

dossier

Marzo 2019

Schema di D.Lgs. recante
attuazione della direttiva
(UE) 2016/798 sulla
sicurezza delle ferrovie

Atto del Governo n. 74



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati

L E G I S L A T U R A

X V I I I

La verifica delle relazioni tecniche e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio.

La verifica delle disposizioni di copertura è curata dalla Segreteria della Commissione Bilancio.

L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai parlamentari, ove ne ricorrono i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.



SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 –✉ SBilancioCU@senato.it – @SR_Bilancio

Nota di lettura n. 63



SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO

Tel. 06 6760 2174 / 9455 –✉ bs_segreteria@camera.it

Verifica delle quantificazioni n. 77

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio del bilancio del Senato della Repubblica.

INDICE

PREMESSA	1
Capo I Disposizioni generali	1
Articoli 1-3	1
Capo II Sviluppo e gestione della sicurezza ferroviaria.....	1
Articoli 4-8	1
Capo III Certificato e autorizzazione di sicurezza	2
Articoli 9-14	2
Capo IV Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA)	3
Articoli 15-19	3
Capo V Indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti	5
Articoli 20 - 27	5
Capo VI Reti funzionalmente isolate	7
Articoli 28-29	7
Capo VII Disposizioni transitorie e finali	8
Articoli 30-34	8

Natura dell'atto:	Schema di decreto legislativo
Atto del Governo n.	74
Titolo breve:	Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie
Riferimento normativo:	Articolo 1 della legge 25 ottobre 2017, n. 163
Relazione tecnica (RT):	Presente
	Senato
Commissione competente:	8a Lavori pubblici, comunicazioni
	Camera
	IX Trasporti, V Bilancio e XIV Politiche dell'Unione europea

PREMESSA

Lo schema di decreto in esame reca l'attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie. La direttiva (UE) 2016/798 abroga la direttiva 2004/49/CE, recepita con il decreto legislativo n. 162 del 2007. Il presente schema di decreto legislativo dà attuazione alla delega al Governo di cui all'articolo 1, della legge n. 163 del 2017 (legge di delegazione europea 2016-2017).

Il provvedimento è corredata di relazione tecnica.

CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI

Articoli 1-3

Le norme riferite agli articoli da 1 a 3 disciplinano le finalità, l'ambito di applicazione e le definizioni contenute nel presente schema di decreto legislativo inerente la sicurezza del sistema ferroviario e il miglioramento dell'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari.

La RT non considera direttamente le norme.

Al riguardo, trattandosi di norme di carattere ordinamentale, non vi sono osservazioni da formulare.

CAPO II SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA

Articoli 4-8

L'articolo 4 individua, quali soggetti del sistema ferroviario competenti nello sviluppo e nel miglioramento della sicurezza ferroviaria, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA). Inoltre, si elencano i compiti dell'ANSFISA, delle imprese ferroviarie e dei gestori delle

infrastrutture, dei soggetti responsabili della manutenzione (ECM) e di tutti gli altri soggetti che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario.

Gli articoli 6 e 7 demandano al MIT e all'ANSFISA il compito di promuovere le modifiche necessarie alle norme nazionali di rispettiva competenza. Inoltre, il MIT provvede a riesaminare le norme nazionali tecniche, stabilendo quelle che continuano ad applicarsi, quelle da abrogare o da dichiarare inefficaci o superflue.

L'articolo 8 prevede l'obbligo per i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie di elaborare i propri sistemi di gestione della sicurezza (SGS) e di relazionare annualmente l'ANSFISA sulla sicurezza.

La RT non considera direttamente le norme.

Al riguardo, si rinvia a quanto osservato al successivo Capo IV.

CAPO III **CERTIFICATO E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA**

Articoli 9-14

L'articolo 9 dispone circa il rilascio del certificato di sicurezza unico che abilita l'accesso all'infrastruttura ferroviaria alle imprese ferroviarie. Il certificato è rilasciato dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) laddove le imprese ferroviarie hanno un'area di esercizio in uno o più Stati membri e dall'ANSFISA qualora l'area di esercizio sia limitata al solo sistema ferroviario italiano. L'ANSFISA è autorizzata a procedere a visite, ispezioni e audit sia quando il certificato è rilasciato dall'ERA, in presenza di area d'esercizio compresa anche nel territorio italiano, sia quando l'area di esercizio è limitata al solo sistema ferroviario italiano. Si specifica che per il rilascio del certificato l'ANSFISA applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.

