



N. 98 – giugno 2019

Modifiche alla legge 9 agosto 2017, n. 128 in materia di ferrovie turistiche – A.S. 1251

Contenuto

Il disegno di legge, all'esame della 8^a Commissione del Senato nella sede redigente, è **già stato approvato** dalla Commissione trasporti della **Camera dei deputati** nella sede legislativa.

Esso consta di due articoli. L'articolo 1 reca modifiche all'articolo 5 legge n. 128 del 2017 in materia di ferrovie turistiche, con riguardo ai **soggetti che esercitano il servizio di trasporto turistico**.

L'articolo 2 disciplina l'entrata in vigore della legge dal giorno successivo alla sua pubblicazione.

Le ferrovie turistiche

La **legge n. 128 del 2017** ha introdotto in Italia disposizioni per l'istituzione di **ferrovie turistiche** mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico.

Tale normativa indica la finalità di salvaguardare e valorizzare le tratte ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, che comprendono i tracciati ferroviari, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze, e i mezzi rotabili storici e turistici abilitati a percorrerle, nonché per dettare la disciplina dell'utilizzo dei ferrocicli.

La valorizzazione delle ferrovie turistiche è in linea con esperienze affermate anche in altri Paesi stranieri; nel quadro europeo, si veda, ad esempio, l'esperienza del Regno Unito e dell'Irlanda, dove si indicano come *heritage railway* o *preserved railway*: più di 100 ferrovie turistiche risultano in particolare attive nel Regno Unito con locomotive storiche sia a vapore sia con tipologie di locomotive elettriche.

Con riferimento al quadro europeo, la direttiva 2012/34/UE, che ha istituito lo spazio ferroviario unico, come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 avente ad oggetto l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria (recepita in Italia dal decreto legislativo n. 112 del 2015, modificato dal decreto legislativo n.139 del 2018), non disciplina espressamente le "ferrovie turistiche". Tuttavia consente agli Stati membri l'esclusione dall'ambito di applicazione del Capo III della direttiva, concernente le licenze ferroviarie, tra l'altro, delle "imprese che effettuano esclusivamente servizi ferroviari per passeggeri sulle infrastrutture ferroviarie locali e regionali isolate".

Una espressa esclusione delle ferrovie turistiche è disposta dall'articolo 2 della direttiva (UE) 798/2016 che prevede che gli Stati membri possano escludere dall'ambito applicativo della direttiva "le infrastrutture e i veicoli destinati a un uso strettamente locale, storico o turistico".

Peraltro lo schema di decreto legislativo A.C. 74, già esaminato dalla Commissioni competenti dei due rami del Parlamento, ha previsto, con riferimento alle **ferrovie turistiche**, di cui alla [legge n.128 del 2017](#), che spetti all'**ANSFISA** il compito di indicare per le infrastrutture ferroviarie e per i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture le modalità applicative delle disposizioni di cui agli articoli 6 (metodi comuni di sicurezza e obiettivi comuni di sicurezza), 8 (sistemi di gestione della sicurezza), 13 (manutenzione dei veicoli) e 17 (supervisione dell'ANSFISA sul rispetto dell'obbligo di usare un sistema di gestione della sicurezza). Sui contenuti di tale atto, si veda *infra*.

Si ricorda che la nuova Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) è stata istituita a decorrere dal 1° gennaio 2019, in base all'articolo 12 del decreto-legge n. 109 del 2018, come convertito in legge, affidandole il compito di garantire la sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali. Essa sostituirà l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), della quale si è disposta la soppressione in data da definire con successivo decreto ministeriale. Il richiamato decreto legge n.109 del 2018 ha previsto in proposito che gli organi dell'ANSF rimangano in carica fino alla nomina degli organi della nuova Agenzia e che, nelle more della piena operatività dell'Agenzia, la cui data è determinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa, ove già esistenti, continuino ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati. L'ANSFISA succede a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi all'ANSF e ne acquisisce le risorse umane, strumentali e finanziarie. L'Agenzia è dotata di personalità giuridica e ha autonomia regolamentare, amministrativa, patrimoniale, organizzativa, contabile e finanziaria. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha su di essa poteri di indirizzo e vigilanza.

La legge n. 128 del 2017 in materia di ferrovie turistiche

La legge n. 128 del 2017, oggetto di novella con il provvedimento in esame, reca la normativa vigente in materia di **ferrovie turistiche**.

