

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo è stato predisposto in attuazione della delega contenuta nella legge 4 giugno 2010, n. 96 (Legge comunitaria per il 2009), per il recepimento della direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2008 che modifica la Direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie).

La direttiva 2008/110/CE si è resa necessaria a seguito dell'entrata in vigore il primo luglio 2006 della Convenzione relativa ai Trasporti Internazionali per Ferrovia del 1999 (COTIF), in corso di ratifica da parte dello Stato italiano, che prevede l'applicazione di nuove regole in materia di contratti di utilizzazione dei carri merci ferroviari, che consistono in un nuovo accordo privato volontario (Contratto Uniforme di Utilizzazione CUU) tra le imprese ferroviarie e i detentori di veicoli ferroviari, superando i contenuti della "Fiche UIC 433-O" (Condizioni Generali di Utilizzazione – CGU) che regolava la messa in servizio dei carri privati;

Lo scopo della direttiva 2008/110/CE, oltre quello di apportare alcuna modifiche alla direttiva 2004/49/CE recepita con il D.Lgs 10 agosto 2007, n. 162, è quello di definire le figure di *detentore* e di *soggetto responsabile della manutenzione*, introdotte dalla direttiva 2008/57/CE recepita recentemente con il Decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191 relativa all'interoperabilità ferroviaria. Tali figure devono essere facilmente identificabili e *registrate in quanto tali nel RIN* (Registro di Immatricolazione Nazionale dei carri ferroviari merci) ciò al fine di elevare il livello di sicurezza per la circolazione dei veicoli ferroviari.

La direttiva inoltre prevede, con la medesima scadenza fissata per il suo recepimento (24/12/2010), *l'adozione di un apposito Regolamento, sulla base di una raccomandazione dell'ERA*, che stabilisce i principi base di un sistema comune di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei carri merci .

Sono state, inoltre, apportate delle modifiche al decreto legislativo n. 162/2007 sulla base di alcuni rilievi della Commissione Europea segnalati con nota MOVE/D/2-BI/as D(2010) 55806 del 27/04/2010, e già rese note all'Ufficio Legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con lettera prot. n. 0047039 del 28/05/2010.

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

L'articolo 1 indica le finalità del decreto legislativo cioè il recepimento della direttiva 2008/110/CE che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie che è stata recepita con il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

L'articolo 2 precisa le modifiche da apportare al decreto legislativo n. 162/2007 e precisamente ai punti:

- 1) recepisce la lettera e) del punto 1) dell'art. 1 della direttiva. I veicoli storici di cui alla lettera d) dello stesso punto della direttiva non vengono esclusi dall'applicazione del D.lgs n. 162/2007 e la relativa disciplina della loro circolazione è prevista alla lettera e) del successivo punto 3;
- 2) recepisce il punto 2) dell'art. 1 della direttiva;
- 3) in tale punto si prevede:



- alla lettera a) il recepimento della prima frase della lettera a) del punto 9) dell'art. 1 della direttiva;
 - alla lettera b) il recepimento della seconda frase della lettera a) del punto 9) dell'art. 1 della direttiva;
 - alla lettera c) l'aggiornamento della lettera f) dell'art. 6, comma 2, del D.lgs n. 162/2007 con i riferimenti al D.lgs n. 191/2010 che recepisce la direttiva 2008/57/CE;
 - alla lettera d) il recepimento della lettera c) del punto 9) dell'art. 1 della direttiva;
 - alla lettera e) si è attribuito all'ANSF il compito di disciplinare la circolazione di particolari veicoli, compresi quelli storici di cui al punto 1) precedente;
- 4) si prevede:
- alle lettere a) e b) la correzione di alcuni refusi presenti nel D.lgs n. 162/2007;
 - alla lettera c) è stata recepito il punto 10) della direttiva;
- 5) recepisce il punto 3) dell'art. 1 della direttiva e corregge un refuso presente nel D.lgs n. 162/2007;
- 6) recepisce il punto 8) dell'art. 1 della direttiva, in particolare al comma 4 si opera la scelta di affidare la certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione a Organismi di Certificazione che sono riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- 7) inserisce i riferimenti richiesti dalla Commissione Europea con la nota già citata n. MOVE/D/2-BI/as D(2010) 55806 del 27/04/2010 ;
- 8) recepisce il punto 7) dell'art. 1 della direttiva;
- 9) inserisce le modifiche richieste dalla Commissione Europea con la nota succitata;
- 10) riformula il comma 4 dell'articolo 27 del D.lgs 162/2007, tenendo conto del decreto ministeriale n° 813 del 29 ottobre 2010, con il quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in considerazione dei ritardi nella realizzazione dei sistemi di attrezzaggio delle reti regionali, ha dato disposizioni per garantire che l'accesso alle reti avvenga in presenza di livelli tecnologici omogenei fra le reti regionali e la rete nazionale e con regole di sicurezza armonizzate. Restano comunque fermi gli obblighi derivanti dall'applicazione dell'articolo 32 del decreto legislativo 191/2010 relativamente alla messa in servizio di qualsiasi veicolo nel sistema ferroviario della Comunità e del successivo articolo 33 relativamente alla necessità di indicare per ciascun carro ferroviario merci un soggetto responsabile della manutenzione nel Registro di immatricolazione nazionale (RIN). Dalla disposizione in esame non derivano in ogni caso effetti negativi per la finanza pubblica.**
- 11) recepisce il punto 13) della direttiva.
- 12) Corregge un refuso contenuto nell'allegato III, al punto 2., lettera c) del D.lgs n. 162/2007.



L'articolo 3 prevede:

- al comma 1 la predisposizione di un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per dare attuazione al MOU del 14 maggio 2009 ciò al fine di gestire il periodo transitorio (circa due anni) fino all'entrata a regime del Regolamento della Commissione Europea relativo al sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei carri ferroviari merci; si evidenzia che la certificazione di ECM rilasciata in base ai requisiti stabiliti dall'accordo stesso è riconosciuta valida in tutti gli stati membri della comunità europea nonché per la Svizzera che ha aderito successivamente all'accordo MOU succitato.
- al comma 2 che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, in attesa dell'emanazione del decreto di cui al comma 1, verifichi il rispetto dei requisiti di soggetto responsabile della manutenzione (ECM) solo nel caso che lo stesso sia un'impresa ferroviaria o un gestore della infrastruttura.

L'articolo 4 stabilisce che dall'attuazione delle disposizioni del decreto non devono derivare nuovi oneri a carico della finanza pubblica.



RELAZIONE TECNICO – FINANZIARIA

Lo schema di decreto legislativo è stato predisposto per il recepimento della direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2008, che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie), quindi tale provvedimento modifica ed integra il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 di attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza ed allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Con il suddetto atto normativo si procede al recepimento nell'ordinamento nazionale della direttiva 2008/110/CE, che come obiettivo principale ha l'attribuzione, alla figura del soggetto responsabile della manutenzione, di particolari compiti che saranno specificati nel Regolamento che sarà adottato dalla Commissione europea sulla base della raccomandazione dell'ERA di cui all'art. 1 comma 8 della direttiva 2008/110/CE e l'istituzione di un sistema di certificazione ai fini della manutenzione, omogeneo con quello degli altri Paesi Membri.

Lo schema reca la clausola di invarianza della spesa (art. 4) in quanto gli adempimenti conseguenti al recepimento della citata normativa comunitaria non comportano nuovi oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, in particolare, si evidenzia che le nuove competenze attribuite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie saranno svolte utilizzando le proprie risorse finanziarie di cui all'art. 26 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 (istitutivo dell'Agenzia) nonché quelle umane e strumentali di cui rispettivamente ai commi 8 e 9 dell'art. 4 del medesimo decreto legislativo n. 162/2007.

