



Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci

A.C. 1964

Dossier n° 140 - Schede di lettura
8 aprile 2014

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	1964
Titolo:	Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci
Iniziativa:	Parlamentare
Iter al Senato:	No
Date:	
presentazione:	16 gennaio 2014
assegnazione:	28 gennaio 2014
Commissione competente :	IX Trasporti
Sede:	referente
Pareri previsti:	Commissioni: I Affari Costituzionali, II Giustizia, III Affari Esteri, V Bilancio, VII Cultura, VIII Ambiente, X Attività Produttive, XIV Politiche dell'Unione Europea e della Commissione parlamentare per le questioni regionali

Contenuto

Obiettivo strategico

L'**articolo 1** individua lo **sviluppo del trasporto ferroviario delle merci**, come **obiettivo strategico** per il sistema logistico e la politica economica. L'individuazione di tale obiettivo strategico è finalizzata a diminuire il traffico su strada, aumentare la sicurezza della circolazione e ridurre l'inquinamento atmosferico e i consumi energetici in conformità agli [obiettivi individuati dal Protocollo di Kyoto](#) alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, ratificato in Italia dalla [legge 1° giugno 2002, n. 120](#), e dal Libro bianco sui trasporti, di cui alla comunicazione COM(2011)144 della Commissione europea, del 28 marzo 2011.

Comitato permanente e piano degli impianti

L'**articolo 2** istituisce presso la Direzione generale per il trasporto ferroviario del MIT, il **Comitato permanente per il trasporto ferroviario delle merci**, presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, o dal Sottosegretario di Stato competente, con il compito di **definire le politiche di intervento nel settore del trasporto ferroviario delle merci** e di esprimere pareri sui progetti di legge e sull'attuazione delle disposizioni nazionali e dell'Unione europea in materia.

Il Comitato

I **membri del Comitato**, che durano in carica tre anni e sono nominati con **decreto del Presidente del Consiglio dei ministri**, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono: un rappresentante delle Direzioni competenti di ciascuno dei ministeri dell'Economia e delle finanze, dello Sviluppo economico, delle Infrastrutture e trasporti, dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare. A questi si aggiungono:

- il Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (**ANSF**);
- l'amministratore delegato della società Rete ferroviaria italiana (**RFI**) Spa;
- l'amministratore delegato della società **Trenitalia** Spa;
- un rappresentante per ciascuna associazione italiana di imprese ferroviarie che hanno ottenuto il certificato di sicurezza delle merci;
- un rappresentante per ciascuna associazione italiana di categoria accreditata a livello internazionale presso l'Agenzia ferroviaria europea;
- un rappresentante dell'associazione di categoria degli industriali;
- un rappresentante dell'organizzazione del trasporto e della logistica.

Si prevede che al funzionamento del Comitato provveda il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le dotazioni umane, finanziarie e strumentali previste dalla legislazione vigente e che la partecipazione ai lavori del Comitato non dia diritto a emolumenti, gettoni o rimborsi di spese.

Questa disposizione andrebbe peraltro coordinata con quanto previsto dall'art. 14, comma 5 del D.Lgs. n. 188 del 2003, che prevede che nell'ambito della politica generale di Governo, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria sia tenuto all'elaborazione ed all'aggiornamento di un piano di impresa comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da sottoporre all'approvazione dell'azionista e da trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi.

L'**articolo 3** introduce il principio secondo cui i **rapporti commerciali** intercorrenti **tra le imprese ferroviarie, i detentori di carri ferroviari e i soggetti responsabili della manutenzione, siano regolati da clausole uniformi**, generali e di dettaglio, **approvate dal Ministero** delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del Comitato, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge e aggiornabili successivamente.

Clausole
uniformi

L'**articolo 4** prevede che la Direzione generale per il trasporto ferroviario del MIT accerti e renda consultabile nel proprio **sito internet la rete degli scali pubblici delle merci e dei raccordi esistenti**. Su tale base e considerando il traffico attuale e potenziale **il MIT, su proposta del Comitato, dovrà redigere, entro un anno** dalla data di entrata in vigore della legge, il **Piano pluriennale dei terminal e degli scali pubblici delle merci**, sulla base dell'inventario degli impianti terminali e dei raccordi ferroviari trasmesso dalla società RFI Spa e previa mappatura satellitare.