Si riporta quindi di seguito, in estrema sintesi, il contenuto della legge vigente.

L'articolo 1 individua le finalità della legge, mentre articolo 2 detta disposizioni relative all'**individuazione delle tratte ferroviarie** da destinare ad uso turistico. In particolare l'articolo demanda ad un successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, in prima applicazione-entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge- di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e il Ministro dell'economia e delle finanze, in coerenza con quanto stabilito nel piano strategico di sviluppo del turismo in Italia per il periodo 2017-2022, e previa intesa con la Conferenza Stato - Regioni l'individuazione e la classificazione come tratte ferroviarie ad uso turistico delle tratte, dismesse o sospese, caratterizzate da particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, suscettibili di essere utilizzate e valorizzate, purché sia assicurato il finanziamento dei relativi oneri nell'ambito del Contratto di programma con Rete ferroviaria italiana ovvero nell'ambito delle risorse destinate da ciascuna Regione agli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria di competenza. Nel rispetto della medesima procedura, su proposta delle Regioni interessate, possono essere adottati ulteriori decreti modificativi o integrativi. Si prevede poi che, in deroga alla suddetta disciplina, sempre con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il MIBACT e con il MEF, da adottare entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore di tale legge, siano classificate come tratte ferroviarie ad uso turistico, a condizione che siano comunque assicurati i requisiti di copertura finanziaria, le seguenti linee: a) Sulmona-Castel di Sangro; b) Cosenza-San Giovanni in Fiore; c) Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio; d) Sacile-Gemona; e) Palazzolo-Paratico; f) Castel di Sangro-Carpinone; g) Ceva-Ormea; h) Mandas-Arbatax; i) Isili-Sorgono; l) Sassari-Palau Marina; m) Macomer-Bosa; n) Alcantara-

Randazzo; o) Castelvetro-Porto Palo di Menfi; p) Agrigento Bassa-Porto Empedocle; q) Noto-Pachino; r) Asciano-Monte Antico; s) Civitavecchia-Capranica-Orte; t) Fano-Urbino.

In caso di mutamento delle condizioni su ricordate, mediante decreto ministeriale (da adottarsi di concerto con il MIBACT e il MEF entro 120 giorni dal verificarsi delle modificazioni) si provvede alla revisione della classificazione delle tratte ferroviarie ad uso turistico.

I tracciati ferroviari, le stazioni individuate come luogo di fermata, le opere d'arte delle tratte ferroviarie ad uso turistico, nonché le relative pertinenze possono essere utilizzati e valorizzati per le finalità della legge e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, fermo restando il rispetto del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo n. 42 del 2004. Inoltre nella individuazione delle tratte deve essere assicurata particolare attenzione alla presenza di manufatti e immobili di valore culturale ed artistico, che ad esempio siano stati utilizzati come luoghi di ripresa cinematografica.

L'articolo 3 di tale legge reca norme in materia di Sezione dei rotabili storici e turistici nel registro di immatricolazione nazionale, mentre l'art. 4 reca norme sulla **gestione dell'infrastruttura**.

L'articolo 4 della legge vigente precisa che le tratte ferroviarie ad uso turistico, le stazioni, le relative opere d'arte e pertinenze restano nella disponibilità dei soggetti proprietari o concessionari, che sono responsabili del mantenimento in esercizio, nonché della manutenzione, della funzionalità e della sicurezza delle medesime infrastrutture. Tali tratte sono classificate, ai fini della manutenzione ed esercizio, con apposita categoria turistica. Gli interventi da effettuare su tali tratte ferroviarie sia di ripristino sia relativi al mantenimento in esercizio, alla funzionalità e alla sicurezza dell'infrastruttura sono realizzabili se finanziati nell'ambito del contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ovvero, nell'ambito delle risorse destinate da ciascuna regione alle rispettive infrastrutture ferroviarie regionali. Le tariffe destinate al gestore dell'infrastruttura nazionale derivanti dall'utilizzo di tratte ferroviarie ad uso turistico sono approvate con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Nel caso di infrastruttura ferroviaria regionale le tariffe sono invece approvate con provvedimento della Regione.

