

Prot: RGS 0063425/2010

Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e della direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 ottobre 2009 che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE".

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo è stato predisposto in attuazione della delega contenuta nella legge 7 luglio 2009, n. 88. (Legge comunitaria per il 2008), per il recepimento della direttiva 2008/57/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e della delega contenuta nella legge 4 giugno 2010, n. 96, (Legge comunitaria per il 2009) per il recepimento della direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 ottobre 2009, che modifica unicamente l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE.

L'invio del decreto in questione alle Commissioni parlamentari per il parere di competenza riveste carattere d'urgenza vista l'imminente scadenza del termine - 19 luglio 2010 - per recepire la direttiva 2008/57/CE ai sensi dell'art. 1, comma 3, della legge n. 88/2009.

La direttiva 2008/57/CE ha l'obiettivo di creare le condizioni per realizzare l'interoperabilità dei sistemi ferroviari nazionali con il sistema ferroviario transeuropeo. Il perseguimento di tale obiettivo dovrebbe portare alla definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica e consentire di:

- a) facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario internazionale all'interno dell'Unione europea e con i paesi terzi;
- b) contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi di costruzione, rinnovo, ristrutturazione e funzionamento del sistema ferroviario nella Comunità;
- c) contribuire all'interoperabilità del sistema ferroviario nella Comunità.

La direttiva in questione si presenta quale rifusione delle direttive 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale, modificate in modo sostanziale con la direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, per favorirne la chiarezza e per riunire le disposizioni in un unico testo per una maggiore semplificazione anche alla luce delle ulteriori modifiche apportate alle stesse.

La direttiva 2004/50/CE è stata recepita nel nostro ordinamento con il decreto legislativo n. 163 del 2007 ("Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario trans europeo"), che l'emanando provvedimento abroga in modo espresso, trattandosi anche di un riordino della normativa nazionale vigente in materia, conseguentemente per l'emanazione dello schema di decreto legislativo di cui trattasi sarà seguita la stessa procedura di emanazione del decreto legislativo n. 163 del 2007.

Tra le finalità indicate nei considerando della stessa direttiva 2008/57/CE in corso di recepimento si evidenziano in particolare:

- a) consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, è



Prot: RGS 0063425/2010

opportuno in particolare favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali, nonché l'accesso a tali reti, intraprendendo ogni azione che si riveli necessaria nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche, come previsto all'articolo 155 del Trattato;

b) sviluppare, in linea generale, le specifiche europee in base al nuovo approccio in materia di armonizzazione tecnica e di normalizzazione. Esse consentono di beneficiare di una presunzione di conformità rispetto a determinati requisiti essenziali della presente direttiva, soprattutto nel caso dei componenti di interoperabilità e delle interfacce. Queste specifiche europee, o le parti di esse applicabili, non sono obbligatorie e non è necessario alcun riferimento esplicito a dette specifiche nelle STI. I riferimenti delle specifiche europee sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Gli Stati membri pubblicano i riferimenti delle norme nazionali che recepiscono le norme europee.

c) fare in modo che l'attuazione delle disposizioni relative all'interoperabilità del sistema ferroviario non crei ostacoli ingiustificati, dal punto di vista del rapporto costi-benefici, al mantenimento della coerenza della rete ferroviaria esistente in ogni Stato membro, pur sforzandosi di conservare l'obiettivo dell'interoperabilità;

c) consentire, in casi particolari, che lo Stato membro interessato non applichi determinate STI e prevedere procedure volte a garantire che tali deroghe siano giustificate. L'articolo 155 del trattato prescrive che l'azione della Comunità nel settore della interoperabilità tenga conto della potenziale validità economica dei progetti;

e) elaborare e applicare le STI al sistema ferroviario in modo da non ostacolare l'innovazione tecnologica e quest'ultima dovrebbe mirare al miglioramento delle prestazioni economiche.

f) sfruttare l'interoperabilità del sistema ferroviario, per quanto riguarda in particolare il trasporto di merci, per realizzare le condizioni di una migliore interoperabilità intermodale.

Relativamente all'articolato del decreto legislativo si rappresenta quanto segue.

