

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) è stata istituita con decreto Legislativo n. 162 del 2007, in attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE in materia di sicurezza e sviluppo del trasporto ferroviario.

L'impianto normativo relativo alle attività dell'Agenzia è completato dai regolamenti inerenti lo statuto (DPR 25 febbraio 2009, n. 34), l'organizzazione (DPR 25 febbraio 2009, n. 35), l'amministrazione e contabilità (DPR 3 marzo 2009, n. 36) ed il reclutamento del personale (DPR 15 novembre 2011, n. 224).

Secondo quanto disposto all'art. 4, comma 3, del decreto legislativo n. 162/2007, l'Agenzia è dotata di personalità giuridica ed autonomia amministrativa, regolamentare, patrimoniale, contabile e finanziaria ed è sottoposta a poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Lo schema di regolamento proposto, introducendo alcune modifiche sia allo statuto dell'Agenzia (DPR n. 34/2009) che al relativo regolamento di organizzazione (DPR n. 35/2009), chiarisce alcuni ambiti dell'autonomia gestionale già attribuita al Direttore dell'ANSF dai citati regolamenti, al fine di assicurare una continuità di direzione e gestione, nonché armonizzare e semplificare le norme relative all'individuazione degli uffici, consentendo una flessibilità organizzativa più aderente alle caratteristiche operative proprie di un organismo cui sono attribuiti delicati compiti, con prevalente contenuto tecnico, in materia di sicurezza ferroviaria.

In mancanza dell'intervento, peraltro, non si garantirebbe la continuità di direzione che assicura al momento la piena operatività dell'Agenzia.

In particolare, l'articolo 1 introduce la modifica dell'articolo 4 dello Statuto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, allegato al decreto del Presidente della Repubblica 25 febbraio 2009, n.34, prevedendo alla lettera a) del comma 1, che il contratto individuale che determina il trattamento giuridico ed economico del direttore dell'Agenzia possa essere rinnovato, anziché una sola volta, non più di due volte e alla lettera b) del medesimo comma 1 la semplificazione di procedure organizzative interne all'Agenzia.

La modifica prevista all'articolo 1, comma 1, lettera a) si rende necessaria per garantire la continuità di direzione e coordinamento, in particolare nell'attuale fase di crescita dell'organismo, in considerazione della specifica competenza tecnico-scientifica necessaria per la gestione dello stesso.

Al riguardo, relativamente all'assetto organizzativo dell'organismo e alla necessità di assicurarne la stabilità di guida nell'attuale fase di perfezionamento del percorso avviato con il decreto legislativo n.162/2007, si evidenzia che già in tale norma si prevedeva, all'articolo 4, comma 8, che in sede di prima applicazione, in considerazione della complessità dei compiti assegnati, il funzionamento dell'ANSF venisse assicurato con un organico di 205 unità provenienti dai ruoli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e da Ferrovie dello Stato s.pa.

A fronte di quanto previsto, le procedure di primo reclutamento del personale, attuate ai sensi degli artt. 17 e 18 del d.P.R. n.224/2011, si conclusero, però, con l'inquadramento, a partire dal 1° ottobre 2012, di sole 92 unità di personale.

Tale consistenza di personale non ha consentito all'Agenzia di svolgere pienamente le attività di sua competenza (consistenti in compiti normativi, autorizzativi, di vigilanza, controllo ed accertamenti tecnici attraverso sopralluoghi e ispezioni del sistema ferroviario



nazionale) e pertanto si è reso necessario procedere, tramite le delibere ANSF n. 1 e 2 del 17 luglio 2013, alla programmazione triennale di fabbisogno di personale e alla rideterminazione della dotazione organica dell'Agenzia, nel rispetto dei vincoli normativi previsti per le pubbliche amministrazioni.

In particolare, il Ministero vigilante (v. prot. 2275 RU/DIV2 del 22/10/2013), il Ministero dell'economia e delle finanze (v. prot. 73155 del 06/09/2013) e il Dipartimento della funzione pubblica (v. prot. 44392 e 44500 del 22/10/2013) hanno approvato la delibera ANSF inerente la programmazione triennale del fabbisogno del personale e si sono espressi positivamente in merito alla delibera ANSF di rideterminazione della dotazione organica (il decreto interministeriale di approvazione di quest'ultima delibera, già sottoscritto dal Ministro vigilante, è stato inviato ai Ministri concertanti ed è, pertanto, di prossima emanazione).