Piano
pluriennale

Il **Piano** dovrà **individuare** :

- gli **scali** esistenti **da mantenere** in esercizio;
- quelli **disattivati ma che possono essere riattivati**;
- proporre la costruzione e l'apertura al traffico di **nuovi scali**.

La disposizione prevede che i **relativi investimenti siano inseriti nell'ambito del contratto di programma** stipulato **tra il Ministero** delle infrastrutture e dei trasporti **e la società concessionaria RFI**; fino ad allora i *terminal* e gli scali esistenti manterranno la loro destinazione d'uso al servizio del trasporto ferroviario delle merci. Si cita espressamente l'articolo 14 dell'atto di concessione di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138/T del 31 ottobre 2000. *Il riferimento all'art. 14 risulta peraltro errato (l'atto si compone di soli 10 articoli) ed è probabilmente da intendersi fatto all'art. 4 della concessione.*

Il meccanismo di formazione ed approvazione dei contratti di programma, piuttosto complesso, prevede la stipula per un periodo di cinque anni, l'individuazione annuale delle risorse iscritte in bilancio e la possibilità di aggiornamento annuale.

Si segnala che il contratto di programma con RFI, parte investimenti, 2012-2016, risulta ancora in fase di predisposizione: è stato infatti siglato tra RFI e il MIT il 12 marzo 2013, ma deve proseguire il suo iter procedurale presso il CIPE.

Si ricorda che con l'atto di **concessione quarantennale** di cui al **decreto ministeriale 31 ottobre 2000 n. 138-T**, la gestione dell'infrastruttura ferroviaria è stata affidata a Ferrovie dello Stato Spa, alla quale è subentrata, a decorrere dal 2001, la controllata al 100% **RFI Spa**. I **rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato** sono disciplinati, secondo **l'art. 14 del D.Lgs 188/2003**, da un **atto di concessione** e da un **contratto di programma**.

Il **contratto di programma**, secondo tale norma, deve essere stipulato per un periodo minimo di tre anni nel rispetto dei principi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile dallo Stato, di economicità in relazione alla qualità del servizio prestato, di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti. Il contratto di programma disciplina, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, la concessione di **finanziamenti per** far fronte a **nuovi investimenti**, per la manutenzione ed il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, per il miglioramento della qualità dei servizi, per lo sviluppo dell'infrastruttura stessa e per assicurare il rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica.

L'**art. 4 dell'atto di concessione** (decreto ministeriale 31 ottobre 2000 n. 138-T) prevede peraltro che il contratto di programma sia stipulato per una durata non inferiore a cinque anni, sia aggiornabile e rinnovabile anche annualmente e che, in relazione all'infrastruttura ferroviaria, individui gli obiettivi e le modalità di finanziamento da parte dello Stato relativi, tra l'altro, alla

manutenzione straordinaria e al potenziamento e allo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari.

Il [contratto di programma 2007-2011](#) ed i relativi aggiornamenti annuali (dal 2009 e fino al 2010-2011) hanno disciplinato unicamente la parte investimenti. A seguito della delibera CIPE n. 4/2012 del 20 gennaio 2012, è stata stabilita la presentazione da parte del Ministero anche della parte servizi del contratto di programma di RFI.

Il **contratto di programma** si compone quindi, a partire dal 2012, di una **parte investimenti**, che disciplina la realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria e le relative modalità di finanziamento, e di una parte servizi, che disciplina la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, e le attività di *safety, security* e navigazione ferroviaria, secondo adeguati livelli di efficienza, sicurezza e affidabilità, nonché le modalità di finanziamento delle suddette attività.

Si ricorda anche che il CIPE ha trasmesso al Parlamento il 2 maggio 2013 il parere ([delibera 128 del 2012](#)) sul contratto di Servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Società **Trenitalia Spa** relativo al **trasporto merci per il periodo 2009-2014**, che risulta tutt'ora in corso di predisposizione.

L'**articolo 5** disciplina la materia dei **raccordi ferroviari**, prevedendo che **i rapporti tra i gestori dei raccordi ferroviari privati e la società concessionaria** siano **regolati da un contratto di esercizio di raccordo**, le cui clausole sono approvate dal Comitato.

