

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

##### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di Legambiente, Kyoto Club, Alleanza per la Mobilità Dolce (AMODO), nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti modifiche al codice della strada. C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1358 Meloni, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38 .....	79
---	----

##### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di esperti della materia, nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti modifiche al codice della strada. C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1358 Meloni, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38 .....	79
---	----

##### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea. Atto n. 73 ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i> ) .....	80
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie. Atto n. 74 ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i> ) .....	83
Sull'ordine dei lavori .....	87
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	88

##### AUDIZIONI INFORMALI

*Mercoledì 6 marzo 2019.*

**Audizione di rappresentanti di Legambiente, Kyoto Club, Alleanza per la Mobilità Dolce (AMODO), nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti modifiche al codice della strada. C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1358 Meloni, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38.**

L'audizione informale è stata svolta dalle 10.25 alle 11.05.

##### AUDIZIONI INFORMALI

*Mercoledì 6 marzo 2019.*

**Audizione di esperti della materia, nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti modifiche al codice della strada. C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1358 Meloni, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38.**

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.35 alle 15.05.

**ATTI DEL GOVERNO**

*Mercoledì 6 marzo 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Michele Del'Orco.*

**La seduta comincia alle 15.05.**

**Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea. Atto n. 73.**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto.

Paolo FICARA (M5S), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimersi sullo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea.

La citata Direttiva fa parte del quarto pacchetto ferroviario, presentato dalla Commissione europea il 30 gennaio 2013, che propone un approccio integrato volto a rivitalizzare il trasporto ferroviario dell'UE per favorire la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo. In particolare, il quarto pacchetto ferroviario si compone di tre regolamenti, tre direttive, accompagnati da una comunicazione e due relazioni (una sul profilo e i compiti degli altri membri del personale viaggiante, e una sulla liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario internazionale di passeggeri). Le direttive 2016/797 e 2016/798 afferiscono al cosiddetto « pilastro tecnico », mentre la direttiva 2016/2370 completa il « pilastro politico » dell'iniziativa europea.

Evidenzia al riguardo che con la legge di delegazione europea 2016-2017 (articolo 1 della legge 25 ottobre 2017, n. 163) è

stata conferita al Governo la delega per il recepimento delle ultime tre direttive rientranti nel pacchetto: la direttiva (UE) 2016/2370 per l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria, recentemente recepita con il decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 136, sullo schema del quale questa Commissione si è pronunciata nei mesi scorsi; la direttiva in esame n. 2016/797, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (atto governo 73); la direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie (atto governo 74).

Segnala, altresì, che il termine per l'espressione del parere al Governo da parte della IX Commissione è fissato al prossimo 27 marzo e che lo schema è stato assegnato con riserva, in attesa del parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano.

Passando al merito del provvedimento, evidenzia che la Direttiva UE 2016/797 ha l'obiettivo di definire un livello ottimale di armonizzazione tecnica per facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario all'interno dell'Unione Europea e con i paesi terzi e di contribuire al completamento dello spazio ferroviario europeo unico. Il sistema attuale di norme tecniche e autorizzazioni, pur garantendo un elevato livello di sicurezza, è infatti frammentato tra l'Agenzia ferroviaria europea e le autorità nazionali, con conseguenti elevati costi amministrativi e ostacoli eccessivi in termini di accesso al mercato, soprattutto per i nuovi operatori e i costruttori di veicoli ferroviari. Uno dei principali ostacoli per le imprese ferroviarie è rappresentato dalla coesistenza, da un lato, di norme nazionali tecniche e di sicurezza e, dall'altro, di specifiche tecniche di interoperabilità dell'UE (STI). Anche nell'ottica della realizzazione delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T).

Il provvedimento in esame si compone di 51 articoli, suddivisi in 8 Capi, e da 5 allegati.