Con l'approvazione della citata delibera di programmazione del fabbisogno del personale dell'ANSF, quindi, risulta avviato l'iter per l'acquisizione di nuove 60 unità di personale che, aggiungendosi alle 98 attualmente in servizio (92 nei ruoli e 6 comandati) permetteranno la reale operatività a regime dell'organismo, alla cui direzione appare pertanto necessario assicurare, in questa particolare fase di traghettamento verso la piena attività, una guida esperta e qualificata.

Alla lettera b) del medesimo comma 1, invece, si interviene per chiarire il tenore delle disposizioni attualmente recate alla lettera i), del comma 6 dello stesso articolo 4, prevedendo che il direttore, nei limiti delle risorse finanziarie già attribuite all'Agenzia, sentito il comitato direttivo, possa adottare gli atti occorrenti per adeguare l'organizzazione dell'Agenzia, anche tramite l'individuazione del numero degli uffici di cui si compongono i settori, nonché l'individuazione di sedi periferiche e operative anche all'estero. A tale riguardo, la disposizione chiarisce che l'individuazione va fatta nel rispetto del numero dei settori previsto dal regolamento, che, secondo quanto disposto dall'articolo 1 del d.P.R. n.35 del 2009, sono fissati in numero di sei e si concretizzano in articolazioni di primo livello, all'interno dei quali è prevista una suddivisione in uffici, quali articolazioni di secondo livello.

Detti atti sono trasmessi al Ministero vigilante ai fini dell'approvazione e si intendono approvati decorsi sessanta giorni senza che siano state formulate osservazioni.

L'articolo 2, nella medesima ottica di agevolazione della flessibilità organizzativa dell'organismo e al fine di armonizzare le suddette disposizioni, prevede la riformulazione del comma 3 dell'articolo 1 del d.P.R. n. 35/2009 attribuendo al Direttore, sentito il comitato direttivo e a seguito di approvazione da parte del Ministero vigilante, il potere di adozione di atti di organizzazione per la definizione dei compiti degli uffici, con la contestuale soppressione del secondo periodo del medesimo comma 3, che attualmente prevede, tramite regolamento emanato ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge n. 400 del 1988, l'individuazione degli uffici periferici e di istituzione di unità operative anche all'estero.

L'articolo 3, infine, prevede che le disposizioni di cui agli articoli 1 e 2 possano trovare attuazione nei limiti degli attuali stanziamenti di bilancio e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



RELAZIONE TECNICA

Dallo schema di provvedimento in esame non derivano nuovi né maggiori oneri a carico della finanza pubblica ed a garanzia dell'invarianza finanziaria delle disposizioni in esso contenute l'articolo 3 espressamente prevede che le stesse possano trovare attuazione nei limiti degli stanziamenti già previsti all'articolo 26 del d.lgs. n. 162/2007 a carico del bilancio dello Stato e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Il regolamento in esame, infatti, si limita ad assicurare una continuità di direzione e gestione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, consentendo il rinnovo del contratto al direttore in carica in considerazione della specifica competenza tecnico-scientifica necessaria per la gestione dello stesso.

Si è ritenuto, infatti, che la recente l'acquisizione di nuove 60 unità di personale, aggiuntesi alle 98 attualmente in servizio, permetterà la reale operatività a regime dell'organismo, alla cui direzione appare pertanto necessario assicurare, in questa particolare fase di traghettamento verso la piena attività, una guida esperta e qualificata.

Inoltre, al fine di determinare una flessibilità organizzativa più consona alle caratteristiche operative dell'organismo e dare idonea risposta alle esigenze funzionali dell'organismo, si prevede che il direttore, nei limiti delle risorse finanziarie già attribuite all'Agenzia, sentito il comitato direttivo, possa adottare gli atti occorrenti per adeguare l'organizzazione dell'Agenzia, provvedendo alla definizione dei compiti degli uffici, in base alle esigenze funzionali della stessa.

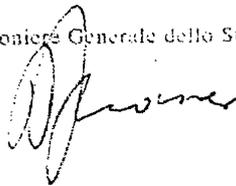
Detti atti sono trasmessi al Ministero vigilante ai fini dell'approvazione e si intendono approvati decorsi sessanta giorni senza che siano state formulate osservazioni.