Contratti di esercizio di raccordo

I **raccordi** sono impianti privati che collegano stabilimenti industriali o aree commerciali alla rete ferroviaria mediante un binario allacciato, di norma, a un binario secondario in una stazione. I raccordi industriali contribuiscono a convogliare su ferrovia quasi il 40% del volume complessivo delle merci trasportate. Specifici schemi negoziali per la costruzione e la gestione dei raccordi regolano rapporti tra RFI e i soggetti imprenditoriali richiedenti, sulla base delle norme in materia di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e di quelle per la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Per approfondimenti sulle regole di accesso all'infrastruttura ferroviaria di RFI S.p.a. si può consultare il relativo capitolo contenuto nel [PIR 2014 \(Prospetto Informativo della Rete\)](#).

L'art. 5 prevede poi l'**obbligo** della società concessionaria, di **servire fino al 31 dicembre 2020 i raccordi anche non economicamente in equilibrio**.

La società **concessionaria** è inoltre obbligata a **concedere il raccordo alla rete**, se questo non compromette lo svolgimento e la sicurezza dell'esercizio ferroviario, nonché l'estensione futura degli impianti ferroviari e **se ne è comprovata la necessità**. Non può però imporre condizioni inadeguate per la concessione del raccordo.

Per le modalità di concessione si rinvia ad apposito regolamento, sentito il Comitato.

Investimenti e finanziamenti

L'**articolo 6** prevede che il **contratto di programma tra Stato e concessionario della Rete ferroviaria** (cioè la società RFI Spa) debba indicare:

Contratto di programma e investimenti

- gli investimenti che il concessionario deve effettuare sulla rete per l'eliminazione delle disomogeneità esistenti;
- gli investimenti che il concessionario deve effettuare per la sicurezza della circolazione con particolare riferimento a: 1) sistemi di protezione della marcia del treno; 2) portali diagnostici; 3) merci pericolose; 4) elettrificazione della rete; 5) adeguamento portate assiali delle merci agli standard più evoluti; 6) pese dinamiche; 7) rilevatori di temperatura delle boccole.

In proposito si ricorda che con "pese dinamiche" si intendono meccanismi che consentono il peso di veicoli in transito mentre le boccole sono la parte della locomotiva che trasmette il peso del telaio agli assi, abbracciandone i perni.

L'**articolo 7** istituisce il **consorzio nazionale TRACI**, con la funzione di svolgere il soccorso e il rimorchio dei carri ferroviari da e per le officine nazionali o europee. Le tariffe applicate dal consorzio sono approvate annualmente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Comitato istituito dall'articolo 2 (comma 1); le modalità di funzionamento del consorzio sono stabilite entro centoventi giorni dall'entrata in vigore della legge con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (comma 4); l'iscrizione al consorzio è obbligatoria per i detentori di carri ferroviari circolanti sulla rete ferroviaria nazionale (comma 2) e il finanziamento del consorzio avviene attraverso rideterminazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (comma 3).

Consorzio per la manutenzione dei carri ferroviari

Con riferimento a tale ultimo aspetto, si ricorda che il decreto-legge n. 69/2013 (cd. "DL Fare"), all'articolo 24, ha stabilito che il canone deve essere individuato in autonomia dal

gestore dell'infrastruttura ferroviaria e quindi approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

La manutenzione dei carri ferroviari è ritenuta servizio d'interesse generale per garantire la sicurezza della circolazione sulla rete nel rispetto del [regolamento \(UE\) n. 445/2011](#) (che ha stabilito sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri merci).

Gli **articoli 8 e 9** introducono **contributi per l'adeguamento tecnologico dei carri** per il conseguimento degli *standard* di sicurezza previsti dalla normativa europea, nonché **incentivi per la riduzione dell'inquinamento**, premiando le aziende che, garantendo un quantitativo minimo di traffico ferroviario, riducono le emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera, secondo i calcoli che saranno effettuati dal Comitato tecnico emissioni gas serra di cui alla deliberazione del CIPE n. 16/2009 dell'8 maggio 2009.

Contributi

In particolare, l'articolo 8 autorizza (comma 1) il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad utilizzare le risorse individuate dalla clausola di copertura del provvedimento di cui all'articolo 12 (150 milioni di euro stimati per il triennio 2014-2016 a valere sul fondo per l'attuazione del protocollo di Kyoto) per favorire lo sviluppo tecnologico necessario per il raggiungimento dell'interoperabilità tra i mezzi ferroviari circolanti nell'Unione europea, stabilita dalla direttiva 2008/57/CE e dal decreto legislativo n. 191/2010 (con riferimento specifico alla soddisfazione delle specifiche tecniche di interoperabilità individuate da tali provvedimenti).