L'articolo 5 - oggetto di novella con il provvedimento in esame - stabilisce che per l'affidamento dei servizi di trasporto turistico e di tutte le attività commerciali connesse (ivi compresi l'allestimento di spazi museali e le iniziative di promozione turistico-ricreativa sia a bordo che nelle stazioni) le amministrazioni competenti procedano alla previa pubblicazione sul proprio sito internet, per almeno trenta giorni, di un apposito avviso per la ricerca di soggetti gestori o per comunicare l'avvenuto ricevimento di una candidatura, indicando sinteticamente il contenuto del contratto proposto. Trascorso il periodo di pubblicazione dell'avviso, l'amministrazione può procedere liberamente all'affidamento e alla definizione del conseguente contratto, purché nel rispetto dei principi di imparzialità e di parità di trattamento fra gli operatori che abbiano manifestato interesse, fermo restando il rispetto dell'articolo 80 del Codice degli appalti sui motivi di esclusione. Il soggetto che intende assumere la gestione del servizio di trasporto e delle altre attività commerciali connesse deve farne domanda o al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o alle Regioni interessate a seconda del gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Nella domanda il richiedente deve indicare: le tratte in cui si intende operare, i rotabili da utilizzare, la frequenza delle corse; **l'impresa ferroviaria** (profilo, questo, oggetto specifico della novella proposta) che eserciterà il servizio, le tipologie di attività che si è intenzionati ad avviare.

I destinatari della domanda decidono, acquisiti i pareri del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e delle Regioni interessate. Ciascuno dei soggetti istituzionali coinvolti, per i profili di propria competenza, può formulare un diniego motivato entro 60 giorni dalla ricezione della richiesta, qualora il soggetto, invitato a fornire i necessari chiarimenti e integrazioni, non risulti comunque idoneo alla gestione del servizio.

Nel caso di domanda indirizzata alle Regioni, queste ultime acquisiscono anche il parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per i profili attinenti alla competenza sulle tratte interconnesse alla rete nazionale ai fini della valutazione degli effetti sul sistema ferroviario nazionale. I pareri del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e delle regioni relativamente alle attività commerciali connesse al trasporto ferroviario sono vincolanti. E' comunque fatta salva la facoltà delle amministrazioni di procedere ad affidamenti diretti in favore delle **associazioni di promozione sociale** di cui

alla legge 7 dicembre 2000, n. 383, degli **enti di volontariato** di cui alla legge 11 agosto 1991, n. 266, delle **organizzazioni non governative** di cui alla legge 26 febbraio 1987, n. 49, e delle cooperative sociali di cui alla legge 8 novembre 1991, n. 381, con riferimento alle attività complementari. Le procedure in esame, precisa l'articolo, devono essere esperite unicamente per via telematica.

L'articolo 6 concerne la circolazione dei rotabili storici e turistici e dei rotabili ordinari sulle tratte ferroviarie ad uso turistico e la definizione dei livelli di sicurezza ferroviaria.

L'articolo 7 concerne invece la circolazione dei rotabili storici e turistici su tratte diverse da quelle destinate ad uso turistico, ammessa esclusivamente al fine di svolgere il servizio di trasporto sulle tratte ferroviarie ad uso turistico e subordinata ad una serie di condizioni, anche in materia di sicurezza.

L'articolo 8 prevede la possibilità per i gestori dei servizi di trasporto e delle attività commerciali connesse di avvalersi, previa stipula di apposite convenzioni, della collaborazione di associazioni e organizzazioni di volontariato con specifica esperienza e competenza nei settori ferroviario, turistico, culturale e ambientale, mentre l'articolo 9 prevede che i gestori dei servizi di trasporto e delle attività commerciali connesse assicurino l'integrazione delle iniziative turistico-ricreative connesse ai servizi con le attività di promozione e valorizzazione del territorio svolte dagli enti locali interessati.

L'articolo 10 reca la disciplina relativa all'utilizzo dei ferrocicli, mentre l'articolo 11 contiene la clausola di invarianza finanziaria.

I contenuti del disegno di legge A.S. 1251

Il provvedimento in esame novella l'articolo 5 della legge n.128 del 2017 recante la disciplina della **gestione dei servizi di trasporto turistico e delle attività commerciali connesse**, con riguardo ai **soggetti che esercitano il servizio di trasporto turistico**.

La norma vigente fa riferimento, in ordine alla gestione del servizio, alle sole **imprese ferroviaria di cui al capo II del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112**.

La modifica alla legge n.128 del 2017 risponderebbe ad alcune problematiche applicative emerse con particolare riferimento alla possibilità che **imprese prive di licenza ferroviaria possano esercitare ferrovie turistiche**.