Il Capo I (articoli 1-4) reca le disposizioni generali. In particolare, individua le

finalità del provvedimento nella fissazione delle modalità per realizzare l'interoperabilità tra i sistemi ferroviari degli Stati membri dell'Unione europea, definendo un livello ottimale di armonizzazione tecnica.

Tali modalità riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi del sistema ferroviario, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza applicabili al personale coinvolto nell'esercizio e nella manutenzione del sistema.

Lo schema di decreto si applica all'intero sistema ferroviario, ossia a tutte le reti ferroviarie insistenti sul territorio nazionale e a tutti i veicoli che operano su di esse, con le eccezioni elencate all'articolo 2, comma 2 (metropolitane, tram e veicoli leggeri su rotaia, infrastrutture ferroviarie private, ferrovie turistiche, etc.). La relazione illustrativa chiarisce che imporre su tali infrastrutture e ai veicoli che vi transitano tutte le regole tecniche e procedurali legate all'interoperabilità implicherebbe investimenti non sostenibili.

L'Allegato III elenca i requisiti essenziali che le parti del sistema ferroviario devono soddisfare, in termini di sicurezza, affidabilità e disponibilità, salute, protezione dell'ambiente, compatibilità tecnica e accessibilità: dal sistema ferroviario nel suo complesso; dai sottosistemi, ossia le parti strutturali o funzionali del sistema ferroviario (infrastruttura; energia; controllo-comando e segnalamento a terra; controllo-comando e segnalamento di bordo; materiale rotabile; esercizio e gestione del traffico; manutenzione; applicazioni telematiche per i servizi passeggeri e merci); dai componenti di interoperabilità, ossia qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali, incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema, da cui dipende la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione dei treni, garantendo i livelli di prestazione specificati.

Tutti i sottosistemi fissi e i veicoli devono essere conformi alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI), ossia le

regole tecniche europee – alle quali è dedicato il Capo II (articoli 5 e 6) – e alle norme nazionali. L'articolo 5 illustra il processo di formazione delle norme e prevede la partecipazione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA), istituita dal decreto-legge n. 109 del 2018, il c.d. decreto Genova, convertito con modificazioni dalla legge n. 130 del 2018, alle attività di elaborazione e di revisione delle suddette regole tecniche europee presso i gruppi di lavoro organizzati e guidati dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA). Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) partecipa alle attività del comitato esecutivo dell'ERA, con il supporto di ANSFISA.

Sono poi elencati i casi in cui è possibile richiedere la deroga alle regole tecniche europee ed è disciplinata la relativa procedura, che vede coinvolti il richiedente, il MIT, l'ANSFISA e la Commissione europea.

Il Capo III (articoli 7-11) prevede che i componenti di interoperabilità possano essere immessi sul mercato solo se soddisfano i requisiti essenziali e le condizioni per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario con quello del resto dell'Unione, se sono usati conformemente alla loro destinazione e se adeguatamente installati e sottoposti a manutenzione.

La dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego, redatta, datata e formata dal fabbricante, attesta che i componenti di interoperabilità sono stati oggetto delle procedure stabilite nella relativa regola tecnica europea. Qualora la corrispondente regola tecnica europea lo richieda, la valutazione di conformità o di idoneità all'impiego è effettuata dall'organismo di valutazione della conformità cui il fabbricante ha presentato domanda.

Se l'ANSFISA o altra autorità nazionale competente accerta che la dichiarazione CE è stata indebitamente rilasciata, essa vieta l'immissione sul mercato e l'impiego del componente di interoperabilità, che deve essere rimesso in conformità dal fabbricante.

Sono poi disciplinati i doveri dei vari soggetti coinvolti (operatori, MIT, MISE, ANSFISA) nel caso in cui emerga che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione CE, in realtà non soddisfa i requisiti essenziali. Sono infine introdotte sanzioni amministrative (salvo che il fatto costituisca reato) per chi immette componenti di interoperabilità non conformi ai requisiti essenziali o con dichiarazione CE irregolare o privi della stessa e per chi installa ed utilizza componenti di interoperabilità in modo difforme dalla loro destinazione.