Ai sensi del comma 2, per beneficiare di tali risorse i carri ferroviari devono risultare iscritti, alla data del 31 dicembre 2012:

- nel registro di immatricolazione nazionale previsto dall'articolo 33 del decreto legislativo n. 191/2010;
- nel registro di immatricolazione tenuto da Trenitalia Spa;
- in un registro nazionale di un altro Stato membro dell'Unione, purché i carri ferroviari in questione risultino circolanti in Italia da almeno tre anni.

Si prevede infine, al comma 3, che il contributo sia comunque pari al 30 per cento dell'investimento per l'intervento di adeguamento fonico previsto in attuazione della decisione 2011/229/UE che ha individuato la specifica tecnica di interoperabilità del sottosistema "Materiale rotabile - rumore". L'investimento deve essere effettuato, pena la decadenza dal contributo, presso officine certificate ai sensi del regolamento (UE) "n. 445/2012" (*rectius*: 445/2011).

Il regolamento (UE) n. 445/2011 prevede tra le altre cose che le officine di manutenzione possa applicare il sistema di certificazione su base volontaria (art. 2); si prevede inoltre che i certificati rilasciati alle officine di manutenzione sulla base della legislazione nazionale previgente al regolamento entro e non oltre il 31 maggio 2014 rimangano validi per il loro periodo di validità e comunque entro e non oltre il 31 maggio 2017 (art. 12). Gli specifici requisiti che l'officina deve avere per ottenere la certificazione sono indicati nell'allegato III al regolamento. Al riguardo, cfr. anche *infra* paragrafo "Documenti all'esame dell'Unione europea".

In base a quanto stabilito dal successivo comma 3 dell'articolo 9 le modalità di attuazione per l'erogazione del contributo saranno stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge.

Al riguardo, si segnala che non appare chiaro se la decadenza dai contributi nel caso non ci si sia rivolti ad officine certificate valga solo per i contributi per l'adeguamento fonico previsti dal comma 3, come sembrerebbe evincersi dal tenore letterale della disposizione, oppure per tutti i contributi stabiliti dall'articolo.

L'articolo 9 invece prevede:

- la fissazione da parte del Comitato tecnico emissioni gas serra delle misure limite di CO₂ producibile per trasportare per un chilometro venti tonnellate di merce con un veicolo autoarticolato EURO5 e con un treno completo (comma 1);

Si ricorda che, come segnalato anche dalla disposizione, il comitato è stato ricostituito con la [delibera CIPE 16/2009](#), e svolge compiti di monitoraggio sul piano di azione nazionale per la riduzione dei livelli di emissione di gas a effetto serra, aggiornato dalla [delibera 17/2013](#). Si segnala peraltro che in base a tale aggiornamento nel 2012 la distanza delle emissioni nazionali (494,3 MtCo₂Eq, milioni di tonnellate di CO₂ equivalenti) dall'obiettivo di Kyoto (483,3 MtCo₂Eq) è stata di soli 11 MtCo₂Eq. Lo scenario emissivo tendenziale a politiche invariate prevedeva il superamento dell'obiettivo di Kyoto nel 2013 (con 477,3 MtCo₂Eq),

risultato migliorato nello scenario emissivo che tiene conto delle misure da adottare (476,4 MtCO₂Eq).

- il riconoscimento di un contributo massimo di quindici centesimi per ogni chilogrammo di anidride carbonica risparmiato rispetto a tali valori limite dalle imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario merci che nel 2014 e nel biennio successivo mantengono un volume di traffico sulla rete nazionale almeno pari all'80 per cento di quello effettuato nell'anno precedente (comma 2);
- la previsione che, in caso di concorrenza con altri interventi dell'Unione europea, la contribuzione complessiva non può comunque superare il 30 per cento del costo sostenuto (comma 3);
- l'attribuzione della definizione delle disposizioni attuative per l'erogazione dei contributi a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro centoventigiorni dall'entrata in vigore della legge, nel rispetto delle risorse stanziare dall'articolo 13 (150 milioni di euro stimati per il triennio 2014-2016 a valere sul fondo per l'attuazione del protocollo di Kyoto) (comma 3);
- la previsione che il governo possa prevedere, sulla base dei risultati e su proposta del comitato permanente per il trasporto ferroviario delle merci, analoghe misure di incentivazione per il triennio 2017-2019 (comma 4).