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

ds
mn POSITIVO NEGATIVO

20 GEN. 2014

Il Ragioniere Generale dello Stato



Titolo: Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante: Modifiche ai decreti del Presidente della Repubblica 25 febbraio 2009, n.34 e n. 35, relativi all' Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Referente: Amelia Scaffidi Lallaro 06.44123216

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

(Dir. P.C.M. 16 GENNAIO 2013 – G.U. 12 APRILE 2013, N. 86)

SEZIONE 1 - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

- A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate,**

L'intervento regolatorio introduce alcune modifiche sia allo statuto che al regolamento di organizzazione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, istituita con decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, in attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE, relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie. In particolare, la direttiva 2004/49/CE, nel prevedere l'istituzione in ciascuno Stato membro di un'autorità preposta alla sicurezza, stabilisce che questa debba svolgere i propri compiti in modo aperto, non discriminatorio e trasparente. Il decreto istitutivo dell'Agenzia, prevedeva, all'articolo 4, comma 8, che in sede di prima applicazione, in considerazione della complessità dei compiti assegnati, il funzionamento della stessa venisse assicurato con un organico di 205 unità provenienti dai ruoli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e da società del Gruppo F.S.. Tuttavia, a fronte di quanto previsto, le procedure di primo reclutamento del personale, attuate ai sensi degli artt. 17 e 18 del d.P.R. n.224/2011, si conclusero, con l'inquadramento, a partire dal 1° ottobre 2012, di sole 92 unità di personale a causa delle ristrettezze di risorse pubbliche.

Tale consistenza di personale non ha consentito all'Agenzia di svolgere pienamente le attività di sua competenza (consistenti in compiti normativi, autorizzativi, di vigilanza, controllo ed accertamenti tecnici attraverso sopralluoghi e ispezioni del sistema ferroviario nazionale) e pertanto si è reso necessario procedere, tramite le Delibere ANSF n. 1 e 2 del 17 luglio 2013, alla programmazione triennale di fabbisogno di personale e alla rideterminazione della dotazione organica dell'Agenzia, nel rispetto dei vincoli normativi previsti per le pubbliche amministrazioni.

Con l'approvazione di tali delibere da parte del Ministro vigilante, dal Ministro dell'economia e delle finanze e dal Dipartimento della funzione pubblica, risulta avviato l'iter per l'acquisizione di nuove 60 unità di personale che, aggiungendosi alle 98 attualmente in servizio (92 nei ruoli e 6 comandati) permetteranno la reale operatività a regime dell'organismo. Da qui nasce l'esigenza di assicurare alla direzione della stessa, in questa particolare fase di traghettamento verso la piena attività, una guida esperta e qualificata e già inserita nella struttura organica della stessa, a conoscenza delle problematiche del settore.

L'intervento regolatorio si pone, appunto, nell'ottica di assicurare una continuità di direzione e gestione, chiarendo, nel contempo, alcuni ambiti dell'autonomia gestionale già attribuita al Direttore dell'ANSF dai regolamenti n. 34 e 35 del 2009, recanti, rispettivamente, lo Statuto della



stessa e il regolamento di organizzazione, al fine di armonizzare e semplificare le norme relative all'individuazione degli uffici, consentendo una flessibilità organizzativa più aderente alle caratteristiche operative proprie di un organismo cui sono attribuiti delicati compiti, con prevalente contenuto tecnico, in materia di sicurezza ferroviaria.

B) Indicazione degli obiettivi (di medio e lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo

L'obiettivo di breve periodo dell'intervento regolatorio è quello di garantire la continuità dell'organo di direzione, dotato di specifica competenza tecnica, in una fase particolare che vede il completamento delle procedure di reclutamento del personale e l'avvio della piena operatività della stessa.

Obiettivo di lungo periodo è che l'ANSF, una volta conclusa la fase operativa iniziale, possa, a regime, affinare il processo di formazione delle decisioni, garantendo appieno il perseguimento delle finalità per le quali è stata istituita.

C) Descrizione degli indicatori che consentiranno successivamente di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR.

Per ciò che attiene agli indicatori, si farà riferimento all'aumento del numero di delibere e provvedimenti adottati e ai tempi di conclusione dei procedimenti. Nel periodo di riferimento ottobre 2012 – settembre 2013 si sono registrati i seguenti dati:

N° protocolli: 12.000;

Aggiornamento registrazione veicoli: 16.000 (tempo medio 7gg);

Rilascio licenze macchinisti: 1757 (tempo medio 30gg);

Autorizzazioni alla messa in servizio di veicoli: 501 (tempi medi 11 mesi)

Certificazioni di sicurezza alle Imprese ferroviarie: 85 (tempi medi 16

Mesi, tenuto conto di un'istruttoria particolarmente complessa che per alcuni procedimenti è iniziata l'anno antecedente);

ATTIVITA' ISPETTIVA:

Analisi di inconvenienti ed incidenti: 628;

Controlli sui veicoli: 5.400;

Controlli sull'infrastruttura ferroviaria: 1.000;

Audit ad Imprese ferroviarie e Gestore dell'infrastruttura: 51.