In particolare, come evidenziato nel corso della prima lettura della proposta normativa, le modifiche alla legge vigente sono volte a superare la problematica derivante dal fatto che - secondo la vigente formulazione dell'articolo 5 comma 3, della legge n.128 del 2017 - **l'esercizio del trasporto ferroviario, anche con riferimento alle ferrovie turistiche, debba essere esercitato da un'«impresa ferroviaria»** ai sensi del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, di recepimento della direttiva europea 2012/34/UE che ha istituito lo spazio ferroviario europeo unico.

A seguito di questa disposizione, secondo quanto prevede la relazione illustrativa della proposta di legge in prima lettura, "alcune società che esercitano servizi di trasporto e che, anche se in mancanza della qualifica di imprese ferroviarie, hanno operato nel settore del trasporto turistico ferroviario fino all'entrata in vigore della legge n. 128 del 2017, oggi rischiano di non poter proseguire l'attività in quanto non posseggono tale qualifica." Si cita, a titolo di esempio, il caso della società ARST spa con un socio unico facente capo alla regione autonoma della Sardegna che "gestisce il servizio di trasporto ferroviario sia pubblico locale per 160 chilometri e turistico per **440 chilometri sulla rete ferroviaria regionale senza essere titolare di licenza ferroviaria**".

In effetti il decreto legislativo n. 112 del 2015, che ha recepito la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico **esclude dall'ambito di applicazione** delle disposizioni del medesimo decreto legislativo (tra le quali quelle in materia di licenza ferroviaria) le "reti ferroviarie locali e regionali isolate adibite al trasporto passeggeri" e "le imprese ferroviarie che esercitano unicamente servizi di trasporto urbano, extraurbano o regionale su tali reti".

La norma vigente prevede infatti, in particolare, che le amministrazioni competenti procedano all'affidamento dei servizi di trasporto turistico e delle attività commerciali connesse, previa pubblicazione

nel proprio sito internet, per almeno trenta giorni, di un apposito avviso, con il quale rendono nota la ricerca di soggetti gestori, ovvero comunicano l'avvenuto ricevimento di una candidatura, indicando sinteticamente il contenuto del contratto proposto. Trascorso il periodo di pubblicazione dell'avviso, l'amministrazione può procedere liberamente all'affidamento e alla definizione del conseguente contratto, purché nel rispetto dei principi di imparzialità e di parità di trattamento fra gli operatori che abbiano manifestato interesse. Nella domanda il richiedente indica le tratte ferroviarie interessate, la tipologia dei rotabili che intende utilizzare, la frequenza delle corse, **l'impresa ferroviaria che eserciterà il servizio di trasporto, di cui al capo II del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112**, nonché le tipologie di attività di promozione turistico-ricreativa che intende esercitare.

Con il disegno di legge in esame si introduce quindi al suddetto articolo 5 un **nuovo comma 1-bis** (art. 1, lett. a) del comma unico).

Il provvedimento in esame reca un **nuovo elenco di soggetti che esercitano il servizio di trasporto turistico**, articolato sulla base della tipologia di rete oggetto di esercizio del servizio di trasporto, e che così specificamente individua i possibili esercenti del servizio di trasporto ferroviario turistico in base alla proposta normativa:

a) per quanto riguarda **l'infrastruttura ferroviaria nazionale** e le **linee** ad essa **interconnesse**, sono indicate come esercenti il servizio di trasporto ferroviario turistico le **imprese ferroviarie** di cui al capo II del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 (già previste, dalla legislazione vigente, in via generale come soggetti esercenti il servizio, senza distinzione di tipologia di linea);

Il D.Lgs. n. 112 del 2015 reca l'attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico. Il Capo II di tale decreto legislativo (artt. 4-10) è dedicato alle **imprese ferroviarie**, recando **norme in materia** di principi e contabilità e bilancio delle imprese ferroviarie, nonché di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (art. 6).

