni giorno di ritardo, successivo al primo, nell'adeguamento alle misure di sicurezza, si applica un'ulteriore sanzione amministrativa pecuniaria pari al 10 per cento della sanzione da applicare.

3. Ai gestori delle infrastrutture e alle imprese ferroviarie o agli altri organismi qualificati di cui all'articolo 4, comma 4, che violano gli obblighi di fornire all'ANSFISA la necessaria assistenza tecnica, le informazioni o la documentazione richiesti si applica una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000

4. Per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie da parte dell'ANSFISA si osservano, in quanto compatibili con quanto previsto dal presente articolo, le disposizioni contenute nel Capo I, Sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689.

5. I proventi derivanti dalle sanzioni sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.

### Art. 31

#### *(Disposizioni transitorie e finali)*

1. Fino alla data di applicazione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 24, comma 2, della direttiva (UE) 2016/798, l'Organismo investigativo utilizza per la relazione d'indagine il modello di cui all'allegato V del decreto legislativo n. 162/2007.

2. Fino al 16 giugno 2019, l'ANSFISA rilascia 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.

3. Per garantire la continuità del servizio ferroviario dopo l'entrata in vigore del presente decreto sulle reti di cui all'articolo 2, comma 4, i soggetti interessati sono autorizzati a proseguire la propria attività in virtù dei provvedimenti rilasciati dalle Autorità ed Amministrazioni competenti prima della data di cui al comma 4, fino al rilascio dei certificati e delle autorizzazioni ai sensi del Capo VI. Detti soggetti presentano all'ANSFISA, entro 90 giorni dalla data di cui al comma 4, istanza per il rilascio dei certificati e delle autorizzazioni ai sensi del Capo VI, secondo le modalità definite dall'Agenzia stessa. Alla data di entrata in vigore del presente decreto le competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informano ANSFISA dei procedimenti amministrativi in corso, ai fini del passaggio al nuovo regime.

4. Le competenze in materia di sicurezza ferroviaria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulle reti di cui al comma 3 e sui soggetti che operano su di esse, che siano in contrasto o in sovrapposizione con le competenze attribuite all'ANSFISA cessano a far data dal 1° luglio 2019.

5. Gli organismi di valutazione della conformità riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del regolamento (UE) n. 445/2011 e quelli riconosciuti dall'ANSF o dall'ANSFISA ai sensi del regolamento (UE) n. 402/2013 prima della data di entrata in vigore del presente decreto, transitano al regime dell'accreditamento ai sensi dell'articolo 13, comma 8, entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Tali organismi continuano ad operare in virtù dei riconoscimenti rilasciati e alle condizioni per le quali sono stati rilasciati i relativi riconoscimenti, fino alla data di conclusione del suddetto processo di accreditamento e relativa comunicazione ai pertinenti organi dell'Unione europea da parte di ANSFISA. Le attività di verifica necessarie al passaggio all'accreditamento per i suddetti organismi sono svolte dall'Ente Unico nazionale di accreditamento. I relativi oneri sono a carico degli organismi nel rispetto del principio di economicità. Le convenzioni di cui all'articolo 13, comma 9, disciplinano anche le modalità operative per gestire le attività di cui al primo paragrafo.



6. Ai sensi dell'articolo 12, comma 19, quarto periodo, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con L. 16 novembre 2018, n. 130, nelle more della piena operatività di ANSFISA, le funzioni e le competenze ad essa attribuite ai sensi del presente decreto sono svolte dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) già istituita ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

7. Laddove necessario, alle modifiche e all'aggiornamento degli allegati tecnici al presente decreto si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

8. Il comma 3 dell'articolo 12, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, è sostituito dal seguente: "3. Con riferimento al settore ferroviario, l'Agenzia svolge i compiti e le funzioni, anche di regolamentazione tecnica, per essa previsti dai decreti legislativi recanti attuazione della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie e della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea ed ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale, secondo quanto previsto dai medesimi decreti. Per le infrastrutture transfrontaliere specializzate, i compiti di autorità nazionale preposta alla sicurezza di cui al Capo IV della direttiva (UE) 2016/798 sono affidati, a seguito di apposite convenzioni, all'Agenzia o all'Autorità per la sicurezza ferroviaria del Paese limitrofo".