Il Capo IV (articoli 12-17) disciplina la libera circolazione dei sottosistemi, stabilendo che non è consentito vietare, limitare od ostacolare la costruzione, la messa in servizio e l'esercizio di sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario che sono conformi ai requisiti essenziali. In particolare, non si possono esigere verifiche che siano già state compiute nell'ambito della procedura concernente la dichiarazione CE di verifica ovvero in altri Stati membri, al fine di verificare la conformità con identici requisiti nelle medesime condizioni operative. Con l'articolo 14 sono disciplinati poi i casi e le modalità con le quali possono trovare applicazione regole tecniche nazionali. L'articolo 15 detta la procedura per la redazione della dichiarazione CE di verifica, l'articolo 16 disciplina il mancato rispetto dei requisiti essenziali, mentre l'articolo 17 prevede una sanzione amministrativa pecuniaria (salvo che il fatto costituisca reato) per chi utilizza nel sistema ferroviario nazionale un sottosistema strutturale in modo difforme dalla sua destinazione, in contrasto con quanto previsto nell'autorizzazione.

Il Capo V (articoli 18-26) disciplina le procedure di immissione sul mercato e di messa in servizio degli impianti fissi, di sottosistemi mobili e dei veicoli.

Per quanto riguarda in particolare i veicoli, l'autorizzazione all'immissione sul mercato è rilasciata dall'ERA o, se l'area d'uso è limitata al solo territorio italiano, anche dall'ANSFISA. L'articolo 21 disciplina inoltre i casi di disaccordo tra ERA

e ANSFISA, i contenuti dell'autorizzazione, le condizioni per le quali è necessaria una nuova autorizzazione o nei casi in cui si procede al rinnovo.

È inoltre previsto un processo dettagliato di pre-analisi da parte dell'ERA sulle specifiche del sistema di segnalamento ERTMS che si vorrà implementare sulla rete, già prima della gara d'appalto, al fine di garantire un'implementazione armonizzata nell'Unione, in quanto, secondo la relazione illustrativa, tale sistema di segnalamento è l'elemento principale per accelerare l'interoperabilità a livello europeo.

Il Capo VI (articoli 27-42) concerne gli organismi di valutazione della conformità. Al MIT è attribuita la funzione di autorità responsabile dell'istituzione e dell'esecuzione delle procedure necessarie per la valutazione, l'autorizzazione e il controllo degli organismi di valutazione della conformità. La predetta attività di valutazione e controllo degli organismi in questione è demandata all'Ente unico nazionale di accreditamento italiano che può avvalersi del personale del MIT e dell'ANSFISA, previa sottoscrizione di una convenzione per disciplinare le modalità operative e di gestione dell'attività. La relazione illustrativa sottolinea che in tal modo si passa dall'attuale regime di riconoscimento degli organismi di valutazione della conformità da parte del MIT, ai sensi del decreto legislativo n. 191 del 2010, al nuovo regime dell'accREDITamento per il tramite dell'Ente unico nazionale di accREDITamento, ai sensi del regolamento n. 765 del 2008.

I successivi articoli disciplinano i requisiti e l'attività degli organismi di valutazione di conformità, che sono dotati di personalità giuridica ed eseguono tutti i compiti di valutazione della conformità che la pertinente regola tecnica europea affida, indipendentemente dal fatto che li esegua in prima persona o che siano eseguiti per suo conto e sotto la sua responsabilità.

L'attività di valutazione della conformità può essere eseguita per determinate procedure anche da un organismo accre-

ditato interno del soggetto richiedente. Sono pertanto individuati i requisiti che l'organismo interno deve soddisfare per garantire l'imparzialità e indipendenza del giudizio.