Si ricorda che, in base a tale normativa, l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini dell'esercizio del trasporto ferroviario, è consentito a condizione che ciascuna impresa ferroviaria dimostri: a) il possesso della licenza corrispondente al servizio da prestare; b) il possesso del certificato di sicurezza, di cui all'articolo 10, rilasciato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ora Ansfisa, si veda *infra*), di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162; c) di aver concluso, in base al diritto pubblico o privato, la stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura di cui all'articolo 25. Le condizioni alla base di tale contratto sono non discriminatorie e trasparenti e sono pubblicate nel prospetto informativo della rete. Le imprese ferroviarie aventi sede al di fuori dell'Unione europea o loro controllate, devono possedere altresì l'ulteriore titolo autorizzatorio previsto dal D.Lgs. in parola. In sede di stipula dei contratti, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria accerta che l'impresa ferroviaria sia in possesso di una **licenza** rilasciata dallo Stato italiano o da altro Stato membro dell'Unione. Sulla materia, era intervenuto il D.Lgs. 23 novembre 2018, n. 139 (dall'art. 3, comma 1, lett. a); art. 20, commi 1 e 2) recante Attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria. La materia della licenza è regolata dall'art. 7 del D.Lgs. n. 112, che detta i requisiti e le modalità procedurali di ottenimento della stessa. L'art. 8 fissa i requisiti per il rilascio della licenza, mentre l'art. 9 ne disciplina la validità.

L'art. 10, in materia di Certificato di sicurezza, prevede che al fine di garantire il sicuro e affidabile espletamento dei servizi ferroviari, il certificato di sicurezza (di cui al decreto legislativo n. 162 del 2007) attesta la conformità alle normative nazionali ed europee, per quanto riguarda i requisiti tecnici

e operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa, con particolare riguardo agli **standard in materia di sicurezza** della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per le singole linee e per i singoli servizi. E' facoltà dell'impresa richiedere il rilascio del certificato di sicurezza prima del rilascio della licenza. La normativa specifica che la disposizione di cui all'articolo 27, comma 4, del citato decreto legislativo n. 162 del 2007, si applichi sino alla data di entrata in vigore del decreto relativo alle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto sulle imprese ferroviarie e per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione, termine decorso il quale il certificato di sicurezza è rilasciato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ora ANSFISA).

b) per quanto riguarda le reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, in base alla norma proposta esercitano il servizio di trasporto turistico:

- sia le **imprese ferroviarie** di cui al citato capo II del decreto legislativo n. 112 del 2015;
- sia i **soggetti che già esercitano servizi ferroviari** ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 sulle **reti ferroviarie isolate** con riferimento alle medesime reti;

Il D.P.R. n. 753 del 1980 reca 'Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto'.

Atteso che l'indicato D.P.R. reca una pluralità di disposizioni, si valuti di chiarire le disposizioni cui ci si riferisce nella norma, in relazione alla formulazione della lettera b) che appare riferita all'esercizio sulle reti ferroviarie isolate in parola.

Con riferimento alle **reti funzionalmente isolate**, l'ANSF ha avviato una consultazione pubblica in materia di norme tecniche e standard di sicurezza applicabili e per la individuazione delle relative regole tecniche ai sensi della Legge 172/2017. L'esito di tali attività si concretizza - secondo quanto riportato sul sito della stessa Agenzia - in una bozza di decreto dirigenziale recante in allegato le "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti" a loro volta costituite da un testo a carattere generale, dedicato alla definizione del quadro di riferimento tecnico-giuridico (principi, definizioni, ambito di applicazione tecnico, requisiti essenziali) accompagnato da 4 allegati, rispettivamente dedicati al sottosistema infrastruttura, al sottosistema energia, al sottosistema controllo-comando e segnalamento ed al sottosistema materiale rotabile. Per ulteriori approfondimenti sulla materia delle reti funzionalmente isolate, elementi sono pubblicati nell'apposita [sezione sul sito](#) dell'ANSF.

c) altri soggetti, quali musei ferroviari e associazioni, a condizione - posta per tale categoria di soggetti - che gli stessi siano **posti sotto la responsabilità dei soggetti** di cui alle lettere a) e b) sopra esaminate, in possesso di certificato di sicurezza o altro titolo di idoneità all'esercizio. *Si fa notare che, a differenza delle lettere a) e b) sopra esaminate, per tale tipologia di soggetti di cui alla lettera c) non risulta indicata in norma, parallelamente, la tipologia di linea oggetto del servizio di trasporto ferroviario turistico.*