#### **Art. 32** *(Abrogazione)*

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogati:

- a) l'articolo 18 della legge 7 luglio 2016, n. 122 recante "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – legge europea 2015-2016";
- b) il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, di recepimento delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE;
- c) il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43, di recepimento della direttiva 2008/110/CE;
- d) il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 26 giugno 2015, di recepimento della direttiva 2014/88/UE pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 170 del 24 luglio 2015;
- e) il decreto 21 dicembre 2012 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di attuazione dell'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43, per l'adozione di un sistema provvisorio per la certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri ferroviari adibiti al trasporto di merci - pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 60 del 12 marzo 2013;

f) le parole: "o ad apposito organismo binazionale", all'articolo 12, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con legge 16 novembre 2018, n. 130;. Continuano ad applicarsi le norme tecniche adottate in attuazione dei decreti di cui al comma 1 e restano efficaci, fino alla loro scadenza, tutti i negozi giuridici attivi e passivi posti in essere sia dall'ANSF sia dall'ANSFISA prima della data di entrata in vigore del presente decreto...

3. L'ANSFISA adotta tutte le misure necessarie al fine di modificare i decreti e le linee guida da essa emanate o già emanate dall'ANSF in contrasto con le disposizioni di cui al presente decreto.

#### **Art. 33** *(Clausola di invarianza finanziaria)*



1. Dall'attuazione delle disposizioni del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.
2. Le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

**Art. 34**  
*(Entrata in vigore)*

I. Il presente decreto entra in vigore il 16 giugno 2019.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.



## ALLEGATO I

### INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA (COMMON SAFETY INDICATOR – CSI)

Gli indicatori comuni di sicurezza (Common Safety Indicators – CSIs) devono essere comunicati ogni anno dall'ANSFISA.

Qualora emergano fatti nuovi o errori, successivamente all'invio della relazione, l'ANSFISA provvede a modificare o correggere gli indicatori relativi all'anno in oggetto alla prima occasione utile e, al più tardi, nella relazione annuale successiva.

Le definizioni comuni per gli indicatori comuni di sicurezza e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti sono riportate in Appendice al presente allegato.

#### 1. Indicatori relativi a incidenti

1.1. Numero totale e relativo (per treno-chilometro) di incidenti gravi e suddivisione in base alle seguenti tipologie:

- collisione di treno con veicolo ferroviario,
- collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari,
- deragliamento di treno,
- incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello, e un'ulteriore ripartizione per i cinque tipi di passaggio a livello di cui al punto 6.2,
- incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi,
- incendio a bordo del materiale rotabile,
- altro.

Ogni incidente significativo viene comunicato con riferimento al tipo di incidente primario anche nel caso in cui le conseguenze dell'incidente secondario siano più gravi (ad esempio, un deragliamento seguito da un incendio).

1.2. Numero totale e relativo (per treno-chilometro) di persone gravemente ferite e decedute per tipologia di incidente, suddiviso in base alle seguenti categorie:

- passeggero (anche in relazione al numero totale di passeggeri-chilometri e di passeggeri per treno-chilometro),
- dipendente o impresa appaltatrice,
- utilizzatore del passaggio a livello,
- persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria,
- altra persona sul marciapiede,
- altra persona che non si trova sul marciapiede.

#### 2. Indicatori relativi alle merci pericolose

Numero totale e relativo (per treno-chilometro) di incidenti che coinvolgono il trasporto di merci pericolose per ferrovia, suddiviso in base alle seguenti categorie:

- incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario che trasporta merci pericolose, come definito in Appendice al presente allegato,
- numero di detti incidenti nei quali vengono rilasciate merci pericolose.



### **3. Indicatori relativi ai suicidi**

Numero totale e relativo (per treno-chilometro) di suicidi e tentati suicidi.

### **4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti**

Numero totale e relativo (per treno-chilometro) di precursori di incidenti e suddivisione in base alle seguenti tipologie di precursore:

- rotaia rotta,
- deformazione del binario e altro disallineamento del binario,
- guasto all'apparato di segnalamento laterale,
- superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto,
- superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto,
- ruota rotta su materiale rotabile in servizio,
- assile rotto su materiale rotabile in servizio.

Devono essere comunicati tutti i precursori, sia quelli che hanno dato luogo a incidenti, sia quelli senza conseguenze.