Il Capo VII (articoli 43-45) disciplina i registri. Al momento della registrazione, l'ANSFISA attribuisce ad ogni veicolo un numero europeo del veicolo con il quale lo stesso è contrassegnato. Fino al momento della piena operatività del registro europeo dei veicoli, l'ANSFISA alimenta il registro nazionale dei veicoli. Essa provvede inoltre alla pubblicazione del registro nazionale dell'infrastruttura, che indica i valori parametrici di rete per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessati previsti dalla pertinente regola tecnica europea e può prevedere condizioni di utilizzazione degli impianti fissi e altre restrizioni.

Il Capo VIII (articoli 46-51) reca disposizioni transitorie e finali. Il decreto legislativo entrerà in vigore il 16 giugno 2019 – data che coincide con quella in cui l'ERA acquisirà pieni poteri – determinando l'abrogazione della normativa attualmente vigente e, in particolare, del decreto legislativo n. 191 del 2010, che ha recepito le precedenti direttive comunitarie in materia di interoperabilità del sistema ferroviario.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

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

**Atto n. 74.**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto.

Giovanni Battista TOMBOLATO (Lega), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esaminare lo schema di decreto legislativo recante attuazione della

direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie (A.G. 74) ai fini dell'espressione del parere di competenza.

Rinviando a quanto detto nella sua relazione dall'onorevole Ficara per quanto riguarda il contesto nell'ambito del quale si inquadrano i due schemi di decreto legislativo all'esame, si limiterà a dare conto delle previsioni dello schema di decreto legislativo in titolo, segnalando, in particolare, gli elementi di novità con riguardo al regime precedentemente vigente.

Lo schema di decreto legislativo in commento, come detto, recepisce nel nostro ordinamento la direttiva 2016/798, la c.d. « direttiva sicurezza » del quarto pacchetto ferroviario e si compone di 34 articoli e tre allegati (il primo dei quali accompagnato da un'appendice). Tale direttiva sostituisce la precedente direttiva n. 2004/49/CE, recepita in Italia con il decreto legislativo n. 162 del 2007, che viene conseguentemente abrogato dall'articolo 32 dello schema.

Il termine per l'espressione del parere al Governo da parte della IX Commissione è fissato al prossimo 27 marzo e anche questo schema è stato assegnato con riserva, in attesa del parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano.

Il Capo I dello schema reca le disposizioni generali (articoli 1-3), relative alle finalità, all'ambito di applicazione del decreto ed alle esclusioni.

In conformità alla direttiva, lo schema di decreto legislativo in esame ha la finalità di sviluppare e migliorare la sicurezza del sistema ferroviario nonché quella di migliorare l'accesso al mercato per la prestazione dei servizi ferroviari (articolo 1).

Quanto all'ambito applicativo, lo schema di decreto si applica all'intero sistema ferroviario italiano e riguarda i requisiti di sicurezza del sistema nel suo complesso, compresa la gestione sicura dell'infrastruttura ferroviaria e del traffico, nonché l'interazione fra le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e

gli altri soggetti operanti nel sistema ferroviario (che, nel precedente regime, non risultavano essere individuati quali soggetti coinvolti o, comunque incidenti, sul sistema complessivo della sicurezza ferroviaria).

Il decreto non si applica invece alle metropolitane, ai tram (confermando le esclusioni già previste dall'articolo 2 del decreto legislativo n. 162 del 2007), ai veicoli leggeri su rotaia e alle infrastrutture utilizzate soltanto da tali veicoli, comprese quelle utilizzate occasionalmente da veicoli ferroviari nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia ai soli fini di connettività (tali tipologie di veicoli e di infrastrutture non erano espressamente menzionati nel decreto legislativo n. 162 del 2007). Sono inoltre escluse le infrastrutture ferroviarie private, rispetto alle quali si precisa la non applicabilità dello schema di decreto legislativo ai binari di raccordo tra le infrastrutture private e l'infrastruttura nazionale, prevedendo disposizioni più puntuali rispetto alla disciplina del decreto legislativo n. 162 del 2007, attualmente vigente.