L'articolo 1 definisce la finalità del provvedimento, orientata su progettazione, costruzione, messa in servizio, ristrutturazione, rinnovamento, esercizio e manutenzione degli elementi di detto sistema, nonché sulle qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio ed alla manutenzione. L'ambito di applicazione è riferito a tutto il sistema ferroviario nazionale, ad eccezione:

a) delle metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;

b) delle reti che sono isolate, dal punto di vista funzionale, dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché le imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti;

~~c) delle infrastrutture ferroviarie private nonché i veicoli utilizzati solo su tali infrastrutture, destinati ad essere utilizzati esclusivamente dai proprietari per le loro operazioni di trasporto merci;~~

d) delle infrastrutture e i veicoli destinati ad un uso strettamente locale, storico o turistico.

L'articolo 2 dà le definizioni dei principali concetti utilizzati nel provvedimento in modo conforme alle definizioni contenute nell'articolo 2 della direttiva.

L'articolo 3 rimanda ai requisiti essenziali standard del settore.

Il Capo II (artt. da 4 a 8) riguarda le specifiche tecniche di interoperabilità (STI), disciplinandone oggetto, adozione e revisione, estensioni e deroghe. Di particolare rilievo la procedura, posta in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per l'ottenimento di deroghe da parte della Commissione UE.



Prot. RGS 0063425/2010

Il Capo III (artt. da 9 a 13) riguarda l'immissione sul mercato dei componenti tecnici di interoperabilità, le verifiche della loro conformità ed idoneità all'impiego, con l'analisi delle eventuali conseguenze negative, nonché la procedura relativa alla dichiarazione "CE" di conformità ed idoneità all'impiego.

Il Capo IV (artt. da 14 a 19) disciplina la messa in servizio, compatibilmente con la conformità alle STI, dei sottosistemi, definiti come "...: il risultato della divisione del sistema ferroviario... di natura strutturale (infrastrutture, energia, controllo-comando e segnalamento, esercizio e gestione del traffico, materiale rotabile) o funzionale (manutenzione, applicazioni telematiche per i passeggeri e le merci).

Il Capo V (artt. da 20 a 26) contiene la disciplina tecnica per l'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli, distinguendo i casi in cui i medesimi siano conformi o meno alle STI. E' previsto anche il caso di autorizzazione ad un "tipo" di veicolo, con conseguente autorizzazione implicita a tutti i veicoli conformi al "tipo" autorizzato.

Il Capo VI (artt. da 27 a 31) disciplina il settore degli Organismi notificati, prevedendo le procedure per il riconoscimento, la sospensione, la revoca o il rinnovo del riconoscimento medesimo nonché l'attività di vigilanza del Ministero sulle attività dell'Organismo.

Il Capo VII (artt. da 32 a 35) disciplina l'istituzione e le modalità di tenuta dei registri della rete e dei veicoli finalizzati a seguire la tracciabilità della vita tecnica dell'infrastruttura e dei mezzi.

L'articolo 36 contiene la previsione dell'abrogazione del d.lgs 10 agosto 2007, n.163 e dell'articolo 9 del d.lgs 10 agosto 2007, n.162.

L'articolo 37 contiene la clausola di invarianza della spesa prevedendo che dall'attuazione delle disposizioni del presente provvedimento non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Ciò in quanto le competenze attribuite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e al Ministero delle infrastrutture e trasporti rientrano nelle competenze già attribuite tra l'altro dal decreto legislativo n. 162 del 2007 (come l'attività relativa al registro nazionale di immatricolazione del materiale rotabile di cui all'art. 33 dello schema) e dal decreto legislativo n. 163 del 2007 (come l'attività relativa agli organismi notificati - art. 27 dello schema - e la vigilanza di cui all'art. 30 dello schema) e pertanto saranno svolte utilizzando, per quanto concerne l'Agenzia le proprie risorse finanziarie di cui all'art. 26 del decreto legislativo n. 162/2007 e per quanto riguarda il Ministero delle infrastrutture e trasporti con le risorse umane e finanziarie previste a legislazione vigente.

Infine **l'articolo 38** reca le norme in materia di entrata in vigore prevedendo che il provvedimento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Al decreto sono allegati n. 12 documenti tecnici che costituiscono parte integrante dello stesso.



Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e della direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 ottobre 2009 che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE".

RELAZIONE TECNICO - FINANZIARIA

Lo schema di decreto legislativo è stato predisposto in attuazione della delega contenuta nella legge 7 luglio 2009, n. 88, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria per il 2008, nonché della delega contenuta nella legge 4 giugno 2010, n. 96, -Legge comunitaria per il 2009.

Con il suddetto provvedimento si provvede al recepimento nell'ordinamento nazionale della direttiva 2008/57/CE, avente l'obiettivo di creare le condizioni per realizzare l'interoperabilità dei sistemi ferroviari nazionali con il sistema ferroviario transeuropeo nonché della direttiva 2009/131/CE, che modifica unicamente l'allegato VII della predetta direttiva 2008/57/CE.

Lo schema reca la clausola di invarianza della spesa (art. 37) in quanto gli adempimenti conseguenti al recepimento della citata normativa comunitaria non importano nuovi oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, in particolare, si evidenzia che le competenze attribuite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, peraltro in gran parte già previste dal decreto legislativo n. 162 /2007 saranno svolte utilizzando le risorse umane, strumentali e finanziarie proprie della predetta Agenzia, come previsto dal citato decreto legislativo n.162/2007.

Le residuali competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in modo particolare l'attività relativa agli organismi notificati (art. 27 dello schema) e l'attività di vigilanza (art. 30 dello schema) rientrano nelle competenze istituzionali dello stesso e, pertanto, saranno svolte con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ha avuto esito

POSITIVO NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

Carfio

Prot: RGS 0063425/2010

Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e della direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 ottobre 2009 che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE".

ANALISI TECNICO NORMATIVA (A.T.N.)

(all. "A" alla Direttiva P.C.M. 10 settembre 2008 - G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazioni proponenti: DIPARTIMENTO PER LE POTICHE COMUNITARIE E MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

TITOLO: Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e della Direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 ottobre 2009 che modifica l'allegato VII della Direttiva 2008/57/CE".

Indicazione del referente di Amministrazione concertante: Ministeri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione, dello sviluppo economico e del lavoro e della previdenza sociale;

PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) *Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.*

Lo schema di decreto legislativo proposto ha come scopo di dare attuazione alle disposizioni della Direttiva Comunitaria 2008/57/CE e della successiva Direttiva 2009/131/CE che ne modifica solo l'allegato VI. L'esigenza è quella che la Direttiva in questione venga recepita nell'ordinamento normativo nazionale entro il 19 luglio 2010.

Obiettivo delle disposizioni oggetto della Direttiva è quello di consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici ed a tutti i soggetti interessati di beneficiare dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio ferroviario europeo senza frontiere interne; in tal senso le disposizioni in parola vogliono favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali, nonché l'accesso a tali reti, intraprendendo ogni azione che si riveli necessaria nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche, come previsto all'articolo 155 del trattato.

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

Si riporta di seguito un elenco delle principali norme e regolamenti europei, recepiti nell'ordinamento nazionale relative allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Normativa Unione Europea	Legislazione attuativa Nazionale
Direttiva 91/440/CE del 29.7.1991 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie	DPR 277/98 dell'8.7.1998: "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva



Prot: RGS 0063425/2010

	91/440/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie".
Direttiva 95/18/CE del 16.6.1995 relativa alle licenze alle imprese ferroviarie	DPR 146/99 del 16 marzo 1999: "Regolamento recante norme di attuazione della Direttiva 95/18/CE relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della Direttiva 95/19/CE relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura".
Direttiva 95/19/CE del 19.6.1995 riguardante la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura	
Direttiva 96/48/CE del 23.7.1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità .	Decreto Legislativo n. 299 del 24 maggio 2001 (* ABROGATO)
Direttiva 2001/12/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie; Direttiva 2001/13/CE relativa alla licenza ferroviaria; Direttiva 2001/14/CE relative alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria.	Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n.188: "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria".
Direttiva 2001/16/CE, in materia di interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.	Decreto Legislativo 30 settembre 2004, n. 268 (* ABROGATO)
Direttive 2004/49/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE e della direttiva 2001/14/CE.	Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162
Direttiva 2004/50/CE, che modifica la direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale	Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 163 (** ABROGANDO)
Direttiva 2004/51/CE, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie	Già recepita nel D.lgs 188/03
Direttiva 2007/32/CE, che modifica l'allegato VI della direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e l'allegato VI della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale	Decreto del Ministro dei Trasporti dell'11 dicembre 2007
Direttiva 2007/58/CE, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e	Decreto Legislativo 25 gennaio 2010, n. 15: "Attuazione della direttiva 2007/58/CE, che modifica le direttive 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle Ferrovie Comunitarie, e 2001/14/CE relativa alla ripartizione della