Le competenze attribuite al Ministero delle infrastrutture e trasporti saranno svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente. Inoltre per quanto riguarda il riconoscimento degli organismi di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione, come indicato all'art. 2, punto 6) (in particolare al comma 4 dell'inserito art. 9 bis), è stato previsto all'articolo 3 che saranno determinate, con successivo decreto, le tariffe a carico degli Organismi stessi per le attività di riconoscimento, rinnovo e vigilanza, a copertura dei costi effettivi delle prestazioni.

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



12/1/2010

ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)

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

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

Titolo: Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della Direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2008, che modifica la Direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) e di modifica del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 di attuazione delle Direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza ed allo sviluppo delle ferrovie comunitarie".

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, del lavoro e delle politiche sociali e della salute;

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 2008/110/CE che deve essere recepita nell'ordinamento normativo nazionale entro il 24 dicembre 2010.

La direttiva 2008/110/CE ha l'obiettivo di modificare la direttiva 2004/49/CE al fine di ottenere un ulteriore sviluppo e miglioramento della sicurezza delle ferrovie comunitarie, istituendo un sistema di certificazione ai fini della manutenzione.

Il perseguimento di tale obiettivo dovrebbe portare alla definizione di un quadro normativo comune e consentire di individuare per ogni veicolo un soggetto responsabile della manutenzione che, come tale, figuri nel registro di immatricolazione nazionale (RIN) prima della messa in servizio del veicolo stesso o del suo utilizzo sulla rete. Tale soggetto deve assicurare che i veicoli siano in grado di circolare in condizioni di sicurezza mediante un sistema di manutenzione e deve effettuare direttamente la manutenzione o affidarla ad officine di manutenzione qualificate.

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

Si riporta di seguito il quadro delle principali norme comunitarie e della relativa normativa nazionale di recepimento ed attuazione relative allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Normativa Unione Europea	Legislazione 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 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
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	ferroviaria e alla 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 <i>(ABROGATO dal d.lgs. 10 agosto 2007, n. 163)</i>
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 <i>(ABROGATO dal d.lgs. 10 agosto 2007, n. 163)</i>
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 <i>(ABROGATO dal d.lgs. 8 ottobre 2010, n. 191)</i>
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 <i>(ABROGATO dal d.lgs. 8 ottobre 2010, n. 191)</i>
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 all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria	Decreto Legislativo 25 gennaio 2010, n. 15:
Direttiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione)	Decreto Legislativo 8 ottobre 2010, n. 191
Direttiva 2009/131/CE della Commissione del 16 ottobre 2009, che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa	Decreto Legislativo 8 ottobre 2010, n. 191

all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario	
	Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 813 del 29 ottobre 2010 sul trasferimento delle reti regionali alla competenza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.
Direttiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità	<i>Attualmente in corso di recepimento</i>

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

A seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo in esame (di recepimento della direttiva 2008/110/CE), il Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 di "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie" viene modificato ed integrato con particolare riguardo alla manutenzione dei veicoli e l'applicazione delle disposizioni in esso contenute, per quanto concerne le reti regionali non isolate e quelle isolate interessate da traffico merci, è attuata quando risultino completati sistemi di attrezzaggio idonei a rendere omogenei i livelli tecnologici delle medesime reti a quelli della rete nazionale, per permettere l'unificazione degli standard di sicurezza, dei regolamenti e delle procedure per il rilascio del certificato di sicurezza.

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.*

L'intervento normativo in esame è compatibile con le competenze e funzioni degli enti territoriali e locali delle regioni ordinarie e a statuto speciale.

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.*

L'intervento normativo in esame recepisce nell'ordinamento nazionale una direttiva comunitaria pertanto non è possibile l'utilizzo di strumenti normativi di delegificazione o di semplificazione normativa.

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

Non risultano 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.*

Non esistono procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto, in quanto la direttiva 200/110/CE deve essere recepita entro il 24/12/2010.

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.

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.



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.

