



# Interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea

**A.G. 73**

12 marzo 2019

Informazioni sugli atti di riferimento

Natura atto:	Schema di decreto legislativo
Atto del Governo:	73
Titolo:	Attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea
Norma di riferimento:	articolo 1 della legge 25 ottobre 2017, n. 163
Relazione tecnica (RT):	presente

## Finalità

Lo schema di decreto legislativo in esame reca attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea.

Il provvedimento è adottato in attuazione dell'art. 1 della legge n. 163/2017 (legge di delegazione europea 2016-2017).

L'art. 1 della legge n. 163/2017 individua i principi e criteri direttivi generali per l'esercizio delle deleghe legislative recate dalla medesima legge facendo rinvio alle procedure e ai principi di cui agli articoli 31 e 32 della legge 234/2012 (comma 1). Gli schemi dei decreti legislativi sono trasmessi alle Camere affinché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari (comma 2). Eventuali spese non contemplate da leggi vigenti e che non riguardano l'attività ordinaria delle amministrazioni possono essere previste nei decreti legislativi solo per l'adempimento degli obblighi di attuazione delle direttive stesse; qualora non sia possibile far fronte alla copertura degli oneri derivanti dall'attuazione delle direttive con i fondi già assegnati alle competenti amministrazioni, si provvede mediante riduzione del Fondo per il recepimento della normativa europea. Qualora tale fondo si rivelasse insufficiente, i decreti legislativi sono emanati solo successivamente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziavano le occorrenti risorse finanziarie. Gli schemi dei predetti decreti legislativi sono, in ogni caso, sottoposti anche al parere delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari (comma 3).

Si rammenta che l'art. 12 del DL n. 109/2018 (c.d. decreto Genova) ha istituito l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA). L'Agenzia assorbe l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) acquisendone le relative risorse umane, strumentali e finanziarie. Ad ANSFISA sono state, inoltre, trasferite le funzioni ispettive e i poteri della Commissione permanente per le gallerie del Consiglio superiore dei lavori pubblici e le funzioni ispettive e di vigilanza sui sistemi di trasporto rapido di massa esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture. Sono state previste assunzioni di personale nel limite massimo fissato dalla medesima disposizione (141 unità di personale e 15 dirigenti nel 2019 e 70 unità di personale e 10 dirigenti nel 2020) e, per la copertura dei relativi oneri, nonché degli altri oneri recati dall'art. 12, è stata autorizzata una spesa pari a 14.100.000 euro per il 2019 e a 22.300.000 di euro annui a decorrere dal 2020. I commi 330-333 dell'articolo 1 della legge n. 145/2018 (legge di bilancio 2019) hanno incrementato il limite massimo delle suddette assunzioni (ulteriori 64 unità e 4 dirigenti nel 2019 e 64 unità e 3 dirigenti nel 2020) per un importo ulteriore pari ad euro 2.063.891 nel 2019 e ad euro 8.113.523 annui a decorrere dal 2020 e hanno autorizzato la spesa di euro 1.000.000 nel 2019 e di euro 2.000.000 annui a decorrere dal 2020 per il funzionamento dell'Agenzia.

Lo schema di decreto, composto di 51 articoli e 5 allegati, è corredato di relazione tecnica.

Nella presente Nota sono riportati sinteticamente i contenuti delle disposizioni dello schema di decreto che presentano profili di carattere finanziario e le informazioni fornite dalla relazione tecnica [vedi tabella]. Vengono quindi esposti gli elementi di analisi e le richieste di chiarimento considerati rilevanti ai fini di una verifica delle quantificazioni riportate nella relazione tecnica.

Per approfondimenti relativi al contenuto delle singole disposizioni del decreto e dei suoi allegati si rinvia al dossier del Servizio studi.