Prot: RGS 0063425/2010

all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria	capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria".
--	---

- (*) I due Decreti Legislativi n.299 del 24 maggio 2001 e n. 268 del 30 settembre 2004, sono stati abrogati e sostituiti dal Decreto Legislativo n. 163 del 10 agosto 2007.
- (**) Il Decreto Legislativo n.163 del 10 agosto 2007, verrà abrogato con la promulgazione dello schema di Decreto Legislativo in esame.

3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.*

La promulgazione del Decreto Legislativo in esame produrrà la contemporanea abrogazione del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 163 e del successivo Decreto del Ministro dei Trasporti dell'11 dicembre 2007. Tali decreti avevano, a suo tempo, provveduto, rispettivamente, a recepire le disposizioni:

- della Direttiva 2004/50/CE, che modificava la Direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la Direttiva 2001/16/CE all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
- della Direttiva 2007/32/CE, che modifica l'allegato VI della Direttiva 96/48/CE del Consiglio e l'allegato VI della Direttiva 2001/16/CE.

Infatti, l'entrata in vigore della Direttiva 2008/57/CE produrrà:

- la abrogazione delle due Direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, e delle loro successive modifiche operate con le sopraccitate Direttive 2004/50/CE e 2007/32/CE;
- la abrogazione dell'art. 14 della Direttiva 2004/49/CE con la conseguente abrogazione dell'articolo 9 del d.lgs. 162/2007.

La direttiva 2008/57/CE, in pratica, riunifica ed aggiorna in un unico strumento normativo i campi di applicazione convenzionale ed ad alta velocità del sistema ferroviario europeo, per quanto riguarda il concetto di interoperabilità.

4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.*

Lo schema normativo in esame rispetta i principi degli articoli 76 ed 87 della Costituzione in tema di esercizio della funzione legislativa.

5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

Come già il precedente d.lgs. n.163/2007, l'intervento normativo in esame è compatibile con le competenze e funzioni degli enti territoriali e locali.

Peraltro, la direttiva 2008/57/CE del cui recepimento si tratta si presenta quale rifusione delle direttive 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del



Prot: RGS 0063425/2010

Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale, modificate in modo sostanziale con la direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, per favorirne la chiarezza e per riunire le disposizioni in un unico testo per una maggiore semplificazione anche alla luce delle ulteriori modifiche apportate alle stesse.

La direttiva 2004/50/CE è stata recepita nel nostro ordinamento con il citato decreto legislativo n. 163 del 2007 ("Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario trans europeo"), che l'emanando provvedimento abroga in modo espresso, conseguentemente per l'emanazione dello schema di decreto legislativo in questione sarà seguita la stessa procedura di emanazione del decreto legislativo n. 163 del 2007.

6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.*

Lo schema normativo in esame rispetta i principi sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.*

Come accennato al punto 3), l'emanazione dello schema normativo in esame produrrà la contemporanea abrogazione del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 163, e del successivo decreto del Ministro dei trasporti dell'11 dicembre 2007, che regolamentano la materia dell'interoperabilità ferroviaria e l'abrogazione dell'art. 9 del decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162.

8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

Non esistono progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza, ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.*

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.*

Dando attuazione ad una direttiva europea, lo schema normativo in esame è pienamente compatibile con l'ordinamento comunitario.