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

Destinataria dei principali effetti dell'intervento regolatorio è l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PRECEDENTI L'INTERVENTO

Data la natura dell'intervento regolatorio e la materia su cui esso insiste (organizzazione interna dell'ANSF) non si è ravvisata la necessità né l'opportunità di procedere a consultazione esterne all'Agenzia stessa.

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



In mancanza dell'intervento, non si garantirebbe la continuità di direzione che assicura al momento la piena operatività dell'Agenzia.

SEZIONE 4 - OPZIONI ALTERNATIVE ALL'INTERVENTO REGOLATORIO

Non sono emerse, nell'ambito della stessa Amministrazione e nel corso dell'esame con l'ANSF, opzioni alternative che potessero garantire l'obiettivo perseguito, considerati l'ambito dell'intervento e le peculiari competenze tecniche richieste per lo svolgimento nell'immediato dell'incarico da direttore, a fronte di evidenze offerte dall'esperienza in atto. Per quanto riguarda l'armonizzazione delle regole procedurali, si è tenuto conto delle richieste della stessa ANSF secondo esigenze di chiara praticità, non ravvisandosi, sulla base dell'esperienza in corso e tenuto conto dei limiti ordinamentali connessi alla configurazione organizzativa in atto, ipotesi procedurali diverse che potessero consentire maggiore snellezza delle decisioni.

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA E VALUTAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI E DELL'IMPATTO SULLE PMI

L'intervento regolatorio è motivato dalla necessità di non rallentare l'attività dell'ANSF, organo che garantisce in posizione di terzietà la sicurezza del settore ferroviario.

Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.

L'intervento regolatorio costituisce atto necessario di attuazione delle disposizioni del decreto legislativo n.162 del 2007.

Non si ravvisano svantaggi specifici legati all'opzione prescelta ma, al contrario, l'intervento regolatorio consentirà l'operatività a regime dell'ANSF, garantendo conseguentemente un sistema di tutele dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario, in termini di sicurezza.

A) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

Per quanto riguarda l'individuazione e la stima degli effetti sulle micro, piccole e medie imprese, si fa presente che l'intervento regolatorio si limita a prevedere la possibilità di ulteriore rinnovo del contratto in capo all'attuale direttore ed armonizza le previsioni contenute nei dPR. n.34 e 35 del 2009, recanti rispettivamente lo Statuto e l'organizzazione dell'ANSF, precedendo un sistema più snello per l'adozione delle decisioni da parte del direttore. Dallo stesso, pertanto, stante la valenza meramente interna delle disposizioni introdotte, non discendono effetti ulteriori per le micro, piccole e medie imprese rispetto a quelli già scaturenti dal decreto legislativo istitutivo n. 162 del 2007.

B) Indicazione e stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi a carico di cittadini ed imprese.

L'intervento non prevede nuovi obblighi informativi, in quanto interviene nell'organizzazione interna dell'ANSF.

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

L'Amministrazione ha accertato che l'attuazione delle nuove norme è immediatamente realizzabile dalle strutture con le risorse umane, finanziarie e strumentali già esistenti senza alcuna incidenza sulla finanza pubblica. Non risultano quindi esistenti condizioni e fattori negativi incidenti sugli effetti dell'intervento regolatorio.



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

L'intervento regolatorio, garantendo la piena operatività di un organo che sovrintende alla sicurezza delle ferrovie, indirettamente crea benefici e incide sul livello di competitività del Paese. Non si introducono comunque con l'intervento regolatorio livelli di regolazione superiori rispetto a quelli minimi previsti dalla regolamentazione comunitaria.

SEZIONE 7 - MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

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

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ANSF.

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

E' prevista la pubblicazione sul sito web del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti..

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

Il Ministero delle infrastrutture e trasporti effettuerà il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio nell'ambito dei poteri di vigilanza ed indirizzo che allo stesso competono sull'Agenzia in virtù di quanto statuito dal combinato disposto degli articoli 4 del dvo n. 162/2007 e 9 del dPR n.34 del 2009.

D) Meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio

Non è prevista la possibilità di adottare interventi per la revisione dell'intervento regolatorio.

Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio da considerare ai fini della VIR

Il Ministero delle infrastrutture e trasporti, provvederà alla verifica degli effetti dell'intervento regolatorio, individuando nella VIR i benefici da esso prodotti, anche con riferimento alla piena operatività dell'Agenzia e ad una maggiore snellezza delle delibere.