## Verifica delle quantificazioni

Disposizioni dello schema di decreto del Presidente della Repubblica che presentano profili finanziari	Elementi forniti dalla relazione tecnica
<p><b>Lo schema di decreto legislativo</b> in esame recepisce la dir. (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'UE. L'applicazione di tale disciplina, finalizzata all'armonizzazione della regolamentazione tecnica nel settore ferroviario, viene demandata - a seconda della dimensione europea o nazionale del livello di competenza interessato - rispettivamente all'Agenzia UE per le ferrovie (ERA) e, per l'Italia, all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA). Nello specifico lo schema di decreto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• prevede l'obbligo di conformità alla normativa tecnica europea - Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - e alle norme nazionali vigenti, per i sottosistemi fissi (infrastrutture) e per i mezzi ferroviari (<u>articolo 5, comma 2</u>). ANSFISA partecipa all'elaborazione e alla revisione delle STI presso i gruppi di lavoro ERA (<u>articolo 5, comma 3</u>);</li> <li>• definisce per i sottosistemi le condizioni di immissione sul mercato di componenti di interoperabilità conformemente ai requisiti essenziali indicati all'Allegato III (<u>articoli 7-9</u>);</li> <li>• definisce le sanzioni da applicare in caso di immissione sul mercato di componenti di interoperabilità non conformi e nei casi di installazione ed uso in modo difforme dalla loro destinazione. I proventi derivanti dalle sanzioni sono versati all'entrata del bilancio dello Stato (<u>articoli 10 e 11</u>);</li> <li>• prevede che ANSFISA notifichi, attraverso un sistema informatico appropriato, alla Commissione e all'ERA le norme nazionali per l'applicazione dei requisiti di conformità (<u>articolo 14</u>);</li> <li>• prevede che i componenti di interoperabilità di un sottosistema siano immessi sul mercato se realizzano l'interoperabilità del sistema ferroviario nazionale con quello del resto dell'UE. A tal fine, è definita la relativa procedura per la redazione della dichiarazione «CE» di verifica. Vengono definite le competenze di ANSFISA, Ministero delle infrastrutture ed Ente unico nazionale di accreditamento italiano - di cui all'art. 4 della legge n. 99/2009 - in caso di non conformità dei sottosistemi strutturali</li> </ul>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che dal decreto non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. La relazione tecnica riferisce, inoltre, che il provvedimento reca norme ordinamentali e procedurali per le quali non si procede ad una descrizione puntuale articolo per articolo, ad eccezione di quelle riportate a seguire.</p> <p>Con riferimento all'<u>articolo 14</u>, la relazione tecnica riferisce che per lo svolgimento dei compiti di programmazione affidati ad ANFISA si provvede nei limiti delle risorse finanziarie, strumentali e umane disponibili a legislazione vigente nel bilancio della stessa.</p> <p>Con riguardo agli <u>articoli 27 e 28</u>, la relazione tecnica afferma che l'adozione del sistema di accreditamento in luogo di quello autorizzatorio recepisce le indicazioni della Commissione europea che ha sempre preferito tale percorso per armonizzare i processi di valutazione. La relazione tecnica precisa, inoltre, che con il passaggio al regime dell'accREDITamento, il Ministero delle infrastrutture perde la competenza del riconoscimento e della vigilanza sugli organismi sopra indicati; mentre nessuna modifica di competenze interviene con riferimento alle altre Amministrazioni dello Stato. In considerazione del passaggio dal regime del riconoscimento a quello dell'accREDITamento, viene abrogato il DM 21 dicembre 2012, di determinazione delle tariffe relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità, con il quale sono state previste le tariffe dovute al Ministero delle infrastrutture dai richiedenti per le attività tecnico-amministrative di riconoscimento (<u>articolo 49, comma 1, lett. f</u>). La relazione tecnica precisa che gli oneri relativi alle attività di valutazione, volte al processo di accREDITamento con l'Ente unico nazionale di accREDITamento, e di controllo della conformità sono posti a carico degli organismi di valutazione, senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.</p> <p>In merito agli <u>articoli 44 e 45</u>, la relazione tecnica evidenzia che ANSFISA già provvede alla tenuta del registro nazionale dei veicoli e del registro delle infrastrutture, pertanto per lo svolgimento delle attività di cui agli <u>articoli 44 e 45</u> si provvede nei limiti delle risorse finanziarie, strumentali e umane disponibili a legislazione</p>

alle disposizioni del decreto in esame. ANSFISA irroga le sanzioni e i relativi proventi sono versati all'entrata del bilancio dello Stato (articoli 15-17);