Trasporto merci pericolose

L'**articolo 10** introduce l'obbligo dell'utilizzo della modalità ferroviaria per il trasporto delle materie pericolose su distanze superiori a 200 chilometri, con esclusione del trasporto per il consumo al dettaglio. Non si dà luogo all'obbligo anche nel caso in cui gli scali di carico e di scarico si trovino rispettivamente a una distanza dal luogo di origine e da quello di destinazione delle merci complessivamente superiore al 50 per cento del percorso ferroviario da compiere.

Il protocollo di
Vilnius

La definizione di "merci pericolose" è ricavata dall'allegato al regolamento per il trasporto internazionale ferroviario di materie pericolose, di cui all'appendice C del protocollo recante modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari di Berna del 1980, protocollo fatto a Vilnius nel 1999.

In proposito si segnala che il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica ed esecuzione del protocollo è stato approvato dal Consiglio dei ministri nella riunione del 31 gennaio 2014; il disegno di legge è stato trasmesso al Senato ([S. 1336](#)) dove non è ancora iniziato l'esame.

Formazione

L'art. 11 prevede che nei percorsi degli **istituti tecnici** afferenti all'indirizzo "**Trasporti e logistica**" debba essere inserito l'**insegnamento obbligatorio** dei contenuti delle **convenzioni internazionali che disciplinano il trasporto ferroviario**.

Insegnamento
convenzioni
internazionali

In particolare, i contenuti da insegnare riguardano la sicurezza, la manutenzione del materiale rotabile e della rete, il trasporto delle materie pericolose, la misurazione dell'inquinamento e la nozione di trasporto combinato.

Al fine indicato, si prevede l'intervento di un **DPR, su proposta del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca**, che integri il DPR 88/2010, con il quale si è proceduto al riordino degli istituti tecnici.

Al riguardo, con riferimento all'**aspetto procedurale**, si ricorda che il DPR 88/2010 è stato adottato, sulla base dell'art. 64 del D.L. 112/2008 (L. 133/2008), su proposta del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, **di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze**, sentita la Conferenza unificata, nonché, sulla base dell'art. 17, co. 2, della L. 400/1988, sentito il **Consiglio di Stato** e previo **parere delle Commissioni parlamentari** competenti.

Con riferimento al merito, occorrerebbe esplicitare meglio se si intenda prevedere un nuovo, autonomo, insegnamento - nel qual caso occorrerebbe quantificare l'onere - ovvero se quanto previsto debba costituire un contenuto dell'insegnamento di "Diritto ed economia", già inserito nel quadro orario dell'indirizzo "Trasporti e logistica".

Al riguardo si ricorda che, a seguito dell'intervento disposto con il DPR 88/2010, l'orario complessivo annuale negli istituti tecnici - organizzati in 2 settori e 11 indirizzi e in un percorso quinquennale suddiviso in primo biennio, secondo biennio e quinto anno - è di **1.056 ore**, corrispondente a **32 ore settimanali di lezione**.

In particolare, il **primo biennio** è articolato, per ciascun anno, in **660 ore di insegnamenti di istruzione generale** e in **396 ore di insegnamenti obbligatori di indirizzo**, ai fini dell'assolvimento dell'obbligo di istruzione; il **secondo biennio e il quinto anno** sono articolati,

per ciascun anno, in **495 ore di insegnamenti di istruzione generale** e in **561 ore di insegnamenti obbligatori di indirizzo**.

E' utile, peraltro, ricordare che, di recente, con atto normativo primario (art. 5 del D.L. 104/2013 - L. 128/2013) è stato disposto che, a decorrere dall'a.s. 2014-2015, i quadri orari dei percorsi di studio degli istituti tecnici (nonché degli istituti professionali) sono integrati, in una delle due classi del primo biennio, da un'ora di insegnamento di "geografia generale ed economica" laddove non sia già previsto l'insegnamento di geografia.