Non sono state introdotte ed utilizzate nuove definizioni. Le figure del detentore dei carri e del soggetto responsabile della manutenzione (ECM), che con questo decreto vanno ad aggiungersi a quelle definite nell'articolo 3 del d.lgs. 10 agosto 2007, n. 162, sono già state introdotte nel decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191 di recepimento della direttiva 2008/57/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario.

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.

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 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 2, punto 10): prevede che la competente Direzione Generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fissi, con idonei provvedimenti, i termini entro i quali le reti regionali non isolate e quelle isolate interessate da traffico merci devono completare i sistemi di attrezzaggio omogenei a quelli della rete nazionale.

Articolo 3: prevede l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per disciplinare le modalità di riconoscimento degli Organismi di Certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione, i requisiti dell'Organismo di Certificazione, le modalità di certificazione dell'ECM, i requisiti e i compiti dell'ECM, le modalità del rilascio, validità e rinnovo



del certificato di ECM, e la determinazione delle tariffe a carico degli Organismi di Certificazione per le attività di riconoscimento e vigilanza da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.



Titolo: Schema di decreto legislativo recante “Attuazione della Direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2008, che modifica la Direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) e di modifica del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 di attuazione delle Direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza ed allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”

Referente: Dipartimento per le politiche comunitarie e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)
(D.P.C.M. 11 SETTEMBRE 2008, N. 170 – G.U. 3 NOVEMBRE 2008, N. 257)

SEZIONE 1 - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

A) Sintetica descrizione del quadro normativo vigente.

Si riporta di seguito il quadro delle principali norme comunitarie e relative norme nazionale di recepimento e di attuazione in materia di sicurezza e sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Normativa Unione Europea	Legislazione 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 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 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”.
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 (<i>ABROGATO dal d.lgs. 8 ottobre 2010, n. 191</i>)



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 (<i>ABROGATO dal d.lgs. 8 ottobre 2010, n. 191</i>)
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 all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria	Decreto Legislativo 25 gennaio 2010, n. 15:
Direttiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione)	Decreto Legislativo 8 ottobre 2010, n. 191
Direttiva 2009/131/CE della Commissione del 16 ottobre 2009, che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario	Decreto Legislativo 8 ottobre 2010, n. 191
	Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 813 del 29 ottobre 2010 sul trasferimento delle reti regionali alla competenza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.
Direttiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità	<i>Attualmente in corso di recepimento</i>

B) Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa, corredata dalla citazione delle relative fonti di informazione.

Il decreto legislativo in esame traspone nell'ordinamento nazionale le disposizioni della direttiva 2008/110/CE, che modifica la direttiva 2004/49/CE (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie), conseguentemente nel quadro normativo vigente viene integrato e modificato il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, e reso conforme al mutato quadro normativo comunitario in materia di sicurezza e sviluppo del sistema ferroviario della Comunità, con particolare riguardo al sistema di certificazione ai fini della manutenzione.

C) Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo.

Conformemente alle CUU (norme uniformi relative ai contratti di utilizzazione dei veicoli nel traffico ferroviario internazionale), annesse alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF), i detentori di carri merci non sono più soggetti, dal luglio 2006, all'obbligo di immatricolare i propri carri presso un'impresa ferroviaria. Il vecchio accordo, il Regolamento Internazionale Veicoli (RIV), tra le imprese ferroviarie ha cessato di essere applicabile ed è stato in parte sostituito da un nuovo accordo privato volontario (Contratto generale di utilizzazione dei carri, GCU) tra le imprese ferroviarie e i detentori di carri merci in virtù del quale questi ultimi sono responsabili della manutenzione dei propri carri. Per implementare tali cambiamenti e rendere più agevole l'applicazione della direttiva 2004/49/CE relativamente alla certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, la direttiva 2008/110/CE definisce i concetti di "detentore" e "soggetto responsabile della manutenzione" e precisa i rapporti tra tali soggetti e le imprese ferroviarie.

D) Descrizione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentiranno successivamente di verificarne il grado di raggiungimento.

Lo schema di decreto legislativo ha lo scopo di dare attuazione alle disposizioni della direttiva comunitaria 2008/110/CE.