11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Prot: RGS 0063425/2010

Non esistono procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

L'intervento regolatorio in questione è stato posto in essere proprio in adempimento di obblighi comunitari ed è compatibile con gli obblighi internazionali assunti anche dalla UE, quali quelli derivanti, ad esempio, dalla adesione alla Convenzione COTIF, che impone alla stessa UE insieme agli Stati Membri, di rendere le disposizioni derivanti dall'appartenenza alla Convenzione stessa compatibili con le normative comunitarie, tra le quali anche quelle relative all'interoperabilità.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte Europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Non risultano esistenti linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto, in quanto peraltro la direttiva 2008/57/CE è rifusione di precedenti direttive e la direttiva 2009/131/CE modifica unicamente un allegato tecnico della predetta direttiva 2008/57/CE.

PARTE III - ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Come riferito, lo schema normativo in esame provvede a riunificare ed aggiornare in un unico testo normativo i campi di applicazione convenzionale ed ad alta velocità del sistema ferroviario europeo, per quanto riguarda il concetto di interoperabilità. Le innovazioni sono relative alla introduzioni di disposizioni per la messa in servizio dei veicoli e, quindi, all'introduzione di figure quali il detentore dei carri (*keeper*) e il soggetto responsabile della manutenzione (ECM), che troveranno riscontro nel prossimo recepimento della direttiva 2008/110/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie. Altre modifiche e innovazioni sono state introdotte per la parte inerente i registri della rete e dei veicoli.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.

La verifica è stata effettuata con esito positivo.



Prot: RGS 0063425/2010

- 3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

Non è stata utilizzata la tecnica della novella legislativa.

- 4) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

Non si rilevano effetti abrogativi impliciti in quanto sono state espressamente indicate le abrogazioni conseguenti all'entrata in vigore dell'emanando provvedimento.

- 5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetti retroattivi o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.*

Non sono presenti disposizioni aventi effetti retroattivi o di reviviscenza o di interpretazione autentica o di deroga di norme vigenti.

- 6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.*

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto.

- 7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.*

Articolo 20, comma 5: non è indicato alcun termine.

Articolo 31, comma 4, primo periodo: il termine di sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto appare congruo.

Articolo 31, comma 4, secondo periodo: non è indicato alcun termine.



Prot: RGS 0063425/2010

Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e della direttiva 2009/131/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 ottobre 2009 che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE".

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(all. "A" al regolamento adottato con d.P.C.M. 11 settembre 2008 - G.U. n. 257 del 2008)

SEZIONE I - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

Lo schema di decreto legislativo proposto ha come scopo di dare attuazione alle disposizioni della direttiva comunitaria 2008/57/CE e della direttiva 2009/131/CE, recante modifica all'allegato VII della predetta direttiva 2008/57/CE.

Obiettivo delle disposizioni oggetto della direttiva è quello di consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici ed a tutti i soggetti interessati di beneficiare dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio ferroviario europeo senza frontiere interne; in tal senso le disposizioni in parola vogliono favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali, nonché l'accesso a tali reti, intraprendendo ogni azione che si riveli necessaria nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche, come previsto all'articolo 155 del Trattato.

L'esercizio commerciale di treni lungo la rete ferroviaria richiede in particolare una forte compatibilità tra le caratteristiche dell'infrastruttura e quelle dei veicoli, ma anche un'efficace interconnessione dei sistemi di informazione e di comunicazione dei diversi gestori e delle diverse imprese ferroviarie. Da questa coerenza e da questa interconnessione dipendono il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità e il costo dei servizi e su questa coerenza e su questa interconnessione si basa principalmente l'interoperabilità del sistema ferroviario.

Storicamente, in ciascuno degli Stati Membri le normative nazionali, i regolamenti interni e le specifiche tecniche applicati dalle ferrovie presentano rilevanti differenze dal momento che esse incorporano tecnologie proprie delle industrie nazionali e prescrivono dimensioni e dispositivi particolari, nonché caratteristiche speciali. Questa situazione ha sempre ostacolato la circolazione dei treni su tutto il territorio comunitario.

Con il passare degli anni questa situazione ha creato stretti legami tra le industrie ferroviarie nazionali e le ferrovie nazionali, a detrimento dell'apertura effettiva dei mercati. Tali industrie, per poter sviluppare la loro competitività su scala mondiale, necessitano di un mercato europeo aperto e concorrenziale.