Per completezza, si evidenzia anche che, per corrispondere ai fabbisogni formativi espressi dal mondo del lavoro e delle professioni, il DPR 88/2010 ha introdotto la possibilità di utilizzare **spazi di flessibilità**, intesi come **possibilità di articolare in opzioni le aree di indirizzo**, entro il **30% nel secondo biennio** e il **35% nell'ultimo anno**.

A tal fine, ha previsto l'intervento di un decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previo parere della Conferenza Stato-regioni, volto a fissare gli ambiti, i criteri e le modalità per l'attuazione delle ulteriori articolazioni delle aree di indirizzo in un numero contenuto di opzioni incluse in un apposito elenco nazionale.

E', dunque, intervenuto il **DM 24 aprile 2012** che, con riferimento all'indirizzo "Trasporti e logistica", ha individuato **5 opzioni**, relative, rispettivamente, a Costruzioni aeronautiche, costruzioni navali, conduzione del mezzo aereo, conduzione del mezzo navale, conduzione di apparati e impianti marittimi.

Lo stesso DM prevede che l'elenco nazionale delle opzioni potrà essere periodicamente aggiornato per corrispondere a nuovi fabbisogni formativi espressi dal mondo economico e produttivo, nonché in conseguenza degli esiti del monitoraggio previsto.

Copertura finanziaria

L'articolo 12 reca la **copertura finanziaria** degli oneri derivanti dall'attuazione della legge e stimati in **150 milioni di euro** per il **triennio 2014-16**, di cui 120 milioni di euro per l'attuazione degli articoli 8 e 9 e 30 milioni per l'attuazione degli articoli 4, 5 e 6. A tali oneri si prevede di far fronte con l'utilizzazione delle **risorse del Fondo rotativo per l'attuazione del Protocollo di Kyoto**, istituito presso la [Cassa depositi e prestiti dall'articolo 1, comma 1110, della legge 27 dicembre 2006, n. 296](#), (legge finanziaria 2007) con una dotazione di 200 milioni di euro per ciascuno degli anni del triennio 2007-2009.

L'[articolo 57 del decreto-legge n. 83 del 2012](#), attuato con la [circolare n. 5505 del 18 gennaio 2013](#), è intervenuto sulla destinazione delle risorse del Fondo per il finanziamento delle misure finalizzate all'attuazione del Protocollo, per un verso, modificando il novero dei settori in cui operano i soggetti destinatari delle risorse medesime e, per l'altro, prevedendo che i finanziamenti siano destinati a progetti che devono prevedere l'assunzione a tempo indeterminato di persone con età non superiore a trentacinque anni (nel caso di assunzioni superiori a tre unità, almeno un terzo dei posti è riservato a giovani laureati con età non superiore a 28 anni). Quanto ai soggetti destinatari delle risorse si tratta, principalmente, di soggetti operanti in settori riconducibili alla cd. *green economy* (ricerca, sviluppo e produzione di biocarburanti, mediante bioraffinerie, installazione di tecnologie nel "solare", nelle biomasse e nella geotermia tanto per citarne alcuni) ed in settori relativi alla protezione del territorio e alla prevenzione dei rischi idrogeologico e sismico. Una quota di risorse fino ad un massimo di 70 milioni di euro è destinata - secondo quanto prevede l'art. 1, comma 8, del D.L. 129/2012 - agli interventi di ambientalizzazione e riqualificazione ricompresi nell'area definita del Sito di interesse nazionale di Taranto.

Relazioni allegata o richieste

Al provvedimento è allegata la relazione illustrativa

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

La proposta interviene nella materia **porti e aeroporti civili, e grandi reti di trasporto**, che l'art. 117, terzo comma, della Costituzione attribuisce alla legislazione concorrente dello Stato e delle Regioni. Con riferimento a tale materia, da ultimo, la Corte costituzionale, con la sentenza n. 79/2011, ha confermato il proprio orientamento ad ammettere, nonostante si tratti di un ambito di legislazione concorrente, un ampio intervento statale sulla base del principio di sussidiarietà (c.d. "attrazione in sussidiarietà"), a condizione che siano individuate adeguate procedure concertative e di coordinamento orizzontale tra lo Stato e le regioni (le c.d. "intese").

La finalità del provvedimento delineata dall'articolo 1, nonché le specifiche misure previste dall'articolo 9, appaiono anche riconducibili alla materia di legislazione esclusiva dello Stato **tutela dell'ambiente** (art. 117, secondo comma, lettera s Cost.).