(Un precursore che ha causato un incidente significativo è segnalato anche tra gli indicatori relativi ai precursori; un precursore che non ha causato un incidente significativo è segnalato solo tra gli indicatori relativi ai precursori).

### **5. Indicatori per il calcolo dell'impatto economico degli incidenti**

Costo totale e relativo (per treno-chilometro) in euro:

- numero di decessi e lesioni gravi moltiplicato per il Valore della prevenzione di vittime (VPC, Value of Preventing a Casualty),
- costo dei danni all'ambiente,
- costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura,
- costo dei ritardi conseguenti agli incidenti.

L'ANSFISA comunica l'impatto economico degli incidenti significativi.

Il VPC è il valore attribuito dalla società alla prevenzione degli incidenti mortali e, in quanto tale, non costituisce un riferimento per il risarcimento delle parti coinvolte in incidenti.

### **6. Indicatori relativi alla sicurezza tecnica dell'infrastruttura e della sua realizzazione**

6.1. Percentuale di binari dotati di sistemi di protezione dei treni (Train Protection Systems – TPS) in funzione e percentuale di treno-chilometri che utilizzano sistemi di protezione dei treni a bordo, se tali sistemi prevedono:

- allarme,
- allarme e arresto automatico,
- allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità,
- allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità.

6.2. Numero di passaggi a livello (totale, per chilometro di linea e per chilometro di binari) dei seguenti cinque tipi:

- a) passaggio a livello con misure di sicurezza passiva,



- b) passaggio a livello con misure di sicurezza attiva:
  - i) manuale,
  - ii) automatico con allarme lato utente,
  - iii) automatico con protezione lato utente,
  - iv) protetto lato ferrovia.

## Appendice

### Definizioni comuni per gli indicatori comuni di sicurezza e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti

#### 1. Indicatori relativi a incidenti

- 1.1. "*Incidente significativo*": qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi;
- 1.2. "*danno significativo a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente*": danni quantificabili in 150.000 EUR o più;
- 1.3. "*interruzione prolungata del traffico*": i servizi ferroviari su una linea principale sono sospesi per 6 ore o più;
- 1.4. "*treno*": uno o più veicoli ferroviari trainati da una o più locomotive o automotrici, oppure un'automotrice che viaggia da sola, che circolano identificati da un numero specifico o da una designazione specifica, da un punto d'origine fissato a un punto di destinazione fissato, inclusa una locomotiva isolata, ossia una locomotiva che viaggia da sola;
- 1.5. "*collisione di treno con veicolo ferroviario*": una collisione frontale, laterale o posteriore fra una parte di un treno e una parte di un altro treno o veicolo ferroviario oppure con materiale rotabile di manovra;
- 1.6. "*collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari*": una collisione fra una parte di un treno e oggetti fissi o temporaneamente presenti sopra o vicino al binario (ad eccezione di quelli che si trovano presso i passaggi a livello se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore che attraversa i binari), compresa la collisione con la linea aerea di contatto;
- 1.7. "*deragliamenti di treno*": tutti i casi in cui almeno una ruota di un treno esce dai binari;
- 1.8. "*incidente al passaggio a livello*": qualsiasi incidente ai passaggi a livello che coinvolge almeno un veicolo ferroviario e uno o più veicoli che attraversano i binari, altri utilizzatori che attraversano i binari, quali i pedoni, oppure altri oggetti temporaneamente presenti sui binari o nelle loro vicinanze se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore durante l'attraversamento dei binari;
- 1.9. "*incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento*": gli incidenti che coinvolgono una o più persone urtate da un veicolo ferroviario o da un oggetto che vi è attaccato o che si è staccato dal veicolo. Sono incluse le persone che cadono dai veicoli ferroviari nonché le persone che cadono o che sono colpite da oggetti mobili quando viaggiano a bordo dei veicoli;
- 1.10. "*incendio a bordo del materiale rotabile*": incendio o esplosione che si verifica in un veicolo ferroviario (compreso il relativo carico) durante il percorso fra la stazione di partenza e la destinazione, anche durante la sosta nella stazione di partenza, a destinazione o nelle fermate intermedie, nonché durante le operazioni di smistamento dei carri;