Per incrementare l'attuale già elevato livello di sicurezza del sistema ferroviario comunitario, la Comunità europea ha ritenuto necessario istituire la figura del soggetto responsabile della manutenzione, che deve figurare nel registro di immatricolazione nazionale dei veicoli (RIN) prima della messa in servizio degli stessi o del loro utilizzo sulla rete, con lo scopo di ottenere la tracciabilità delle attività di manutenzione. Lo schema normativo attribuisce alla figura del soggetto responsabile della manutenzione particolari compiti che saranno specificati nel Regolamento che sarà adottato dalla Commissione europea sulla base della raccomandazione dell'ERA di cui all'art. 1 comma 8 della direttiva 2008/110/CE ed istituisce un sistema di certificazione ai fini della manutenzione, omogeneo con quello degli altri Paesi Membri.

E) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento legislativo.

Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura, detentori.

SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

Non sono necessarie procedure di consultazione, essendo tale attività già stata svolta durante la fase ascendente di stesura della direttiva da parte della Commissione Europea e 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 del trasporto ferroviario.

SEZIONE 3 - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO ("OPZIONE ZERO")

Tale opzione non è possibile perché non sarebbero realizzati gli obiettivi di razionalizzazione del settore di cui alla sezione I.

SEZIONE 4 - VALUTAZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE

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

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA

Il provvedimento legislativo è motivato dalla necessità di recepimento della direttiva 2008/110/CE, per le finalità precisate nella sezione I.

A) Metodo di analisi applicato per la misurazione degli effetti.

Non è stata effettuata l'analisi per la misurazione degli effetti.

B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.

Come chiarito nelle precedenti Sezioni non sono possibili opzioni alternative trattandosi di recepimento di direttiva comunitaria.

C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti.

E' previsto obbligo informativo, all'articolo 2, punto 6), e precisamente al comma 7 dell'inserito articolo 9 bis, a carico dell'ANSF nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella relazione annuale della sicurezza di cui all'articolo 7 del d.lgs. n. 162/2007, in merito ad eventuali decisioni di adempiere all'obbligo di identificare il soggetto responsabile della manutenzione e della sua certificazione in casi particolari, mediante deroghe.

D) Eventuale comparazione con altre opzioni esaminate.

Trattandosi di adempimento di obblighi comunitari non sono state esaminate opzioni alternative di intervento.

E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.

Non risultano condizioni e fattori incidenti sugli effetti dell'intervento in esame.

SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA'

Le disposizioni contenute nell'articolato rappresentano recepimento di una direttiva europea. L'argomento, relativo alla manutenzione dei veicoli ferroviari, è direttamente legato alla sfera della sicurezza.

L'obiettivo di istituire dei soggetti responsabili della manutenzione ed un sistema di certificazione ai fini della manutenzione nel settore ferroviario non incide sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività.

SEZIONE 7 - MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO



A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto.

Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

B) Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.

Non è prevista alcuna azione per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.

C) Strumenti per il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Un'attività di controllo e monitoraggio del rispetto delle disposizioni del decreto in esame è prevista:

- all'art. 2, punto 6), e precisamente al comma 1 dell'inserito articolo 9 bis, l'ANSF verifica che a ciascun veicolo prima della messa in servizio o dell'utilizzo sulla rete sia assegnato un soggetto responsabile della manutenzione e lo registra nel RIN;
- all'art. 2, punto 6), e precisamente al comma 4 dell'inserito articolo 9 bis, laddove per i carri merci il soggetto responsabile della manutenzione sia un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, l'ANSF deve verificare che nell'ambito della richiesta di certificato di sicurezza o di autorizzazione di sicurezza, vi sia il certificato di ECM ottenuto nel rispetto dei requisiti di cui al comma 5.

D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione e gli aspetti prioritari da sottoporre eventualmente a V.I.R..

La normativa in esame potrà essere oggetto di revisione solamente a seguito del mutamento del quadro normativo comunitario di riferimento.