Si ricorda che l'originario testo dell'A.C. recava novelle con una diversa formulazione, modificata in prima lettura alla Camera; queste erano volte a consentire, attraverso una modifica all'articolo 5 della citata legge n. 128 del 2017 - ai soggetti che esercitano le **reti ferroviarie isolate** di continuare a svolgere i servizi di trasporto turistico su tali reti (articolo 1, comma 1, lettera a), nonché prevedere, attraverso una modifica all'articolo 6 della citata legge n. 128 del 2017, che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ora Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture

stradali e autostradali), vigilasse sulla corretta applicazione della normativa ai fini della sicurezza (articolo 1, comma 1, lettera b). Tale ultima modifica che era stata prevista, nel testo oggetto di prima lettura, all'articolo 6 della legge vigente, concernente le competenze dell'ANSF (ora ANSFISA) in materia di sicurezza ferroviaria, esplicitando l'affidamento alla medesima Agenzia dei compiti in materia di vigilanza sulla corretta applicazione della normativa ai fini della sicurezza che non era espressamente previsto dall'articolo 6 della legge n. 128 del 2017. Sullo specifico aspetto delle competenze in materia in capo all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, si veda quanto nel frattempo previsto dall'A.G. n. 74, esaminato nel paragrafo "Le nuove disposizioni sulla sicurezza ferroviaria: i principi contenuti nell'A.G. 74 e le specifiche disposizioni concernenti le reti isolate" (v. *infra*).

Inoltre, la **lettera b)** dell'articolo 1 del provvedimento in esame **novella altresì il comma 3 dell'articolo 5 vigente**.

Tale comma vigente stabilisce che nella domanda il richiedente indichi:

- le tratte ferroviarie interessate
- la tipologia dei rotabili che intende utilizzare
- la frequenza delle corse
- le tipologie di attività di promozione turistico-ricreativa che intende esercitare
- nonché (nel testo ora vigente) "**l'impresa ferroviaria** che eserciterà il servizio di trasporto, di cui al capo II del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112". In ordine a tale previsione, a seguito della novella proposta - con la lettera a) dell'articolo 1, sopra esaminata, che incide sui soggetti che esercitano il trasporto turistico, ampliandoli - il riferimento recato diventa quindi, per coordinamento, al **oggetto di cui al comma 1-bis** che eserciterà il servizio di trasporto turistico, da indicare nella domanda prevista dalla normativa.

Si ricorda poi che il comma 3 stabilisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o la regione, acquisiti i pareri del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e delle regioni interessate, ciascuno per i profili di propria competenza, può formulare un diniego motivato alla presentazione della candidatura o della manifestazione di interesse entro sessanta giorni dalla ricezione, qualora il soggetto, invitato a fornire i necessari chiarimenti e integrazioni, non risulti idoneo alla gestione dei servizi. Nel caso di domanda indirizzata alle regioni, queste ultime acquisiscono anche il parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i profili attinenti alla competenza sulle tratte interconnesse alla rete nazionale ai fini della valutazione degli effetti sul sistema ferroviario nazionale. I pareri del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e delle regioni relativamente alle attività commerciali connesse, ivi compresi l'allestimento di spazi museali e le iniziative di promozione turistico-ricreativa, sia a bordo che nelle stazioni, sono vincolanti.

Le nuove disposizioni sulla sicurezza ferroviaria: la previsione della vigilanza dell'ANSFISA sulla sicurezza delle ferrovie turistiche.

Si ricorda che il testo originariamente presentato alla Camera (A.C. 1615), poi oggetto di modifiche presso l'altro ramo del Parlamento, recava altresì modifiche all'articolo 6 della citata legge n. 112, con riferimento alla materia della sicurezza. In considerazione della contemporanea presentazione al Parlamento, per il parere delle Commissioni competenti ([reso](#) in data 27 marzo 2019) dell'A.G. 74 già più volte richiamato, recante previsioni di portata analoga, le disposizioni in questione sono state espunte nel corso dell'esame in prima lettura alla Camera dei deputati.

Per l'iter Camera, si veda [qui](#).

Con riguardo a tale aspetto, già in sede di [relazione](#) illustrativa alla proposta di legge A.C. 1615 presso la Commissione Trasporti della Camera era stato evidenziato come, al momento dell'esame del testo presso l'altro ramo del Parlamento, fosse altresì all'esame del Parlamento lo schema di decreto legislativo che recepisce la direttiva (UE) 2016/798 in materia di **sicurezza delle ferrovie (atto del Governo n. 74)**. Al riguardo, si evidenziava come lo schema di decreto in parola, all'articolo 16, comma 2, lettera aa), prevedesse che spetti all'ANSFISA «svolgere i compiti di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128, **per le ferrovie turistiche e vigilare sulla sicurezza** nel rispetto di quanto da essa stessa stabilito ai sensi degli articoli 6 e 7 della medesima legge e del presente decreto». Atteso che tale disposizione recava un contenuto analogo a quanto previsto dalla proposta di legge (nel testo allora in esame), si rilevava in sede di prima lettura l'opportunità di un coordinamento tra le due disposizioni.