1.11. *“altro (incidente)”*: qualsiasi incidente diverso da una collisione del treno con un veicolo ferroviario, da una collisione del treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari, da un deragliamento del treno, da un incidente al passaggio a livello, da un incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento o da un incendio a bordo del materiale rotabile;

1.12. *“passeggero”*: qualsiasi persona, escluso il personale del treno, che viaggia a mezzo ferrovia, compresi i passeggeri che tentano di salire o scendere da un treno in movimento, solo ai fini delle statistiche di incidente;

1.13. *“dipendente o impresa appaltatrice”*: qualsiasi soggetto la cui attività lavorativa sia collegata con una ferrovia e si trovi in servizio al momento dell'incidente, incluso il personale delle imprese appaltatrici e delle imprese appaltatrici indipendenti, l'equipaggio del treno e il personale che gestisce il materiale rotabile e le infrastrutture;

1.14. *“utilizzatore del passaggio a livello”*: chiunque utilizzi un passaggio a livello per attraversare la linea ferroviaria con qualsiasi mezzo di trasporto o a piedi;

1.15. *“persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria”*: qualsiasi persona presente negli impianti ferroviari, quando tale presenza è vietata, ad eccezione dell'utilizzatore dei passaggi a livello;

1.16. *“altra persona sul marciapiede”*: qualsiasi persona presente sul marciapiede che non rientra nelle categorie “passeggero”, “dipendente o impresa appaltatrice”, “utilizzatore del passaggio a livello”, “altra persona che non si trova sul marciapiede” o “persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria”;

1.17. *“altra persona che non si trova sul marciapiede”*: qualsiasi persona che non si trova sul marciapiede e che non rientra nelle categorie “passeggero”, “dipendente o impresa appaltatrice”, “utilizzatore del passaggio a livello”, “altra persona sul marciapiede” o “persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria”;

1.18. *“decesso (persona deceduta)”*: qualsiasi persona deceduta immediatamente o entro 30 giorni a seguito di un incidente. Sono esclusi i suicidi;

1.19. *“lesione grave (persona gravemente ferita)”*: qualsiasi ferito ricoverato in ospedale per più di 24 ore a seguito di un incidente. Sono esclusi i tentativi di suicidio.

## **2. Indicatori relativi alle merci pericolose**

2.1. *“Incidente riguardante il trasporto di merci pericolose”*: qualsiasi incidente che è soggetto a dichiarazione a norma del RID/ADR, punto 1.8.5;

2.2. *“merci pericolose”*: le sostanze e gli articoli il cui trasporto è vietato a norma del RID o autorizzato soltanto alle condizioni ivi prescritte.

## **3. Indicatori relativi ai suicidi**

3.1. *“Suicidio”*: un atto autolesivo intenzionale tale da determinare il decesso, così come registrato e classificato dall'autorità nazionale competente;

3.2. *“tentato suicidio”*: un atto autolesivo intenzionale che causa gravi lesioni.

## **4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti**

4.1. *“Rotaia rotta”*: qualsiasi rotaia separata in due o più pezzi, oppure qualsiasi rotaia da cui si stacca un pezzo di metallo, provocando un'apertura di oltre 50 mm di lunghezza e oltre 10 mm di profondità sulla superficie di rotolamento;

4.2. *“deformazione del binario o altro disallineamento del binario”*: qualsiasi difetto nella continuità del binario e nella geometria del binario che richiede la chiusura del binario o la riduzione immediata della velocità consentita;



4.3. “*guasto all'apparato di segnalamento laterale*”: qualsiasi guasto tecnico del sistema di segnalamento (dell'infrastruttura o del materiale rotabile) che causa informazioni di segnalamento meno restrittive di quelle richieste;

4.4. “*superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto*”: i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato e supera il punto protetto;

4.5. “*superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto*”: i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato ma senza superare il punto protetto.

Per “movimento non autorizzato”, di cui ai punti 4.4 e 4.5, si intende il superamento:

4.5.1 di un segnale a terra luminoso o un semaforo a via impedita oppure di un ordine di arrestarsi (STOP), quando non è in funzione un sistema di protezione del treno (Train Protection System – TPS),

4.5.2 della fine di un'autorizzazione di movimento connessa alla sicurezza prevista nel sistema di protezione del treno,

4.5.3 di un punto comunicato mediante autorizzazione orale o scritta previsto nei regolamenti,

4.5.4 di pannelli di arresto (sono esclusi i respingenti fissi) o segnali manuali.