- disciplina le procedure per l'immissione sul mercato e la messa in servizio di impianti fissi, di sottosistemi mobili e di veicoli (articoli 18-26);
- prevede la sostituzione del vigente regime (D.lgs. n. 191/2010) di riconoscimento degli organismi di valutazione di conformità da parte del Ministero delle infrastrutture, con un sistema di accreditamento (subordinatamente al rispetto dei criteri individuati nell'Allegato V) dei medesimi organismi incentrato sull'Ente unico nazionale di accreditamento italiano. L'Ente unico per l'assolvimento dei suoi compiti può avvalersi del personale del Ministero delle infrastrutture e di quello di ANFISA. Gli oneri derivanti dall'espletamento delle funzioni di valutazione e controllo sono a carico degli organismi di valutazione della conformità e non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica (articoli 27 e 28);
- disciplina gli organismi di valutazione di conformità quali soggetti responsabili della valutazione della conformità alle pertinenti Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI). Vengono individuati i requisiti che gli organismi sono tenuti a rispettare (articoli 30-42);
- prevede che ANFISA attribuisca ad ogni veicolo un numero europeo [*European Vehicle Number* (EVN)] (articolo 43) e che la stessa provveda - fino all'istituzione del registro europeo [*European Vehicle Register* (EVR)] previsto dall'art. 47 della direttiva - alla tenuta e all'aggiornamento di un Registro nazionale dei veicoli (articolo 44). ANFISA provvede, altresì, alla pubblicazione del Registro dell'infrastruttura che indica i valori parametrici di rete per ciascun sottosistema o parte di sottosistema previsti dalla pertinente STI. La responsabilità dei dati immessi nel Registro è a carico dei gestori dell'infrastruttura (articolo 45);
- abroga il DM 21 dicembre 2012, di determinazione delle tariffe relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità (articolo 49, comma 1, lett. f);
- dispone che dall'attuazione delle disposizioni in esame non debbano derivare nuovi o maggiori oneri a carico

vigente nel bilancio dell'Agenzia.

La relazione tecnica ribadisce, infine, il contenuto dell'articolo 50 recante la clausola di invarianza finanziaria.

della finanza pubblica e che le Amministrazioni interessate provvedano all'adempimento dei compiti ivi previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente (articolo 50).

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia che il provvedimento in esame recepisce la dir. (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'UE, demandando l'applicazione di tale disciplina, prevalentemente all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), con l'intervento, altresì, del Ministero dei trasporti e dell'Ente unico nazionale di accreditamento italiano previsto dall'art. 4 della legge n. 99/2009. Il provvedimento è corredato di una clausola generale di invarianza finanziaria che prevede, che le Amministrazioni interessate provvederanno all'adempimento dei relativi compiti con le risorse disponibili a legislazione vigente (articolo 50). La relazione tecnica, nel ribadire l'effettività della summenzionata previsione di invarianza finanziaria, riferisce che le norme del provvedimento possiedono carattere ordinamentale e procedurale. Con specifico riguardo all'attuazione dei compiti che vengono affidati ad ANFISA - in materia di notificazione informatica delle norme nazionali alla Commissione UE (articolo 14) e di tenuta del registro nazionale dei veicoli e del registro delle infrastrutture (articoli 44 e 45) - la relazione tecnica precisa, inoltre, che questa provvederà nei limiti delle risorse finanziarie, strumentali e umane disponibili a legislazione vigente nel bilancio della stessa.

Al riguardo, pur prendendo atto di quanto sopra riferito dalla relazione tecnica, si evidenzia che il provvedimento prevede, in materia di verifica dell'interoperabilità ferroviaria di infrastrutture e mezzi, il superamento del vigente sistema autorizzatorio (incentrato sul Ministero dei trasporti) degli organismi di valutazione con un sistema di accreditamento dei medesimi organismi, incentrato sull'Ente unico nazionale di accreditamento italiano (articoli 27 e 28). Il provvedimento, come evidenziato dalla relazione tecnica, dispone correlativamente l'abrogazione del DM 21 dicembre 2012 con il quale sono state fissate le tariffe dovute al Ministero dei trasporti dagli organismi richiedenti il riconoscimento per le relative attività tecnico-amministrative (articolo 49, comma 1, lett. f). Al riguardo, andrebbe confermato che il venir meno della summenzionata disciplina tariffaria non comporti riduzioni di entrate poste a copertura di attività tecnico-amministrative che residuino eventualmente al Ministero dei trasporti, anche a seguito dell'entrata in vigore del provvedimento in esame.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, in considerazione del contenuto dell'articolo 50, volto esclusivamente ad affermare la neutralità finanziaria delle norme contenute nel presente schema di decreto, da un punto di vista meramente formale appare necessario ridenominarne la rubrica, sostituendo le parole: "Disposizioni finanziarie" con le seguenti: "Clausola di invarianza finanziaria".