L'articolo 10 prevede la conclusione di uno o più accordi di cooperazione tra l'ANSFISA e l'ERA per le attività che coinvolgono entrambe le agenzie nel rilascio del certificato di sicurezza unico. Tra l'altro gli accordi devono contenere una ripartizione delle tariffe.

L'articolo 11 disciplina la concessione dell'autorizzazione di sicurezza da parte dell'ANSFISA al gestore dell'infrastruttura. L'autorizzazione ha validità di cinque anni e può essere rinnovata. L'ANSFISA può prescrivere la revisione dell'autorizzazione, in seguito al mutare del quadro normativo, e procedere alla revoca motivandola. Nel caso di infrastrutture transfrontaliere, l'ANSFISA coopera con le competenti autorità nazionali. Per il rilascio dell'autorizzazione l'ANSFISA applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.

L'articolo 12 attribuisce all'ANSFISA le attività inerenti l'accesso alle strutture di formazione a garanzia di un accesso equo e non discriminatorio, il riconoscimento delle strutture di formazione e la vigilanza sulla loro attività.

L'articolo 13 dispone in merito alla procedura e titolarità della manutenzione dei veicoli. Tra l'altro si dispone che, ove il soggetto responsabile della manutenzione sia un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, il rispetto delle condizioni di rilascio di apposito certificato per il soggetto responsabile della manutenzione possa essere verificato dall'ANSFISA. Si prevede che le attività connesse con la valutazione del rischio siano effettuate da organismi di valutazione della conformità accreditati mentre l'Ente Unico nazionale di accreditamento svolge le attività periodiche di verifica del mantenimento dei requisiti da parte di detti organismi. Nello svolgimento dei compiti affidatigli l'ente

Unico nazionale di accreditamento utilizza anche le competenze specifiche del MIT e dell'ANSFISA, facendone apposita richiesta. Gli oneri derivanti dall'espletamento delle suddette attività sono a carico degli organismi di valutazione della conformità.

L'articolo 14 prevede delle deroghe al sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione, attribuendo all'ANSFISA la possibilità di identificare il soggetto responsabile della manutenzione mediante misure alternative.

La RT afferma che per gli organismi di valutazione del rischio e per quelli di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione è previsto il passaggio dall'attuale regime di riconoscimento, rispettivamente da parte dell'Agenzia e del MIT, al nuovo regime di accreditamento per il tramite dell'Ente unico nazionale di accreditamento italiano. Con il passaggio al regime dell'accreditamento, il MIT 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, secondo la RT, 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. La RT conclude evidenziando 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.

Al riguardo, con riferimento ai costi relativi al processo di accreditamento, atteso che tali oneri sono a carico degli organismi, non vi sono osservazioni da formulare.

Relativamente ai compiti che è chiamata a svolgere l'ANSFISA si rinvia a quanto osservato al Capo IV.

CAPO IV

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

Articoli 15-19

L'articolo 15 dispone che l'ANSFISA, nei limiti dalla propria dotazione organica, per le funzioni in ambito ferroviario, utilizzi un numero non superiore a dodici unità di personale proveniente dai ruoli del MIT in regime di comando. L'ANSFISA utilizza gli immobili precedentemente in uso da parte dell'Agenzia Nazionale per Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) e per il suo funzionamento si avvale delle seguenti risorse:

- entrate proprie;
- incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie ai gestori dell'infrastrutture che provvedono ad erogarli all'ANSFISA in due rati semestrali;
- laddove non è previsto un canone di accesso, l'ANSFISA fissa i criteri in base ai quali gli esercenti corrispondono gli importi alla medesima a copertura degli oneri per i servizi resi;
- 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 MIT.