È stato fondamentale, in tale contesto e nel quadro dei principi fondanti dell'Unione Europea, definire per tutta la Comunità requisiti essenziali da applicare al suo sistema ferroviario che possano operare un'effettiva apertura del mercato ferroviario sia per le imprese di trasporto che per le industrie ferroviarie produttrici dei sistemi e dei sottosistemi.

Per realizzare questi obiettivi il Consiglio adottò una prima misura con l'adozione della direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità. Successivamente, fu adottata la direttiva 2001/16/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.



Prot: RGS 0063425/2010

Successivamente tali direttive furono modificate, al fine di migliorare ed integrare le disposizioni già in vigore con la direttiva 2004/50/CE, che fu sviluppata in parallelo alla direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie. Lievi modifiche agli allegati tecnici furono in seguito apportate con la Direttiva 2007/32/CE.

Con la direttiva 2008/57/CE (e con la Direttiva 2009/131/CE che di questa modifica l'allegato tecnico VII) la UE ha provveduto a riunificare ed aggiornare in un unico strumento normativo le disposizioni normative relative all'interoperabilità ed i campi di applicazione convenzionale ed ad alta velocità del sistema ferroviario europeo. Le principali innovazioni sono relative alla introduzione di disposizioni per la messa in servizio dei veicoli e, quindi, all'introduzione di figure quali il detentore dei carri (*keeper*) e il soggetto responsabile della manutenzione (ECM), che troveranno riscontro nel prossimo recepimento della Direttiva 2008/110/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie. Altre modifiche e innovazioni sono state introdotte per la parte inerente i registri della rete e dei veicoli.

SEZIONE II - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

Non sono necessarie procedure di consultazione, essendo tale attività già stata svolta durante la fase di stesura della direttiva da parte della Commissione Europea e nella fase ascendente di approvazione consultiva del Consiglio e del Parlamento Europeo. L'Italia, quale paese membro, ha l'obbligo di recepimento della direttiva in questione e non sono previsti, nel testo della direttiva in analisi, elementi facoltativi che possano essere discussi con procedure consultive con i soggetti interessati, essendo argomento direttamente afferente la sicurezza.

SEZIONE III - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO

Tale opzione non è possibile in primo luogo perché si incorrerebbe direttamente in una procedura di infrazione per mancato recepimento promossa da parte della Commissione Europea, ma anche perché verrebbero a mancare gli obiettivi di razionalizzazione del settore di cui alla sezione I.

SEZIONE IV - VALUTAZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE

Come chiarito alla precedente Sezione, non sono possibili opzioni alternative trattandosi di recepimento di direttiva comunitaria.

SEZIONE V - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA

Il provvedimento legislativo è motivato dalla necessità di recepimento della direttiva 2008/57/CE e della direttiva 2009/131/CE, per le finalità precisate nella sezione I.

SEZIONE VI - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITÀ

Le disposizioni contenute nell'articolato rappresentano recepimento di una direttiva europea. L'argomento, ancorché relativo all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, è direttamente legato alla sfera della sicurezza. Altresì, si ricorda come la realizzazione di una rete europea interoperabile sia uno dei pilastri fondamentali del completamento e corretto sviluppo del processo di liberalizzazione in Europa. E' quindi evidente che solo la realizzazione di reti ferroviarie interoperabili, e quindi la conseguente definizione di regole e criteri per la



Prot: RGS 0063425/2010

realizzazione, progettazione e messa in servizio dei sistemi e sottosistemi ferroviari (infrastrutture e materiale rotabile), è un processo fondamentale per lo scambio di merci e passeggeri su tutto il territorio comunitario, substrato fondamentale per la creazione e crescita di un vero e competitivo mercato ferroviario.

SEZIONE VII - MODALITÀ ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

L'intervento legislativo in questione non necessita di particolari modalità attuative in quanto la direttiva 2008/57/CE (come modificata, per quanto riguarda unicamente l'allegato VII, dalla direttiva 2009/131/CE) è una rifusione di precedenti direttive già recepite nell'ordinamento nazionale.