SEZIONE 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Non si introducono, con l'intervento regolatorio, livelli di regolazione superiori rispetto a quelli minimi previsti dalla regolamentazione comunitaria



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

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

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo: Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante: Modifiche ai regolamenti di cui ai decreti del Presidente della Repubblica 25 febbraio 2009, n.34 e n. 35, relativi all'Agencia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Referente: Amelia Scaffidi Lallaro 06.44123216

PARTE I -ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

L'intervento regolatorio detta disposizioni per il rinnovo del contratto al Direttore dell'Agencia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) nell'ottica di assicurare alla stessa una continuità di direzione e gestione, chiarendo, nel contempo, alcuni ambiti dell'autonomia gestionale già attribuita al Direttore dell'ANSF dai regolamenti n. 34 e 35 del 2009, recanti, rispettivamente, lo Statuto della stessa e il regolamento di organizzazione, anche al fine armonizzare e semplificare le norme relative all'individuazione degli uffici, consentendo una flessibilità organizzativa più aderente alle caratteristiche operative proprie di un organismo cui sono attribuiti delicati compiti, con prevalente contenuto tecnico, in materia di sicurezza ferroviaria.

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, per quanto concerne il settore ferroviario. E' graficamente evidenziata la normativa di immediato riferimento per l'intervento regolatorio (e segnatamente, l'art. 4 comma 6 del D. lgs. 162/07)

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	DPR 146/99 del 16 marzo 1999:

licenze alle imprese ferroviarie	"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)
	Decreto ministeriale 4 agosto 1998, n. 513 "Regolamento recante norme per gli esami di idoneità degli agenti destinati al servizio movimento ed alla condotta dei convogli sulle ferrovie in concessione ed in gestione governativa, sulle metropolitane e sulle tramvie extraurbane".
	Decreto ministeriale 23 febbraio 1999, n. 88 "Regolamento recante norme concernenti l'accertamento ed il controllo dell'idoneità fisica e psico-attitudinale del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto ai sensi dell'articolo 9, commi 3 e 4, del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753".
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)
<u>Direttive 2004/49/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE e della direttiva 2001/14/CE.</u>	<u>Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162</u>
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 (sarà abrogato dal decreto legislativo di recepimento della direttiva 2008/57/CE)
Direttiva 2004/51/CE, che modifica la	Già recepita nel D.lgs. 188/03



direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie	
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 all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria	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 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.

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

L'intervento regolatorio non innova leggi o atti aventi forza di legge in vigore, ed in particolare è conforme al decreto legislativo 10/8/2007 n. 162.

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

L'intervento regolatorio è coerente con i principi dell'articolo 97 della Costituzione in tema di pubblica amministrazione. Non sussistono elementi di incompatibilità con le disposizioni costituzionali.

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

L'intervento regolatorio è compatibile con le competenze e le funzioni degli enti territoriali e locali delle regioni ordinarie e a statuto speciale, in quanto disciplina aspetti organizzativi ed amministrativi di un'agenzia nazionale.



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

L'intervento regolatorio 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 regolatorio è previsto dall'articolo 4, comma 6, del decreto legislativo n. 162 del 2007 e pertanto non si ravvisano possibilità di delegificazione né margini per l'applicazione di strumenti 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.

L'intervento regolatorio è pienamente compatibile con l'ordinamento comunitario e consente, peraltro, la piena attuazione di quanto disposto dalle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE, recepite con d.lgs. 162/2007. L'intervento regolatorio costituisce uno degli elementi (unitamente agli altri regolamenti, ad oggi emanati)¹ preordinati alla completa attuazione delle normative comunitarie citate.

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

Non risultano procedure di infrazione aperte dalla Commissione europea sul medesimo o analogo progetto.

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

L'intervento regolatorio risulta pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

¹ DDPR 25/2/2009 n. 34 (statuto dell'Agenzia), n. 35 (organizzazione) e n. 36 (gestione amministrativa e contabile).



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 dell'Unione Europea 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 linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' 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.

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.

E' stata utilizzata la tecnica della novella legislativa per modificare ed integrare le norme di rango secondario vigenti.

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 derivanti dall'intervento regolatorio.



5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo 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.

Non sussiste rinvio ad atti successivi attuativi di natura normativa.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Sono stati utilizzati dati e riferimenti statistici già disponibili presso l'Amministrazione proponente, conseguentemente non è emersa la necessità di commissionare l'elaborazione di apposite statistiche all'Istituto nazionale di statistica.