L'articolo 16 definisce i compiti e i poteri dell'ANSFISA in ambito ferroviario. In particolare, l'ANSFISA ha poteri di regolamentazione tecnica di settore ed opera con indipendenza di giudizio e valutazione. Nello svolgimento dei propri compiti, che non possono essere trasferiti o appaltati ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o soggetto appaltante, l'ANSFISA può chiedere l'assistenza tecnica di gestori delle infrastrutture e imprese ferroviarie o altri organismi qualificati i cui costi rientrano nelle spese di funzionamento dell'ANSFISA.

L'articolo 17 definisce i compiti di supervisione di ANSFISA e, in particolare, la verifica dell'applicazione del sistema di gestione della sicurezza da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura. Si dispone che le competenti strutture territoriali del Ministero del lavoro e delle politiche sociali cooperano con l'ANSFISA, al fine di consentire alla stessa di svolgere il ruolo di supervisore della sicurezza ferroviaria.

L'articolo 18 stabilisce i principi ai quali deve ispirarsi l'attività decisionale dell'ANSFISA.

L'articolo 19 prevede la pubblicazione da parte di ANSFISA di una relazione annuale sulle attività svolte nell'anno precedente sulle reti interconnesse del sistema ferroviario italiano e la trasmissione della stessa, entro il 30 settembre, al MIT e all'ERA. Analoga relazione è prevista per le reti isolate dal punto di vista funzionale. A sua volta il MIT, entro il 30 novembre di ogni anno, trasmette al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Parlamento, la relazione sull'attività svolta dall'ANSFISA.

La RT afferma che l'ANSFISA, istituita dal decreto-legge n. 109 del 2018, succede a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi all'ANSF e ne acquisisce le risorse umane, strumentali e finanziarie. L'Agenzia continua a svolgere nei limiti della dotazione organica le attività fino ad oggi attribuite all'ANSF. La RT evidenzia che l'articolo 15, comma 2, elenca le fonti di finanziamento già previste a legislazione vigente dal soppresso decreto legislativo n. 162 del 2007, relativamente alle lettere a), b) e d), ovvero le entrate proprie, l'incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria e gli stanziamenti previsti sull'apposito capitolo dello stato di previsione del MIT. Inoltre, si prevede che per le reti per le quali non è previsto un canone di accesso, l'ANSFISA fissi i criteri in base ai quali gli esercenti corrispondono alla medesima gli importi a copertura degli oneri per i servizi resi. La RT poi segnala che l'articolo 12, comma 8, del decreto-legge n. 109 del 2018 attribuisce all'Agenzia ulteriori risorse pari a 14.100.000 euro per l'anno 2019 e pari a 22.300.000 euro a decorrere dall'anno 2020, mentre il comma 332 della legge n. 145 del 2018 attribuisce risorse finanziarie per un importo complessivo paria a 1 milione di euro per l'anno 2019 e a 2 milioni di euro a decorrere dall'anno 2020, oltre a quelle previste dal comma 331 per l'assunzione di nuovo personale pari a 2.063.891 euro per l'anno 2019 e a 8.113.523 euro a decorrere dal 2020.

Al riguardo, nel confermare che le fonti di finanziamento previste dall'articolo 15 e derivanti da entrate proprie, dall'incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria e dagli stanziamenti previsti sull'apposito capitolo dello stato di previsione del MIT, sono già considerate a legislazione vigente dal sopprimendo decreto legislativo n. 162 del 2007, si segnala che il capitolo 1227 dello stato di previsione del MIT reca in favore di ANSFISA i seguenti stanziamenti: 20.786.476 euro per l'anno 2019 e 31.986.476 euro per ciascuno anno del biennio 2020 e 2021. Tali importi rappresentano la sommatoria delle risorse previste dall'articolo 15, comma

2, lett. d), dall'articolo 12, comma 8, del decreto-legge n. 109 del 2018 e dall'articolo 1, comma 332 della legge n. 145 del 2018. Attesa dunque la presenza di risorse già previste a legislazione vigente andrebbe acquisito l'avviso del Governo circa la idoneità di tali risorse a far fronte agli oneri derivanti dal complesso di attività che è chiamata a svolgere l'ANSFISA, alcune delle quali di nuova implementazione.