È escluso il caso in cui un veicolo senza unità di trazione agganciata o un treno senza macchinista non rispetta un segnale disposto a via impedita. È escluso il caso in cui, per qualsiasi ragione, il segnale non è disposto a via impedita in tempo per consentire al macchinista di arrestare il treno prima del segnale.

L'ANSFISA può notificare separatamente i quattro indici di movimento non autorizzato di cui ai punti da 4.5.1 a 4.5.4 e trasmette almeno un indicatore aggregato contenente dati sulle quattro voci.

4.6. “*ruota rotta su materiale rotabile in servizio*”: una rottura che interessa la ruota, creando un rischio di incidente (deragliamenti o collisione);

4.7. “*assile rotto su materiale rotabile in servizio*”: una rottura che interessa l'assile, creando un rischio di incidente (deragliamenti o collisione).

## **5. Metodologie comuni per il calcolo dell'impatto economico degli incidenti**

5.1. Il Valore della prevenzione di vittime (Value of Preventing a Casualty, VPC) è composto dai seguenti elementi:

1) valore intrinseco della sicurezza: valori della “disponibilità a pagare” (Willingness To Pay - WTP) basati su studi delle preferenze dichiarate realizzati negli Stati membri nei quali sono applicati;

2) costi economici diretti ed indiretti: costi stimati nello Stato membro, costituiti dalle seguenti voci:

- spese mediche e di riabilitazione,

- spese legali e processuali, spese di polizia, indagini private relative agli incidenti, servizi di pronto intervento e costi amministrativi connessi all'assicurazione,

- perdite di produzione: valore per la società dei beni e servizi che la persona in questione avrebbe potuto produrre se l'incidente non si fosse verificato.

Nel calcolare i costi degli incidenti mortali, i decessi e le lesioni gravi devono essere considerati separatamente (VPC diversi per decesso e lesione grave).

5.2. Principi comuni per calcolare il valore intrinseco della sicurezza e i costi economici diretti ovvero indiretti.



Per quanto riguarda il valore intrinseco della sicurezza, la determinazione dell'adeguatezza delle stime disponibili si basa sulle considerazioni seguenti:

- le stime devono riguardare un sistema di valutazione della riduzione del rischio di mortalità nel settore dei trasporti e seguire un approccio basato sull'elemento "disponibilità a pagare" (Willingness To Pay - WTP) secondo i metodi delle preferenze dichiarate,
- il campione di intervistati utilizzato per i valori è rappresentativo della popolazione interessata. In particolare, il campione rispecchia la distribuzione di età e di reddito così come altre pertinenti caratteristiche socio-economiche ovvero demografiche della popolazione,
- metodo per ottenere i valori WTP: lo studio è concepito in modo tale che le domande siano chiare e rilevanti per gli intervistati.

I costi economici diretti e indiretti devono essere calcolati in base ai costi reali sostenuti dalla società.

### 5.3. Definizioni

5.3.1. "Costo dei danni causati all'ambiente": i costi che devono essere sostenuti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura, valutati sulla base della loro esperienza, per riportare l'area danneggiata allo stato in cui si trovava prima dell'incidente ferroviario;

5.3.2. "costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura": il costo della fornitura del nuovo materiale rotabile o della nuova infrastruttura con funzionalità e parametri tecnici identici a quelli danneggiati in modo irreparabile, e il costo del ripristino del materiale rotabile o dell'infrastruttura riparabile allo stato originario prima dell'incidente, che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura devono stimare in base alla propria esperienza, compresi i costi relativi al noleggio di materiale rotabile a seguito della mancata disponibilità dei veicoli danneggiati;

5.3.3. "costo dei ritardi a seguito di un incidente": il valore monetario dei ritardi subiti dagli utenti del trasporto ferroviario (passeggeri e clienti del comparto merci) a seguito di incidenti, calcolato in base al modello seguente:

VT = valore monetario del risparmio dei tempi di percorrenza

- Valore del tempo per un passeggero di un treno (per un'ora)

$VT_P = [VT \text{ dei passeggeri che viaggiano per lavoro}] * [\text{percentuale media annua dei passeggeri che viaggiano per lavoro}] + [VT \text{ dei passeggeri che non viaggiano per lavoro}] * [\text{percentuale media annua dei passeggeri che non viaggiano per lavoro}]$

VT<sub>P</sub> è misurato in euro per passeggero e per ora

"passeggero che viaggia per lavoro": un passeggero che viaggia in relazione alle proprie attività professionali, esclusi i pendolari.