Diversamente da quanto prevede la direttiva in via generale, ma utilizzando la facoltà concessa agli Stati membri dal paragrafo 4 dell'articolo 2 della direttiva, il comma 4 dell'articolo 2 prevede che le disposizioni dello schema di decreto legislativo si applichino anche alle reti ferroviarie isolate adibite a servizi ferroviari locali, che saranno individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo. In attesa dell'emanazione di tale decreto sono considerate isolate tutte le reti che non sono ricomprese nell'Allegato A al decreto ministeriale del 5 agosto 2016 (che individua le reti interconnesse).

Con riferimento infine alle ferrovie turistiche, di cui alla legge n. 128 del 2017, che la direttiva consentiva di escludere dal proprio ambito applicativo, è stata effettuata la scelta di assoggettare le relative tratte ferroviarie a quanto previsto dallo schema di decreto legislativo in esame, prevedendo tuttavia, all'articolo 2, comma

5, che l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) debba indicare per le infrastrutture ferroviarie e per i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture le modalità applicative delle disposizioni di cui agli articoli 6 (metodi comuni di sicurezza e obiettivi comuni di sicurezza), 8 (sistemi di gestione della sicurezza), 13 (manutenzione dei veicoli) e 17 (supervisione dell'ANFSISA sul rispetto dell'obbligo di usare un sistema di gestione della sicurezza).

Lo schema di decreto legislativo innova anche con riferimento alle definizioni, di cui all'articolo 3. Vengono infatti aggiornate alcune definizioni al fine di adeguarle al nuovo contesto normativo introdotto dalle diverse disposizioni del quarto pacchetto ferroviario; sono introdotte nuove definizioni concernenti i soggetti che sono comunque coinvolti, in senso ampio, nella sicurezza del sistema ferroviario mentre non vengono riprodotte quelle attinenti alla componentistica e al sistema di valutazione di conformità dei componenti medesimi non più coerenti con il nuovo quadro normativo.

Il Capo II disciplina il sistema di sviluppo e gestione della sicurezza ferroviaria.

Gli articoli da 4 ad 8 individuano in particolare i ruoli dei soggetti operanti nel settore della sicurezza ferroviaria e le regole generali per la garanzia della sicurezza ferroviaria.

In particolare, l'articolo 4 individua nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e nell'ANSFISA i soggetti competenti per lo sviluppo ed il miglioramento della sicurezza dell'infrastruttura. All'ANSFISA viene affidata in generale una funzione di controllo sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, affinché mettano in atto le necessarie misure di controllo del rischio, applichino la normativa UE e nazionale e istituiscano i sistemi di gestione della sicurezza previsti dall'articolo 8. L'ANSFISA, inoltre, dovrà elaborare e pubblicare sul proprio sito i piani annuali di sicurezza che stabiliscono le misure per conseguire gli

obiettivi comuni di sicurezza (CST), e supportare l'ERA, l'Agenzia Ferroviaria Europea, nelle sue attività di monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria a livello dell'Unione.

Il comma 3 dell'articolo 4 considera le imprese ferroviarie ed i gestori delle infrastrutture, ciascuno per la propria parte di sistema, responsabili del funzionamento sicuro del sistema e del relativo controllo dei rischi, che comprende anche la fornitura di materiale e l'appalto di servizi agli utenti, clienti, lavoratori e terzi.

Il profilo del sistema di gestione del rischio è comunque uno degli elementi di novità della direttiva e dello schema di decreto in commento, in quanto è richiesto, come principio generale, a tutti gli attori individuati dallo schema che operano nel settore ferroviario (e non solo ai principali, ossia imprese ferroviarie e gestori delle infrastrutture, come nel vigente regime) di adottare le misure per far fronte al rischio e di segnalare tali rischi alle parti, all'ANSFISA e all'Organismo investigativo nazionale (disciplinato dal Capo V- articoli 20-27). Resta comunque centrale il ruolo di imprese ferroviarie e gestori delle infrastrutture alle quali sono imposti penetranti obblighi di controllo dei rischi rimettendo a questi ultimi ad esempio il compito di obbligare per contratto, ove necessario, gli altri soggetti che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario a mettere in atto misure di controllo del rischio.