Inoltre, andrebbe assicurato che il subentro di ANSFISA nell'utilizzo degli immobili precedentemente in uso di ANSF non determini effetti onerosi sia discendenti da eventuali rinnovi dei contratti che da ipotizzabili attività di manutenzione straordinaria.

Infine, con riferimento all'utilizzo di unità di personale proveniente dai ruoli del MIT in posizione di comando andrebbe chiarito se tali risorse umane possano essere reperite nell'ambito delle attuali dotazioni organiche del Ministero, senza generare disfunzioni organizzative e connessi oneri, anche in considerazione della circostanza che il MIT continua ad avere una competenza nello sviluppo e nel miglioramento della sicurezza ferroviaria.

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

Articoli 20 - 27

L'articolo 20 disciplina l'attività dell'Organismo investigativo nazionale che opera presso il MIT, costituito dalla Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime. L'organismo investigativo gode di autonomia funzionale, organizzativa e contabile ed opera con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. All'organismo investigativo è preposto un dirigente di livello generale e si articola in un numero massimo di tre uffici di livello dirigenziale non generale. L'organismo investigativo può avvalersi anche dei corpi tecnici dello Stato e di altre organizzazioni specializzate e può richiedere l'assistenza degli organismi investigativi di altri Stati membri e dell'ERA. L'organismo istituisce, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, un elenco di esperti in materia di tecnica e normativa ferroviaria, anche esterni all'Amministrazione che possono essere individuati per svolgere il ruolo di investigatori incaricati.

L'articolo 21 disciplina l'obbligo di indagine da parte dell'organismo investigativo nazionale in seguito a gravi incidenti ferroviari con l'obiettivo di migliorare la sicurezza ferroviaria e la prevenzione di incidenti nel sistema ferroviario italiano. Si prevedono inoltre i casi in cui l'organismo può indagare anche in assenza di gravi incidenti ferroviari.

L'articolo 22 disciplina il procedimento dell'indagine e in particolare l'attività degli investigatori incaricati che si svolge in collaborazione con quella della polizia giudiziaria e dell'autorità giudiziaria.

L'articolo 23 regola la procedura investigativa da parte dell'organismo investigativo. In particolare, si dispone che per ciascun incidente o inconveniente l'organismo investigativo ponga 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.

L'articolo 24 dispone la predisposizione e pubblicazione di una relazione per ciascuna indagine da parte dell'organismo investigativo nonché di una relazione annuale che riferisce sulle indagini svolte, sulle raccomandazioni formulate in materia di sicurezza e sulle relative azioni intraprese.

L'articolo 25 dispone le informazioni che l'organismo investigativo deve fornire all'ERA con l'apertura dell'indagine. È previsto inoltre la trasmissione all'ERA della relazione finale dell'indagine e della relazione annuale sulle indagini svolte.

L'articolo 26 stabilisce in merito alle raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dall'organismo investigativo, determina i destinatari delle stesse e le comunicazioni che i destinatari sono tenuti ad effettuare relativamente alle misure adottate o da adottare.

L'articolo 27 prevede l'introduzione di un sistema di segnalazione volontaria. A tal fine, l'organismo investigativo può istituire e mantenere un sistema per la raccolta e l'elaborazione delle segnalazioni volontarie, utilizzando, laddove possibile, i sistemi informatici già in essere, apportando le necessarie modifiche ed integrazioni.

La RT afferma che l'Organismo investigativo nazionale è già esistente in quanto previsto dal decreto legislativo n. 162 del 2007 abrogato dal presente provvedimento. Tale organismo è costituito dalla Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime del MIT e svolge i propri compiti con le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, può richiedere l'assistenza degli organismi investigativi di altri Stati membri o dell'ERA nell'ambito degli stanziamenti già disponibili. La RT asserisce che l'organismo investigativo può istituire e mantenere un sistema per la raccolta e l'elaborazione delle segnalazioni volontarie, utilizzando le risorse a legislazione vigente.