- Valore del tempo per un treno merci (per un'ora)

$VT_F = [VT \text{ dei treni merci}] * [(tonnellate-km)/(treno-km)]$

VT<sub>F</sub> è misurato in euro per tonnellata di merci e per ora

Media delle tonnellate di merci trasportate per treno in un anno = (tonnellate-km)/(treno-km)

CM = costo di 1 minuto di ritardo di un treno

- Treno passeggeri

$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(passeggeri-km)/(treno-km)]$

Media del numero di passeggeri per treno in un anno = (passeggeri-km)/(treno-km)

- Treno merci



$$CM_F = K2 * (VT_F/60)$$

I fattori K1 e K2 sono compresi fra il valore del tempo e quello del ritardo, come stimati negli studi delle preferenze dichiarate, per tenere conto del fatto che la perdita di tempo dovuta ai ritardi è percepita in modo molto più negativo del normale tempo di percorrenza.

- Costo dei ritardi a seguito di un incidente =  $CM_F * (\text{minuti di ritardo dei treni passeggeri}) + CM_F * (\text{minuti di ritardo dei treni merci})$

- Ambito di applicazione del modello

Per gli incidenti significativi il costo dei ritardi è calcolato come segue:

- ritardi reali registrati sulle linee ferroviarie dove sono avvenuti gli incidenti misurati alla stazione terminale,
- ritardi reali o, qualora ciò non fosse possibile, ritardi stimati sulle altre linee interessate.

## 6. Indicatori relativi alla sicurezza tecnica dell'infrastruttura e della sua realizzazione

6.1. *“Sistema di protezione del treno”* (Train Protection System – TPS): un sistema che contribuisce a far rispettare i segnali e i limiti di velocità.

6.2. *“Sistemi di bordo”*: sistemi che aiutano il macchinista a osservare il segnalamento lungo la linea e il segnalamento in cabina di condotta, garantendo in tal modo una protezione dei punti protetti e il rispetto dei limiti di velocità.

I sistemi di protezione del treno di bordo sono descritti come segue:

- a) allarme, che garantisce un allarme automatico al macchinista;
- b) allarme e arresto automatico, che garantiscono un allarme automatico al macchinista e l'arresto automatico al superamento di un segnale disposto a via impedita;
- c) allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità, che garantiscono una protezione dei punti protetti, in cui “controllo discreto della velocità” indica il controllo della velocità in determinati punti (limitatori di velocità) in prossimità di un segnale;
- d) allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità, che garantiscono la protezione dei punti protetti e il controllo continuo dei limiti di velocità della linea, in cui “controllo continuo della velocità” significa indicazione continua e rispetto della velocità massima consentita su tutte le sezioni della linea.

La tipologia d) è considerata un sistema di protezione automatica del treno (Automatic Train Protection – ATP).

6.3. *“Passaggio a livello”*: qualsiasi intersezione a livello tra una strada o un passaggio e una ferrovia, riconosciuta dal gestore dell'infrastruttura e aperta a utenti pubblici o privati. Sono esclusi i passaggi fra i marciapiedi nelle stazioni e i passaggi sui binari riservati al personale.

6.4. *“Strada”*: ai fini delle statistiche sugli incidenti ferroviari, qualsiasi strada, via o autostrada, pubblica o privata, compresi i sentieri e le piste ciclabili.

6.5. *“Passaggio”*: qualsiasi percorso, diverso da una strada, adibito al passaggio di persone, animali, veicoli o macchinari.

6.6. *“Passaggio a livello passivo”*: un passaggio a livello privo di qualsiasi forma di sistema di allarme o protezione che si attiva quando per l'utente è pericoloso attraversare il passaggio.

6.7. *“Passaggio a livello attivo”*: un passaggio a livello in cui all'arrivo del treno gli utenti sono protetti o avvertiti mediante l'attivazione di dispositivi quando è pericoloso attraversare il passaggio.