Il Capo III (artt. 9-14) disciplina i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza. La novità più significativa introdotta dallo schema di decreto legislativo è la previsione del rilascio del Certificato di sicurezza unico da parte dell'Agenzia ferroviaria europea (ERA). In base all'articolo 9 pertanto, la richiesta sarà gestita dall'Agenzia Ferroviaria Europea e il certificato di sicurezza sarà dunque ottenibile tramite uno sportello unico europeo denominato *One Stop Shop* (OSS). Si ricorda che attualmente l'articolo 14 del decreto legislativo n. 162/2007 richiede un « certificato di sicurezza » che può valere

su tutta la rete o su una sua parte e che analogamente fornisce la prova che l'impresa abbia un proprio sistema di gestione della sicurezza e che viene rilasciato dall'ANSF. Il comma 8 dell'articolo 9 prevede poi che qualora l'area di esercizio sia limitata al solo sistema ferroviario italiano, l'ANSFISA possa rilasciare, sotto la propria responsabilità e su istanza del richiedente, un certificato di sicurezza unico. Tale possibilità è consentita dall'articolo 10, paragrafo 8 della direttiva, che prevede altresì che l'autorità nazionale preposta alla sicurezza si assuma la piena responsabilità dei certificati di sicurezza unici che rilascia. Il certificato è rinnovato a richiesta dell'impresa ferroviaria a intervalli non superiori a cinque anni.

Sono poi disciplinati l'autorizzazione di sicurezza, per i gestori delle infrastrutture ferroviarie, le procedure di coordinamento e di raccordo tra l'ANSFISA e l'ERA, le disposizioni concernenti il responsabile della manutenzione, per il quale si prevede, ancora una volta, l'obbligo di attuazione di metodi di valutazione del rischio definiti dai pertinenti metodi comuni di sicurezza, imponendo al responsabile della manutenzione di provvedere affinché le proprie società appaltatrici attuino opportune misure di controllo dei rischi e le relative deroghe.

Il Capo IV (artt. 15-19) disciplina le funzioni e i compiti in ambito ferroviario dell'ANSFISA. Le disposizioni ricalcano solo in parte le previsioni del decreto legislativo n. 162 del 2007. L'Agenzia è preposta alla sicurezza del sistema ferroviario italiano e ha poteri di regolamentazione tecnica e di settore. I compiti dell'Agenzia nel settore ferroviario sono elencati al comma 2 dell'articolo 16, e sono coerenti con quelli indicati nella direttiva. Le funzioni principali, oltre a quelle di regolamentazione tecnica, di emanazione di raccomandazioni in materia di sicurezza e di autorizzazione all'immissione sul mercato dei veicoli ferroviari, concernono il rilascio la sospensione e la revoca dei certificati di sicurezza (se emanati dall'Agenzia) e delle autorizzazioni di sicurezza e la verifica (ed eventualmente

lo stimolo) nei confronti delle imprese ferroviarie e dei gestori delle infrastrutture dell'emanazione delle necessarie disposizioni e prescrizioni di esercizio.

L'articolo 17 disciplina la supervisione dell'ANSFISA sul rispetto, da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, dell'obbligo permanente di usare un sistema di gestione della sicurezza. Sono inoltre disciplinati, in maniera sostanzialmente analoga a quanto previsto dal precedente decreto legislativo n. 162 del 2007: i casi di perdita delle condizioni per la certificazione unica (con riferimento alle imprese ferroviarie); l'ipotesi di rischi gravi per la sicurezza con riferimento alle attività di soggetti titolari di certificazioni uniche di sicurezza; le ipotesi di limitazione o revoca della certificazione di sicurezza per le imprese ferroviarie; gli scambi di informazioni con riferimento alle imprese ferroviarie esercenti la propria attività in più Stati dell'Unione; le iniziative che possono essere assunte dall'Agenzia.