Quanto ai contenuti dell'[A.G. 74](#), già esaminato dalle Commissioni trasporti di Camera e Senato, si ricorda che lo stesso intende recepire la direttiva (UE) 2016/798 che provvede alla rifusione, con talune modifiche, della direttiva 2004/49/CE, che aveva istituito un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie armonizzando il contenuto delle norme di sicurezza, la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, le funzioni e il ruolo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e le indagini sugli incidenti e che era stata recepita dal decreto legislativo n.162 del 2007 (che verrà quindi abrogato). La direttiva (UE) 2016/798 rivede la precedente direttiva per sviluppare e migliorare la sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione e migliorare l'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari. La direttiva disciplina i contenuti e la procedura per il certificato di sicurezza unico, che sarà rilasciato dall'Agenzia europea per le ferrovie (ERA), ovvero dalle autorità nazionali (queste ultime solo nel caso specifico in cui l'area di esercizio dell'impresa ferroviaria sia limitato a uno Stato membro). Tale certificato **costituisce il presupposto essenziale affinché un'impresa ferroviaria possa accedere all'infrastruttura ferroviaria**. Inoltre, per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è previsto il **rilascio di una autorizzazione di sicurezza**. L'autorizzazione di sicurezza comprende un'autorizzazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura, previsto dall'articolo 9, e che contiene le procedure e le disposizioni per soddisfare i requisiti necessari per la progettazione, la manutenzione e il funzionamento, in condizioni di sicurezza, dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento.

Con **specifico riferimento alle ferrovie turistiche**, di cui alla [legge n.128 del 2017](#), l'articolo 2, comma 5, rimette all'ANSFISA il compito di indicare per le infrastrutture ferroviarie e per i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture le modalità applicative delle disposizioni di cui agli articoli 6 (metodi comuni di sicurezza e obiettivi comuni di sicurezza), 8 (sistemi di gestione della sicurezza), 13 (manutenzione dei veicoli) e 17 (supervisione dell'ANSFISA sul rispetto dell'obbligo di usare un sistema di gestione della sicurezza). Inoltre il citato schema di decreto legislativo prevede che spetti all'ANSFISA "svolgere i compiti di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128, per le ferrovie turistiche e vigilare sulla sicurezza nel rispetto di quanto da essa stessa stabilito ai sensi degli articoli 6 e 7 della medesima legge e del presente decreto" (articolo 16, comma 2, lettera aa).

Lo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva, diversamente da quanto prevede la stessa (ma utilizzando la facoltà concessa agli Stati membri dal paragrafo 4 dell'articolo 2 della direttiva), al comma 4 dell'articolo 2 prevede che le disposizioni dello schema di **decreto legislativo si applichino anche alle reti ferroviarie isolate** adibite a servizi ferroviari locali, che saranno **individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro sessanta giorni** dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo prevedendo inoltre che, in attesa dell'emanazione di tale decreto, sono considerate isolate tutte le reti che non sono ricomprese nell'[Allegato A](#) al DM 5 agosto 2016, che individua le reti interconnesse.

L'articolo 2, comma 4, prevede che, alle reti isolate e ai soggetti che operano su di esse, **non si**

applicchino le disposizioni di cui agli articoli 7, 9, 10 e 11 del decreto legislativo (ossia le disposizioni in materia di norme tecniche nazionali, certificato di sicurezza unico, cooperazione tra ANSFISA, ERA ed altre autorità nazionali per il rilascio dei certificati di sicurezza unici e autorizzazione di sicurezza per i gestori dell'infrastruttura) e che le modalità applicative degli **articoli 6** (metodi comuni di sicurezza e obiettivi comuni di sicurezza), **8** (sistemi di gestione della sicurezza), **13** (manutenzione dei veicoli) e **17** (supervisione dell'ANSFISA sul rispetto dell'obbligo di usare un sistema di gestione della sicurezza) **siano disciplinate dall'ANSFISA ai sensi dell'articolo 16, comma 2, lettera bb)** dello schema.

Il comma 2, lettera bb), dell'articolo 16 dello schema prevede che l'ANSFISA debba svolgere **i compiti derivanti dall'articolo 15-ter del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148**, per le reti funzionalmente isolate e rilasciare i certificati e le autorizzazioni di cui agli **articoli 28 e 29**.