La protezione mediante l'uso di dispositivi fisici comprende:



- barriere complete o semibarriere,
- cancelli.

Allarme mediante l'uso di attrezzature fisse ai passaggi a livello:

- dispositivi visibili: luci,
- dispositivi sonori: campane, trombe, claxon ecc.

I passaggi a livello attivi sono classificati come segue:

- a) "*manuale*": un passaggio a livello in cui la protezione o l'allarme lato utente sono attivati manualmente da un dipendente delle ferrovie;
- b) "*automatico con allarme lato utente*": un passaggio a livello in cui l'allarme lato utente è attivato dall'approssimarsi del treno;
- c) "*automatico con protezione lato utente*": un passaggio a livello in cui la protezione lato utente è attivata dall'approssimarsi del treno. Ciò comprende un passaggio a livello dotato sia di protezione che di allarme lato utente;
- d) "*protetto lato ferrovia*": un passaggio a livello in cui un segnale o un altro sistema di protezione del treno autorizza un treno a procedere se il passaggio a livello è completamente protetto lato utente ed è libero da ostacoli.

## 7. Definizioni delle basi di calcolo

7.1. "*Treno-km*": unità di misura che rappresenta lo spostamento di un treno su un percorso di un chilometro. Se disponibile viene utilizzata la distanza effettivamente percorsa; in caso contrario si utilizza la distanza di rete standard tra il punto d'origine e il punto di destinazione. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.

7.2. "*Passeggeri-km*": unità di misura che rappresenta il trasporto di un solo passeggero per ferrovia su una distanza di un chilometro. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.

7.3. "*Km di linea*": la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria nazionale il cui ambito di applicazione è stabilito all'articolo 2. Per le linee ferroviarie a più binari va presa in considerazione solo la distanza fra il punto di origine e il punto di destinazione.

7.4. "*Km di binario*": la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria nazionale il cui ambito di applicazione è stabilito all'articolo 2. Va preso in considerazione ogni binario di una linea ferroviaria a più binari.



## ALLEGATO II

### NOTIFICA DELLE NORME NAZIONALI DI SICUREZZA

Le norme nazionali di sicurezza notificate a norma dell'articolo 7, comma 1, lettera a), comprendono:

1. norme relative agli obiettivi e ai metodi di sicurezza in vigore a livello nazionale;
2. norme relative ai requisiti dei sistemi di gestione e di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie;
3. norme comuni di esercizio della rete ferroviaria non ancora oggetto di una STI, comprese le norme relative ai sistemi di segnalamento e di gestione del traffico;
4. norme che fissano i requisiti relativi a norme di esercizio interne supplementari (norme dell'impresa) che devono essere stabilite dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie;
5. norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo medico e formazione e certificazione, purché non siano ancora oggetto di una STI;
6. norme relative alle indagini su incidenti e inconvenienti.

## ALLEGATO III

Requisiti e criteri di valutazione per le organizzazioni che chiedono un certificato ECM o un certificato relativo a funzioni di manutenzione esternalizzate da un soggetto responsabile della manutenzione

La direzione dell'organizzazione è documentata in tutti i suoi elementi rilevanti e descrivere, in particolare, la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione e con i subappaltatori. Indica come il controllo sia garantito da parte della direzione a diversi livelli, come sono coinvolti il personale e i rispettivi rappresentanti a tutti i livelli e in che modo sia garantito il miglioramento costante.

I seguenti requisiti di base si applicano alle quattro funzioni di un soggetto responsabile della manutenzione (ECM) che devono essere coperte dall'organizzazione stessa o mediante disposizioni contrattuali:

1. **Leadership:** impegno allo sviluppo e all'attuazione del sistema di manutenzione dell'organizzazione e al continuo miglioramento della sua efficacia;
2. **Valutazione del rischio:** un'impostazione strutturata intesa a valutare i rischi associati alla manutenzione di veicoli, inclusi quelli derivanti direttamente dai processi operativi e dalle attività di altre organizzazioni o persone, nonché ad individuare le appropriate misure di controllo del rischio;
3. **Monitoraggio:** un'impostazione strutturata intesa a garantire che siano state adottate misure di controllo del rischio, che funzionino correttamente e che consentano di raggiungere gli obiettivi dell'organizzazione;
4. **Miglioramento continuo:** un'impostazione strutturata intesa ad analizzare le informazioni raccolte attraverso periodico monitoraggio, audit o altre fonti pertinenti, e ad utilizzare i risultati per



acquisire conoscenze e adottare misure preventive o correttive al fine di mantenere o migliorare il livello di sicurezza;