È invece di nuova introduzione la disciplina del coordinamento tra l'Agenzia e l'ERA nel caso di diverse valutazioni tra i due soggetti.

I principi che regolano le decisioni dell'ANSFISA sono riprodotti all'articolo 18, confermando l'obbligo dell'Agenzia di svolgere i propri compiti in modo non discriminatorio e trasparente, acquisendo il parere delle parti interessate e motivando le proprie decisioni, mentre l'articolo 19 prevede l'obbligo di relazione annuale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'ERA, circa le attività svolte nell'anno precedente sulle reti interconnesse del sistema ferroviario italiano. Si introduce infine l'obbligo di un'apposita relazione annuale per le reti isolate, da trasmettere, entro il 30 settembre, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il comma 4 prevede la trasmissione, da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sia al Presidente del Consiglio dei Ministri che al Parlamento, entro il 30 novembre di ogni anno, di una relazione sull'attività svolta dall'ANSFISA.

Il Capo V (artt. 20-27) reca la disciplina dell'Organismo investigativo nazionale (*National Investigation Body-NIB*), già previsto dalla legislazione vigente. Si tratta di un organismo permanente, di cui già la direttiva 2004/49/CE ha previsto l'istituzione in ciascuno Stato membro, che ha il compito di svolgere le indagini di sicurezza in caso di incidenti, rendendole poi pubbliche, con precisi criteri, al fine di scongiurare il ripetersi di tali eventi. L'inchiesta di tali organismi non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità. Si tratta di indagini separate dalle indagini giudiziarie, anche se chi le conduce ha accesso alle prove e alle testimonianze. Il lavoro di tali organismi, che devono necessariamente essere indipendenti dai soggetti che operano nel settore ferroviario e privi di conflitti di interessi rispetto all'indagine, è considerato centrale nel processo investigativo sulla sicurezza. La direttiva 2016/798/UE conferma tale impostazione, aggiungendo alcune norme di cooperazione tra gli organismi nazionali e prevedendo il riferimento esplicito al ruolo dell'Agenzia ferroviaria europea. Si dispone in particolare che gli organismi investigativi nazionali cooperino al fine di scambiare informazioni e migliori prassi e che istituiscano un programma di valutazione *inter pares* per monitorare l'efficacia delle loro indagini.

Il comma 5 dell'articolo 20 estende la competenza dell'Organismo investigativo agli incidenti occorsi sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario e adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché agli incidenti che si verificano sui sistemi di trasporto ad impianti fissi.

Gli articoli da 21 a 26 riproducono sostanzialmente il contenuto della legislazione vigente relativamente agli obblighi ed alle procedure di indagine dell'Organismo investigativo.

L'articolo 27 prevede infine un nuovo meccanismo di segnalazione volontaria all'Organismo investigativo, di eventi o « quasi incidenti », che possano rappresentare una situazione di rischio, anche sulla base delle linee guida dell'ERA in materia,



finalizzato alla prevenzione degli incidenti ed a promuovere la cultura della fiducia nel personale dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, degli ECM e di tutti gli altri soggetti che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario, in modo che siano incoraggiati a contribuire allo sviluppo ed al miglioramento della sicurezza, garantendo l'anonimato della fonte.

Il Capo VI (articoli 28 e 29) contiene le disposizioni specifiche per le reti isolate, per le quali l'applicazione dello schema di decreto legislativo è parziale. Infatti non si applicano a tali reti le disposizioni di cui agli articoli 7, 9, 10 e 11 del decreto legislativo (ossia le disposizioni in materia di norme tecniche nazionali, certificato di sicurezza unico, cooperazione tra ANSFISA, ERA ed altre autorità nazionali per il rilascio dei certificati di sicurezza unici e autorizzazione di sicurezza per i gestori dell'infrastruttura), mentre le modalità applicative degli articoli 6 (metodi comuni di sicurezza e obiettivi comuni di sicurezza), 8 (sistemi di gestione della sicurezza), 13 (manutenzione dei veicoli) e 17 (supervisione dell'ANSFISA sul rispetto dell'obbligo di usare un sistema di gestione della sicurezza).