La RT, infine, afferma che 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 MIT e, pertanto, per lo svolgimento dei compiti previsti si provvede nei limiti delle risorse finanziarie, strumentali e umane disponibili a legislazione vigente.

Al riguardo, si rileva che l'articolo 20, nel definire l'articolazione organizzativa dell'organismo investigativo, stabilisce gli uffici di livello dirigenziale non generale in un numero non superiore a 3, innovando rispetto alla vigente previsione normativa che prevede unicamente l'articolazione della direzione generale in uffici dirigenziali di seconda fascia, senza ulteriori specificazioni.

Sul punto appare utile un chiarimento al fine di escludere oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica.

Con riferimento alla collaborazione dei corpi tecnici dello Stato e di altre organizzazioni specializzate, di cui può avvalersi l'organismo investigativo, si osserva che la norma, diversamente da quella vigente, non prevede che tale facoltà sia esercitata entro i limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio.

Relativamente all'assistenza degli organismi investigativi di altri Stati membri e dell'ERA, di cui può avvalersi l'organismo investigativo, si segnala che mentre la RT prevede espressamente che tale assistenza avvenga nell'ambito degli stanziamenti già disponibili, il testo normativo non reca una tale previsione.

Analogamente, con riferimento alla facoltà dell'organismo investigativo di istituire e mantenere un sistema per la raccolta e l'elaborazione delle segnalazioni volontarie,

mentre la RT prevede che per tale adempimento siano utilizzate le risorse a legislazione vigente, una previsione in tal senso non è presente nella norma. Tra l'altro si evidenzia che la norma, pur in termini facoltativi, prevede che l'organismo investigativo utilizzi i sistemi informatici già in essere, apportando le necessarie modifiche ed integrazioni, senza specificare con quali risorse eventualmente provvedere.

Con riferimento agli investigatori incaricati, pur prendendo atto che l'elenco degli esperti in materia di tecnica e normativa ferroviaria è istituito senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, non risulta chiaro se i compensi da corrispondere agli esperti incaricati siano a carico dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura interessati dall'incidente, ai sensi dell'articolo 23. Diversamente, andrebbero specificate le risorse con le quali fare fronte a tali oneri.

CAPO VI **RETI FUNZIONALMENTE ISOLATE**

Articoli 28-29

Le norme prevedono che ogni soggetto che opera sulle reti ferroviarie isolate per poter svolgere le proprie attività deve ottenere un certificato di idoneità all'esercizio rilasciato dall'ANSFISA. Agli eventuali oneri per l'adeguamento infrastrutturale connesso al rilascio del certificato si provvede con le risorse iscritte nel bilancio dello Stato a legislazione vigente, che potranno essere integrate in sede di riparto del Fondo costituito nello stato di previsione del MEF, ai sensi dell'articolo 1, comma 95, della legge n. 145 del 2018, nell'ambito della quota attribuita al MIT.

Si prevede, inoltre, che per poter aprire al pubblico esercizio linee ferroviarie nuove, rinnovate o ristrutturate il soggetto che gestisce l'infrastruttura deve ottenere un'autorizzazione, da parte dell'ANSFISA, di messa in servizio dei sottosistemi strutturali che lo compongono. Analogamente, al fine di consentire ai veicoli di poter circolare su tali reti, occorre ottenere dall'ANSFISA un'autorizzazione di messa in servizio.

La RT, oltre a descrivere la norma, afferma che le reti funzionalmente isolate, fino ad oggi escluse dal decreto legislativo n. 162 del 2007 sono attribuite alla competenza dell'Agenzia a decorrere dal 1° luglio 2019. Tali reti saranno individuate, con apposito decreto del MIT, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento e che tale individuazione non comporta oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica.

La RT, inoltre, segnala che il MIT ha attivato una procedura istruttoria volta ad individuare gli interventi prioritari per adeguare le ferrovie isolate al nuovo regime di sicurezza e alcuni interventi infrastrutturali 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 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 MIT (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 MIT;
- 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;

Per la RT si tratta 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.