5. Struttura e responsabilità: un'impostazione strutturata intesa a definire le responsabilità di individui e gruppi di esperti per garantire la realizzazione degli obiettivi dell'organizzazione in materia di sicurezza;

6. Gestione della competenza: un'impostazione strutturata intesa a garantire che i dipendenti abbiano le competenze necessarie per conseguire gli obiettivi dell'organizzazione in modo sicuro, efficiente ed efficace in tutte le circostanze;

7. Informazioni: un'impostazione strutturata intesa a garantire che le informazioni importanti siano a disposizione di quanti devono esprimere giudizi e prendere decisioni a tutti i livelli dell'organizzazione e garantire la completezza e l'adeguatezza delle informazioni;

8. Documentazione: un'impostazione strutturata intesa a garantire la tracciabilità di tutte le informazioni pertinenti;

9. Attività di imprese appaltatrici: un'impostazione strutturata intesa a garantire che le attività date in subappalto siano gestite in modo appropriato allo scopo di conseguire gli obiettivi dell'organizzazione e che tutte le competenze e i requisiti siano coperti;

10. Attività di manutenzione: un'impostazione strutturata intesa a garantire:

- che tutte le attività di manutenzione che attengono alla sicurezza e i componenti critici per la sicurezza siano identificati e gestiti in modo corretto e che tutte le necessarie modifiche di tali attività di manutenzione che attengono alla sicurezza siano identificate, adeguatamente gestite sulla base dell'esperienza maturata e dell'applicazione dei metodi comuni di sicurezza per la valutazione dei rischi in conformità dell'articolo 6, comma 1, lettera a), della direttiva (UE) 2016/798, nonché adeguatamente documentate;

- la conformità ai requisiti essenziali per l'interoperabilità;

- la realizzazione e il controllo di impianti, attrezzature e strumenti specificamente sviluppati e necessari per effettuare la manutenzione;

- l'analisi della documentazione iniziale relativa al veicolo per sviluppare il primo dossier di manutenzione e garantirne la corretta esecuzione attraverso l'elaborazione di ordini di manutenzione;

- che i componenti (incluse le parti di ricambio) e i materiali siano utilizzati come specificato negli ordini di manutenzione e nella documentazione del fornitore; che essi siano immagazzinati, movimentati e trasportati in maniera adeguata come specificato negli ordini di manutenzione e nella documentazione del fornitore e siano conformi alle pertinenti norme nazionali e internazionali nonché ai requisiti dei relativi ordini di manutenzione;

- che impianti, attrezzature e strumenti adeguati ed idonei siano determinati, identificati, forniti, registrati e tenuti a disposizione per consentire di effettuare i servizi di manutenzione secondo gli ordini di manutenzione e le altre specifiche applicabili, garantendo lo svolgimento in sicurezza della manutenzione, l'ergonomia e la protezione della salute;

- che l'organizzazione disponga di processi per garantire che le sue apparecchiature di misurazione nonché tutti gli impianti, le attrezzature e gli strumenti siano correttamente utilizzati, tarati, conservati e mantenuti correttamente in conformità ai processi documentati.

11. Attività di controllo: un'impostazione strutturata intesa a garantire:

- che i veicoli siano rimossi dall'esercizio per la manutenzione programmata, su condizione o correttiva a tempo debito, oppure ogniqualvolta vengono riscontrati dei difetti o altre necessità;

- le necessarie misure di controllo della qualità;



- che i compiti di manutenzione siano eseguiti in conformità agli ordini di manutenzione e sia pubblicato l'avviso di ritorno in esercizio che comprende eventuali restrizioni d'uso;
- che eventuali casi di non conformità nell'applicazione del sistema di gestione che possano comportare incidenti, inconvenienti, «quasi incidenti» o altri eventi pericolosi siano comunicati, investigati e analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive in conformità del metodo comune di sicurezza per il monitoraggio di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/798;
- audit interni frequenti e processo di monitoraggio conforme al metodo comune di sicurezza per il monitoraggio di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c) della direttiva (UE) 2016/798.