In conseguenza delle citate deroghe l'articolo 28 prevede che per svolgere le attività sulle reti isolate, sia necessario ottenere un certificato di idoneità all'esercizio da parte dell'ANSFISA. L'articolo 29 stabilisce inoltre che per poter aprire al pubblico esercizio linee ferroviarie nuove, rinnovate o ristrutturate, o parti di esse, il soggetto che gestisce l'infrastruttura, debba ottenere dall'ANSFISA un'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali che lo compongono e per poter circolare ogni veicolo ottiene un'autorizzazione di messa in servizio da parte dell'ANSFISA. In via transitoria peraltro dopo l'entrata in vigore del decreto i soggetti interessati alla gestione di tali reti sono autorizzati a proseguire la propria attività in virtù dei provvedimenti rilasciati dalle Autorità ed Amministrazioni competenti prima del 1° luglio 2019 (data indicata dal comma 4 del medesimo articolo

31), fino al rilascio dei certificati e delle autorizzazioni previsti dagli articoli 28 e 29.

Il Capo VII contiene infine le disposizioni transitorie e finali, la disciplina delle sanzioni, le abrogazioni, la clausola di invarianza finanziaria e l'entrata in vigore.

#### Sull'ordine dei lavori.

Elena MACCANTI (Lega), intervenendo sull'ordine dei lavori, rivolge una richiesta di chiarimento al sottosegretario Michele Dell'Orco circa i contenuti del disegno di legge di delega approvato dal Consiglio dei ministri sulla riforma del codice della strada, ritenendo opportuno che la Commissione Trasporti prosegua il prezioso lavoro istruttorio in merito alle numerose proposte di legge abbinata, segnalando in proposito che si sta completando la lunga serie di audizioni programmate.

Raffaella PAITA (PD) ricorda che la scorsa settimana il suo gruppo aveva già segnalato l'opportunità di concludere le audizioni in corso prima di procedere all'istituzione del Comitato ristretto. Si associa alla richiesta di chiarimento della collega Maccanti, ritenendo a questo punto necessario che il Governo chiarisca come intenda muoversi relativamente al disegno di legge di delega approvato la scorsa settimana dal Consiglio dei ministri.

Federica ZANELLA (FI) condivide la necessità di comprendere come la Commissione Trasporti possa continuare ad esaminare le proposte di legge di modifica del codice della strada anche sulla base delle intenzioni del Governo circa il disegno di legge di delega.

Diego DE LORENZIS (M5S) chiede formalmente al Governo che il disegno di legge di delega sia presentato presso questo ramo del Parlamento affinché la prima lettura possa essere svolta dalla Commissione Trasporti della Camera dei deputati, sfruttando al meglio l'intensa attività conoscitiva fin qui svolta.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO ribadisce quanto già contenuto in una nota diffusa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il disegno di legge di delega conterrà una revisione organica del codice della strada, soprattutto dell'apparato normativo tecnico, prefiggendosi altresì lo scopo di semplificare e razionalizzare tale disciplina, che si è notevolmente stratificata nel tempo.

Le proposte di iniziativa parlamentare attualmente all'esame della Commissione Trasporti prevedono invece una serie di novelle puntuali al codice.

Si tratta in definitiva di due tipi di intervento normativo diverso con finalità distinte, che a suo giudizio possono procedere parallelamente, come peraltro avvenuto anche nella scorsa legislatura. Au-

spica quindi che il Parlamento possa lavorare sia sul fronte delle novelle legislative che su quello del disegno di legge di delega, la cui necessità è stata riconosciuta da tutti i gruppi parlamentari.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.20.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.20 alle 16.