Al riguardo, si osserva che la RT riporta le risorse destinate agli investimenti già previste a legislazione vigente, limitandosi ad indicare l'importo complessivo e non quello assegnato sui relativi capitoli per anno di competenza; inoltre, non viene specificato in che misura tali risorse coprano le complessive esigenze finanziarie di adeguamento infrastrutturale connesso al rilascio del certificato e a carico del bilancio dello Stato. Considerato che le reti funzionalmente isolate non sono ancora state individuate, al fine di circoscrivere l'entità dell'onere in esame e, atteso che la norma prevede una eventuale integrazione di risorse in sede di riparto del Fondo costituito nello stato di previsione del MEF, ai sensi dell'articolo 1, comma 95, della legge n. 145 del 2018, nell'ambito della quota attribuita al MIT, appare opportuno che siano fornite maggiori informazioni circa l'impegno finanziario complessivo, l'entità delle risorse previste a legislazione vigente in ciascun esercizio finanziario e la loro idoneità a coprire integralmente gli oneri di adeguamento infrastrutturale.

CAPO VII **DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI**

Articoli 30-34

L'articolo 30 disciplina le sanzioni amministrative pecuniarie previste per l'inosservanza da parte dei soggetti del sistema ferroviario 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 ferroviarie, di certificati e autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma del presente decreto. Tali sanzioni sono comprese tra 10.000 euro e 100.000 euro.

In caso di mancato adeguamento alle misure di sicurezza le sanzioni sono comprese tra 20.000 euro e 200.000 euro, mentre per la violazione degli obblighi di fornire all'ANSFISA la necessaria assistenza tecnica, le informazioni o la documentazione richiesta, si applica una sanzione amministrativa pecunaria compresa tra 5.000 euro e 50.000 euro. I proventi derivanti dalle citate sanzioni sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.

L'articolo 31 detta una serie di disposizioni per gestire la fase transitoria in attesa della piena applicazione del nuovo quadro normativo. In particolare:

- si prescrivono i modelli e i certificati che devono utilizzare l'organismo investigativo e l'ANSFISA;
- si prevede la validità dei provvedimenti già rilasciati al fine di garantire la continuità del servizio ferroviario sulle reti funzionalmente isolate e le modalità per il passaggio al nuovo regime;
- sulle reti ferroviarie isolate con decorrenza dal 1° luglio 2019 cessano le competenze del MIT in materia di sicurezza ferroviaria in contrasto o in sovrapposizione con le competenze attribuite all'ANSFISA;
- il passaggio degli organismi di valutazione della conformità al regime dell'accreditamento avviene entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento. Le attività di verifica necessarie al passaggio all'accreditamento sono svolte dall'Ente unico nazionale di accreditamento con oneri a carico degli organismi nel rispetto del principio di economicità;
- nelle more della piena operatività di ANSFISA viene assicurata la continuità operativa dell'ANSF;
- viene modificato il comma 3 dell'articolo 12 del decreto-legge n. 109 del 2018 per adeguare i compiti e le funzioni dell'ANSFISA previsti dalle direttive (UE) 2016/798 e (UE) 2016/797.

L'articolo 32 prevede l'abrogazione, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento di una serie di norme non più compatibili con il nuovo quadro normativo. Si prevede che continuano ad applicarsi le norme tecniche adottate in attuazione dei decreti oggetto di abrogazione 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 provvedimento. L'ANSFISA adotta tutte le misure necessarie per modificare i decreti e le linee guida in contrasto con le disposizioni di cui al presente provvedimento.

L'articolo 33 reca una apposita clausola di invarianza finanziaria prevedendo 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 ai relativi adempimenti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 34 dispone l'entrata in vigore del provvedimento, ovvero il 16 giugno 2019.

La RT ribadisce che i proventi delle sanzioni amministrative previste dall'articolo 30 saranno versati all'entrata del bilancio dello Stato ed evidenzia che l'articolo 33 contiene la clausola di invarianza finanziaria relativa all'intero provvedimento.

Al riguardo, con riferimento all'apposizione della clausola di invarianza finanziaria e ai risvolti finanziari discendenti dal provvedimento, si rinvia alle osservazioni effettuate ai precedenti articoli.