A tal fine spetta all'ANSFISA valutare le misure mitigative o compensative proposte dai richiedenti dei certificati sulla base di una analisi del rischio che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del tipo di esercizio.

L'ANSFISA provvede poi, con atti propri da emanare entro il 30 giugno 2019, a disciplinare per tali reti:

- le modalità per ottenere da parte dei soggetti che operano sull'infrastruttura il necessario certificato di idoneità all'esercizio (di cui all'articolo 28);
- le modalità applicative degli articoli 6, 8, 13 e 17, tenendo conto dei soggetti che vi operano, delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei veicoli e del tipo di esercizio;
- le modalità applicative dei pertinenti CSM di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798;
- tutti gli aspetti legati all'ottenimento dell'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali e dei veicoli di cui all'articolo 29;
- le abilitazioni del personale con mansioni di sicurezza;
- i principi di sicurezza e gli standard tecnici applicabili su tali reti;
- le modalità di registrazione dei veicoli in un apposito registro informatico.

Sulle reti in cui esiste un solo soggetto integrato che gestisce l'infrastruttura ed effettua il servizio di trasporto esclusivamente sulla propria rete, i compiti e le responsabilità che lo schema di decreto attribuisce ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie sono da considerarsi attribuiti al soggetto integrato esercente.

L'**articolo 28** prevede che **per svolgere le attività sulle reti isolate, sia comunque necessario ottenere un certificato di idoneità all'esercizio da parte dell'ANSFISA**, il quale prova che il soggetto ha un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista, corrispondente alla singola infrastruttura, o di gestire e far funzionare l'infrastruttura ferroviaria in modo sicuro, tenendo conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto.

L'**articolo 29** stabilisce inoltre che per poter **aprire al pubblico esercizio linee ferroviarie nuove, rinnovate o ristrutturate**, o parti di esse, il soggetto che gestisce l'infrastruttura, debba ottenere dall'ANSFISA un'**autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali** che lo compongono e per poter circolare ogni veicolo ottiene un'autorizzazione di messa in servizio da parte dell'ANSFISA. L'**articolo 31, contenente le disposizioni transitorie e finali**, stabilisce che, con riferimento alle reti isolate, per garantire la continuità del servizio ferroviario dopo l'entrata in vigore del decreto i soggetti interessati **sono autorizzati a proseguire la propria attività in virtù dei provvedimenti rilasciati dalle Autorità ed Amministrazioni competenti prima del 1° luglio 2019** (data indicata dal comma 4 del medesimo articolo 31), fino al rilascio dei certificati e delle autorizzazioni previsti dagli articoli 28 e 29. Il comma 4 precisa che le competenze in materia di sicurezza ferroviaria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle reti isolate e sui soggetti che operano su di esse, che siano in contrasto o in sovrapposizione con le competenze attribuite all'ANSFISA, cessino infatti proprio a far data dal 1° luglio 2019.

Detti soggetti presentano all'ANSFISA, entro i 90 giorni antecedenti alla citata data del 1° luglio 2019, istanza per il rilascio dei certificati e delle autorizzazioni ai sensi dei citati articoli 29 e 30, secondo le modalità definite dall'Agenzia stessa. Alla data di entrata in vigore del decreto le competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ossia gli USTIF) informano ANSFISA dei procedimenti amministrativi in corso, ai fini del passaggio al nuovo regime.

Per ulteriori approfondimenti sui contenuti dell'[A.G. n. 74](#), che non risulta ancora pubblicato in gazzetta ufficiale, si veda il [dossier](#) congiunto dei Servizi Studi di Camera e Senato.

Per approfondimenti sulla sicurezza ferroviaria, si veda altresì il [tema web](#) a cura della Camera.

L'articolo 2 del disegno di legge disciplina l'entrata in vigore della legge dal giorno successivo alla sua pubblicazione.

A cura di Luana Iannetti

L'ultima nota breve:

[Delega al Governo in materia di insegnamento curricolare dell'educazione motoria nella scuola primaria A.S. 992 - Documentazione per l'attività consultiva della Commissione parlamentare per le questioni regionali \(n. 97 - maggio 2019\)](#)

nota breve

sintesi di argomenti di attualità del Servizio Studi del Senato

I testi sono disponibili alla pagina:

<http://www.senato.it> – leggi e documenti – dossier di documentazione. Servizio studi – note brevi

www.senato.it