Reti di trasporto: competenza concorrente

Tutela dell'ambiente: competenza esclusiva

Compatibilità comunitaria

Documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea

Si segnala, nell'ambito del Quarto pacchetto ferroviario, la **proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie** (rifusione) ([COM\(2013\)31](#)), approvata dall'assemblea plenaria del Parlamento europeo in prima lettura il 26 febbraio 2014.

Poiché sono state approvate importanti modifiche al testo proposto dalla Commissione, la proposta di direttiva dovrà tornare all'esame dell'assemblea plenaria, molto probabilmente durante il semestre di presidenza italiana.

Il testo approvato sostiene la **necessità di norme obbligatorie, armonizzate a livello di Unione, sulla frequenza e sugli intervalli di manutenzione dei carri merci ferroviari**, del materiale rotabile per il trasporto di passeggeri e delle locomotive. Si precisa inoltre che la **responsabilità** dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie relativa al funzionamento del sistema ferroviario non esclude che altri attori (fabbricanti, trasportatori, scaricatori, soggetti responsabili della manutenzione) si assumano la responsabilità dei loro servizi, nonché dell'introduzione di misure di controllo del rischio, e per evitare problemi in tal senso, **ciascun attore interessato dovrebbe essere reso responsabile, mediante accordi contrattuali, del proprio processo specifico**.

L'art. 14 stabilisce, fra l'altro, che:

- ciascun soggetto responsabile della manutenzione dei carri merci è certificato da un **organismo accreditato** o riconosciuto a norma del regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione o da **un'autorità nazionale preposta** alla sicurezza (laddove il soggetto responsabile della manutenzione sia un gestore dell'infrastruttura, il rispetto del suddetto regolamento è verificato dalla pertinente autorità nazionale preposta alla sicurezza);
- **tale certificazione è valida e riconosciuta automaticamente in tutta l'Unione;**
- l'Agenzia ferroviaria europea istituisce, rende pubblico ed aggiorna un **registro di soggetti certificati responsabili della manutenzione**, collegato con i registri di immatricolazione nazionali;
- la Commissione europea adotta **atti di esecuzione** con riguardo alla definizione delle **specifiche comuni di tali registri;**
- in sede di elaborazione o di modifica delle specifiche tecniche di interoperabilità, **l'Agenzia ferroviaria europea armonizza le norme sugli intervalli minimi di manutenzione;**
- le imprese possono continuare ad avvalersi del proprio sistema di manutenzione, purché tale sistema assicuri, a giudizio dell'Agenzia, un livello di sicurezza equivalente o superiore;
- entro due anni dall'entrata in vigore della direttiva, **l'Agenzia valuta il sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione** dei carri merci e presenta una relazione alla Commissione europea;
- entro sei mesi dall'entrata in vigore della direttiva, **l'Agenzia identifica i componenti ferroviari critici per la sicurezza ferroviaria** e sviluppa un sistema che consenta di tracciare tali componenti;

L'art. 16 stabilisce inoltre che **ogni anno l'autorità nazionale preposta alla sicurezza pubblicherà una relazione** sulle attività svolte nell'anno precedente e la trasmetterà all'Agenzia ferroviaria europea entro il 30 settembre (la relazione deve contenere, fra l'altro, le informazioni relative a **tutte le ispezioni tecniche dei carri merci ferroviari su binario**).

Infine l'art. 18 prevede che all'**autorità nazionale preposta alla sicurezza** incombe fra gli altri il compito di **controllare il rispetto delle norme applicabili relativamente alla sicurezza** della manutenzione e dell'utilizzo dei carri merci ferroviari e dell'altro materiale rotabile.

Incidenza sull'ordinamento giuridico

Collegamento con lavori legislativi in corso

L'VIII Commissione (ambiente) ha recentemente avviato l'esame del disegno di legge n. 2093, recante disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green *economy* e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali (collegato alla legge di stabilità 2014).

Si richiama inoltre quanto già sopra rilevato in ordine alla trasmissione al Senato del disegno di legge recante autorizzazione alla ratifica ed esecuzione del protocollo di Vilnius del 1999 recante modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari di Berna del 1980 (S. 1336, l'esame del provvedimento non è però ancora iniziato).